

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för 2025 inom utgiftsområde 22 som uppgår till ca 94,4 miljarder kronor. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, godkännande av investeringsplaner och övriga bemyndiganden. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner.

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

Behandlade förslag

Proposition 2024/25:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Nio yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

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 hantering av riksdagens tillkännagivanden	17
Statens budget inom utgiftsområde 22	19
Särskilda yttranden	66
1. Statens budget inom utgiftsområde 22 (S).....	66
2. Statens budget inom utgiftsområde 22 (V)	69
3. Statens budget inom utgiftsområde 22 (C)	72
4. Statens budget inom utgiftsområde 22 (MP)	75
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	79
Propositionen	79
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	80
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och motionärernas anslagsförslag	82
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.....	84
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2025 för utveckling av statens transportinfrastruktur	21
Tabell 2 Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter	21
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket	23
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2024–2026 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	26
Tabell 5 Budgetförslag för 2025 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	27
Tabell 6 Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter.....	27
Tabell 7 Budgetförslag för 2025 för trafikslagsövergripande frågor	29
Tabell 8 Budgetförslag för 2025 för sjöfartsområdet.....	31
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket	33
Tabell 10 Budgetförslag för 2025 luftfartsområdet.....	34
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket	36
Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik	37
Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort	37
Tabell 14 Budgetförslag för 2025 för informationssamhället	40
Tabell 15 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	68
Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	72
Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	74

Tabell 18 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	77
Beställningsbemyndiganden för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	84

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Statens budget inom utgiftsområde 22

a) Anslagen för 2025

Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2025 inom utgiftsområde 22 enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:1 utgiftsområde 22 punkt 13 och avslår motionerna

2024/25:1911 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V),

2024/25:2151 av Ulrika Heie m.fl. (C),

2024/25:3064 av Linus Lakso m.fl. (MP),

2024/25:3125 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 26, 31–33 och 84.

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2025 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 75 337 475 000 kronor.

2. för 2025 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 1 800 000 000 kronor.

3. för 2025 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 2025 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 2024/25:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 3, 10 och 14.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner

1. Trafikverkets investeringsplan för 2025–2027 som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar.

2. investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2025–2027 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

3. investeringsplanen för Luftfartsverket för 2025–2027 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:1 utgiftsområde 22 punkterna 2, 6 och 9.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen

1. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar.

2. bemyndigar regeringen att för 2025 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

3. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar.

4. bemyndigar regeringen att för 2025 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

5. bemyndigar regeringen att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark av den 23 mars 1991 så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025.

6. bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (2024:500) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:1 utgiftsområde 22 punkterna 4, 5, 7, 8, 11 och 12.

Stockholm den 3 december 2024

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)*, Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S)*, Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S)*, Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V)*, Magnus Jacobsson (KD), Åsa Hartzell (M), Johanna Rantsi (M), Zara Leghissa (S)* och Rebecka Le Moine (MP)*.

* Avstår från ställningstagande, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2024/25:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och 9 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2024/25. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilaga 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2025 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 bifallit regeringens förslag och bestämt utgiftsramen för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 94 447 432 000 kronor (prop. 2024/25:1, bet 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). 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

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

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. Därefter behandlar utskottet 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 2025 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.

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 2025 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 och Agenda 2030

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) och senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (delmål 11.2).

Resultatindikatorer

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 är indikatorerna desamma som i budgetpropositionen för 2024.

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 anför att transportförsörjningen inte är fullt ut samhälls-ekonomiskt effektiv. Den redogör även för att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar.

Regeringen framför vidare att Trafikverket använder samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys för att bedöma infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet. Regeringen lyfter fram att kalkylerna som ligger bakom bedömningar av samhällsekonomisk lönsamhet inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och därför endast är en del av beslutsunderlaget. I propositionen konstaterar regeringen att sju av de elva namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2022 till september 2023 har bedömts vara samhälls-ekonomiskt lönsamma och tre objekt har bedömts vara olönsamma.

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 har fortsatt under 2023. Den nedåtgående utvecklingen sedan 2020 som rör järnvägstrafikens punktlighet har också fortsatt 2023. Regeringen pekar på att tågtrafikens punktlighet kan påverkas av flera olika faktorer, exempelvis väderförhållanden, lok och vagnar kan gå sönder, brister i infrastrukturen osv. Även när det gäller flyget har punktligheten försämrats, men punktligheten för utrikes flyg förbättrades däremot något under 2023. Regeringen pekar på att antalet resenärer med flyget ökade med drygt 16 procent under 2023 jämfört med 2022. Störningar i vägtransportsystemet kan generellt beskrivas genom varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnäten. Varaktigheten i totalstoppen i vägtransportsystemet har ökat något under 2023 jämfört med 2022.

Regeringen framhåller att bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet har dess användbarhet för olika grupper i stort inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs. Det innebär bl.a. att användbarheten för personer med funktionsnedsättning inte har förändrats märkbart.

I propositionen framhåller regeringen att skillnaden i bilinnehav och körkortsinnehav mellan män och kvinnor minskar. I propositionen redogörs dock för att personbilar ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor och män har också körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor.

Regeringen lyfter fram att tillgängligheten för person- och godstransporter är på en jämförbar nivå som när de transportpolitiska målen antogs, men det finns stora geografiska variationer i tillgängligheten för persontransporter. Glesa landsbygdskommuner och mycket glesa landsbygdskommuner har lägst tillgänglighet.

I propositionen framhåller regeringen att transportkostnaderna har stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet. Regeringen lyfter vidare fram att transportbranschen saknar utbildad personal. Det gäller inte minst inom föraryrken för tåg, taxi, buss och tung lastbil.

Regeringen framför att arbetet med civilt försvar och krisberedskap fortsätter. Regeringen lyfter fram att det är betydelsefullt att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar för det civila försvaret och för Försvarsmaktens verksamhet samt för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig.

I propositionen konstaterar regeringen att när det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har detta antal ökat. Antalet omkomna i vägtrafiken och luftfarten har minskat något, medan det har skett en ökning när det gäller fritidssjöfarten och bantrafiken. Regeringen pekar på att antalet viltolyckor fortfarande är på en hög nivå och att det har skett en liten ökning jämfört med föregående år. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2023 det högsta sedan målen antogs.

I propositionen anför regeringen att utsläpp av växthusgaser har minskat och att en ökad andel elbilar har bidragit till att minska utsläppen. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket minskade utsläppen från inrikes transporter med 1 procent 2023 jämfört med 2022. Jämfört med 2010 är minskningen ca 35 procent. Regeringen lyfter fram att beräkningarna av utsläpp från internationell luftfart och sjöfart är behäftade med stora osäkerheter men en metodutveckling för att förbättra kvaliteten pågår bland berörda myndigheter.

Vidare pekar regeringen på att andelen som använder fysiskt aktiv transport har minskat över tid. Regeringen konstaterar att det är en stor utmaning att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av aktiva transporter.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att det övergripande transportpolitiska målet inte har nåtts eftersom flera indikatorer har utvecklats negativt. Regeringen pekar på att flera stora utmaningar – både internationellt och nationellt – under 2023 och början av 2024 har påverkat möjligheten att nå målet. Regeringen bedömer vidare att funktionsmålet i vissa delar inte har förändrats medan andra delar har haft en negativ utveckling. Regeringen konstaterar att uppfyllelsen av hänsynsmålet ligger generellt sett ligger på en oförändrad nivå.

Mål för politiken för informationssamhället

Av budgetpropositionen för 2025 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

För att följa upp digitaliseringspolitiken används indikatorer från Europeiska kommissionens senast publicerade lägesrapport om det digitala decenniet. Kommissionens indikatorer har anpassats för att kunna följa det digitala decenniet. I kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet redovisas indikatorer och ranking inom nedanstående områden:

- digital kompetens
- digital infrastruktur
- digitalisering av företag
- digitala offentliga tjänster.

För att följa upp målet om digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används indikatorer från Statistiska centralbyrån (SCB) som visar andelen personer i åldrarna 16–85 år som använt internet för att

- få myndighetspost,
- hämta information från myndigheternas webbplatser, eller
- ladda ned och hämta blanketter från myndigheters webbplatser.

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

För delmålet om bredband används följande indikatorer:

- Sveriges ranking i index för digital infrastruktur
- andel hushåll och företag som har tillgång till bredband och mobila tjänster.

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

- prisjämförelser mellan mobilabonnemang och mellan bredbandsabonnemang
- säkerhetsincidentrapportering.

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.

Målet för grundläggande betalningstjänster följs upp genom bl.a. länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner.

Resultaten inom politiken för informationssamhället

Regeringen anför att EU har antagit ett policyprogram som omfattar grundläggande rättigheter och principer för den digitala omvandlingen samt målen för EU:s digitalisering t.o.m. 2030. Den färdplan som Sverige har lämnat inom ramen för EU:s policyprogram för det digitala decenniet 2030 visar att Sverige har goda förutsättningar att bidra till EU:s digitala mål. Sverige ligger också över EU-snittet när det gäller samtliga indikatorer som mäts inom området.

Regeringen framhåller att teknikutvecklingen fortfarande är hög och användningen av digital teknik med en snabbt ökande mängd data fortsätter att vara en central drivkraft för ökad produktivitet inom den privata och offentliga sektorn och för den ekonomiska tillväxten.

I propositionen anför regeringen att även om många länder investerar offensivt i forskning, utveckling och innovationer presterar Sverige alljämt över genomsnittet i EU och rankas fortfarande högt i internationella mätningar av digitalisering. I propositionen framhåller regeringen vidare att den digitala kompetensen hos befolkningen fortfarande är en konkurrensfördel. Sverige placerar sig högt när det gäller användningen av digitaliseringens möjligheter, men efter ledande länder.

Regeringen konstaterar att digitaliseringen av den offentliga förvaltningen går långsammare i Sverige än i många andra jämförbara länder. Det skiljer sig åt hur långt de statliga myndigheterna, regionerna och kommunerna har kommit i användningen av AI.

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortfarande hög. Vidare framhåller regeringen att användningen av offentliga digitala tjänster fortsätter att öka och bidrar till bättre välfärd. Användningen av digital post och e-legitimationen bank-id fortsätter att öka.

Regeringen lyfter fram att Sverige i internationell jämförelse har en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur och att utbyggnaden av 5G-nätet i Sverige tog fart under 2023. Regeringen bedömer att bredbandsstödet och andra åtgärder har varit viktiga och att det bidrar till möjligheten att nå målet om att hela Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband 2025. Regeringen pekar på att det tilldelade bredbandsstödet per byggnad ökade 2023 i förhållande till föregående år, vilket indikerar att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Regeringen konstaterar vidare att skillnaden mellan tätort och glesbygd fortsätter att minska. I propositionen anger regeringen att tillgången till funktionellt internet och telefoni i Sverige är mycket god.

Regeringen pekar på att den har vidtagit åtgärder för att skydda privatpersoner och företag från telefonbedrägerier.

I propositionen konstateras att marknaderna för elektroniska kommunikationer är välfungerande. Vidare framhåller regeringen att det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på informations- och cybersäkerhet.

Regeringen framhåller att postmarknaden fortsätter att förändras. Regeringen pekar på att samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed behov av posttjänster. Vidare konstaterar regeringen att Postnord nådde, i rollen som utsedd tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten, för helåret 2023 inte upp till befordringskravet.

Regeringen konstaterar att tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats, vilket bl.a. beror på att antalet platser för kontantuttag har minskat i flera län och tillgången till tjänsten betalningsförmedling har försämrats kraftigt. Tillgången till kontanttjänster har förbättrats sedan 2022, och uppfyller enligt regeringen lagens krav sett till de gränser som anges i betaltjänstförordningen.

I propositionen bedömer regeringen sammanfattningsvis att Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken att vara bäst i världen på att nyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen konstaterar att Sverige placerar sig högt när det gäller användningen av digitaliseringens möjligheter, men efter ledande länder som Danmark, Finland och Nederländerna. Regeringen bedömer att det finns goda förutsättningar att nå målet om att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband 2025. Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn i huvudsak uppfylls men att den svenska postmarknaden alltså fortsätter att förändras. Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna har försämrats. Däremot har tillgången till kontanttjänster inte försämrats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har följt upp regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet anser att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig

redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat. 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 också 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 mer långsiktiga utvecklingen.

Utskottet konstaterar att indikatorn för andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla är borttagen även i årets redovisning. Utskottet uppmärksammar att regeringen har framfört att det är svårt med en tillförlitlig metod för att kunna göra årliga jämförelser av aktiva transporter. Utskottet har dock i flera sammanhang framhållit betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling och utskottet vill understryka betydelsen av att regeringen fortsätter arbetet med att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av personer som använder fysiskt aktiva transporter.

Bedömningar av redovisade resultat

Utskottet noterar att den särskilda redovisningen av covid-19 pandemins konsekvenser på transportsektorn är borttagen. Utskottet har tidigare varit positivt till den särskilda redovisningen, men utskottet konstaterar att den inte fyller samma funktion längre och därmed inte är nödvändig.

Utskottet är vidare positivt till regeringens redovisning av kostnader för godstransporter på grund av omvärldsläget och till att regeringen under en särskild rubrik har redogjort för bristen inom transportbranschen när det gäller utbildad personal.

Utskottet konstaterar att det fanns ett resonemang om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen i budgetpropositionen för 2021, men att det liksom föregående år saknas även i år. Utskottet lyfte då fram att det gärna hade sett en klagörande argumentation om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen. Utskottets önskemål i denna del kvarstår även i år.

Utskottet konstaterar också att 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. tågens 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 fortfarande är på låga nivåer.

Utskottet välkomnar att det i årets proposition finns en redovisning över tid av indikatorn internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader.

Politiken för informationssamhället

Redovisningens struktur

Utskottet välkomnar att regeringen har valt att i många av 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.

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 dock 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. Enligt utskottets uppfattning finns det i år utrymme för att ytterligare tydliggöra varför Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken.

Utskottet anser att det vore bra med en tydligare redovisning om varför digitaliseringen av den offentliga förvaltningen går långsammare i Sverige än i många andra jämförbara länder.

I propositionen framför regeringen att det är viktigt att säkerställa en välfungerande posttjänst, bl.a. med beaktande av behov under höjd beredskap. Utskottet anser att det hade varit värdefullt med ett mer utförligt resonemang ur ett totalförsvarsperspektiv.

Utskottet påminner också om det tidigare framförda önskemålet med en samlad bedömning av måluppfyllelsen för delmålet om elektronisk kommunikation.

Utskottet konstaterar slutligen att regeringen i redovisningen av resultat i viss utsträckning blandar insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd. Detta försvårar redovisningen av den totala utvecklingen inom området för digitaliseringspolitiken.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Bakgrund

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

När det gäller utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2025 redovisar regeringen behandlingen av följande fyra tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet, varav samtliga anges som slutbehandlade.

I riksdagsskrivelse 2021/22:451 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken (bet. 2021/22:TU20 punkt 3). I betänkandet framhöll utskottet att den nuvarande tillsynsorganisationen måste få möjlighet att arbeta på ett mycket mer effektivt och träffsäkert sätt. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att ett rundabordssamtal hölls med Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket den 15 maj 2023 för att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras. Regeringen pekar vidare på att den gav Polismyndigheten och Trafikverket i uppdrag den 29 augusti 2024 att ta fram ett förslag till tydligare ansvarsfördelning för åtgärder vid nyetablering, förbättringar samt underhåll och avveckling av kontrollplatser längs vägnätet. Regeringen framhåller att det är angeläget att ansvarsfördelningen tydliggörs eftersom kontrollplatser som är adekvat utrustade och ar en god geografisk spridning är en förutsättning för effektiva kontroller av yrkestrafik på väg. Med detta anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2018/19:259 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde om att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningensprotokollet (bet. 2018/19:TU16 punkt 3). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. att den nuvarande situationen var otillfredsställande och att det därför behövs ytterligare åtgärder inom området för att komma till rätta med problemen med manipulerade vägmätare. I

budgetpropositionen redogör regeringen för det uppdrag som Transportstyrelsen fick i april 2021 att genomföra åtgärder så att ett fordons vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningensprotokollet. I uppdraget ingick även att utreda om det är lämpligt att föreslå författningsförslag så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i juni 2022 och gjorde där bedömningen att det inte är lämpligt med en särskild reglering som specifikt kriminaliserar manipulering av mätarställningar. Rapporten har därefter remissbehandlats och regeringen konstaterar att ingen av instanserna som besvarat remissen ifrågasätter Transportstyrelsens bedömning i fråga om förutsättningar för kriminalisering av manipulering av fordons mätarställningar. Regeringen pekar vidare på att Transportstyrelsen har beslutat om en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd som trädde i kraft i maj 2023 och som innebär att information om mätarställningar från de tre senaste fullständiga besiktningarna ska framgå av besiktningensprotokollet och att det särskilt noteras om den aktuella mätarställningen inte är högre än den som har registrerats tidigare. Regeringen anser att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2021/22:152 tillkännagav riksdagen till regeringen det som utskottet anförde om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU (bet. 2021/22:TU7 punkt 8). I betänkandet konstaterade utskottet att det under flera år har påtalats att Sverige har infört regler i fordonsbesiktningen som knappt når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningsspaket. Utskottet menade att Sverige i stället borde ha gjort ett anpassat genomförande som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. I budgetpropositionen påminner regeringen om att Transportstyrelsen i februari 2022 fick i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att kunna förbättra luftkvaliteten genom skärpt miljökontroll vid besiktning och att detta uppdrag redovisades i februari 2023. Regeringen pekar på Transportstyrelsens slutsats att de svenska kraven i vissa delar är högre ställda och i vissa delar lägre ställda än kraven i jämförbara länder. Regeringen konstaterar att det finns områden där förbättrade mätmetoder kan göra miljökontrollen mer ändamålsenlig och slutsatserna inkluderas i Transportstyrelsens fortsatta regelutveckling på föreskriftsnivå. Regeringen anser att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2021/22:280 tillkännagav riksdagen till regeringen det som utskottet anförde om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar (bet. 2021/22:TU11 punkt 6). I betänkandet anförde utskottet bl.a. att det finns ett växande problem inne i städerna med cyklar och elsparkcyklar som lämnas mitt på vägar och andra olämpliga platser och att detta försvårar framkomligheten. I budgetpropositionen pekar regeringen på att den har beslutat om regeländringar för elsparkcyklar som gäller sedan den 1 september 2022 och innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på

gångbana och att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar. Regeringen hänvisar även till en genomgång av problembilden med hyrcyklar som genomförts inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet där det konstateras att ordningsproblemen med hyrcyklar är litet och att det därmed inte är motiverat att gå vidare med ytterligare åtgärder. Regeringen anser att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens redovisning av de fyra tillkännagivanden som utskottet har tagit initiativ till och som regeringen redovisat som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2025. Utskottet kommer senare under riksmötet att återkomma till frågor om bl.a. kontroller av yrkestrafik, besiktningfrågor och hyrda cyklar och elsparkcyklar i samband med behandlingen av motioner från den allmänna motionstiden 2024/25.

Statens budget inom utgiftsområde 22

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag, lämnar de bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner investeringsplaner. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2025 inom utgiftsområde 22 avslås.

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

I detta avsnitt behandlas regeringens och motionärerna förslag till anslag inom utgiftsområde 22, bemyndiganden om ekonomiska åtaganden samt finansiella befogenheter och investeringsplaner för Trafikverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Regeringens och motionärernas anslagsförslag framgår av tabellen i bilaga 2.

Propositionen

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 94 447 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2025. För 2026 beräknas anslagsnivån till 105 719 miljoner kronor och för 2027 till 109 866 miljoner kronor.

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 kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen
- viss myndighetsutövning inom transportområdet
- 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 för 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 för utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering av

investeringar i projekt som ingår i 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 utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen
- medfinansiering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2025 enligt följande tabell.

Tabell 1 Budgetförslag för 2025 för utveckling av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2024	2025
	Anslag	Anslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	36 656	41 029
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	785	950
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 521	1 723
1:14 Trängselskatt i Göteborg	760	745

Källa: Prop. 2024/25:1 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

	2025
	Förslag
Trafikverkets disposition	39 051
Större investeringar i nationell plan	
Väginvesteringar	5 318
Järnvägsinvesteringar	18 454
Sjöfartsinvesteringar	2 460

Övriga investeringar	
Trimning och effektivisering samt miljöötgärder	3 871
Stadsmiljöavtal	195
Investeringar i regional plan	3 962
Övrig verksamhet	2 736
Civilt försvar	618
Besparingar	-200
CEF/TEN-T	-400
Räntor och återbetalning av lån	2 036
Transportstyrelsens disposition	53
Luftfartsverkets disposition	159
Sjöfartsverkets disposition	1 766
Summa	41 029

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 41 029 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2025. Trafikverket har bedrivit ett effektiviseringsarbete av sin verksamhet för att säkerställa bättre väg- och järnvägsleverans samtidigt som en översyn görs av myndighetens interna kostnader, vilket innebär att regeringen föreslår att anslaget minskas med 200 miljoner kronor. Regeringen föreslår även en ökning av anslaget 1:1 med 298 miljoner kronor för att stärka det civila försvaret inom transportsektorn. Med anledning av förslag i budgetpropositionen för 2024 om omfördelning av driftstöd och till följd av en teknisk justering i denna fråga föreslår regeringen en ökning av anslaget 1:1 med 2,3 miljoner kronor medan anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* minskas med motsvarande belopp. Regeringen föreslår även en satsning på ett mer effektivt utnyttjande av godstransportsystemet och ökar därmed anslaget 1:1 med 10 miljoner kronor för 2025. Vidare föreslår regeringen att bidraget till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB) flyttas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och detta innebär att anslaget 1:1 minskas med motsvarande belopp, dvs. 220 miljoner kronor. Regeringen föreslår slutligen att utgiftsökningar på statens budget till följd av bedömd nivå på beviljade bidrag från EU för statlig transportinfrastruktur ska finansieras genom att anslaget 1:1 minskas med 400 miljoner kronor och att anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ska öka med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* och att anslaget anvisas 950 miljoner kronor för 2025.

Trafikverkets investeringsplan

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Trafikverket 2025–2027 godkänns som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (se tabell 3).

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 41 933 miljoner kronor under 2025

Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	2024	2025	2026	2027
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg nationell plan	15 926	16 704	19 462	25 729
Järnväg regional plan	175	160	310	486
Väg nationell plan	11 795	13 176	13 422	12 995
Väg regional plan	2 683	3 397	3 320	2 913
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	6 009	5 621	8 513	8 065
Reinvesteringar i vägar	3 283	2 874	2 321	2 062
Summa utgifter	39 870	41 933	47 348	52 250
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	22 674	25 538	29 491	36 264
Anslaget 1:10 EU-stöd TEN-T	476			
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm			209	644
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	–103	60		1
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	5 640	5 994	4 422	3 752
Bidrag/medfinansiering	1 892	1 845	2 393	1 462
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	9 182	8 462	10 824	10 105
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	2	10		
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	83	2	2	
Bidrag/medfinansiering	25	21	8	22
Summa finansiering	39 870	41 933	47 348	52 250

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Utveckling av statens transportinfrastruktur

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 2025 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 161 010 000 000 kronor 2026–2050.

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 Botniabanen. 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 kostnadseffektiva 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 2025 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 77 000 000 000 kronor 2026–2060.

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 2025 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive

tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2026–2040.

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. blindingutlysningar 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 och 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 Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Motalaviken på riksväg 50, över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Skurusundet på riksväg 222 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från de trängselskatter som tas ut huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Ett liknande upplägg föreligger för de objekt som omfattas av Västsvenska paketet. För att finansiera utbyggnaden upptas även lån i Riksgäldskontoret för den del av den årliga produktionen som inte kan finansieras av överskottet från trängselskatter. Överskott de kommande åren kommer därefter att användas för att finansiera amortering av de lån som har tagits upp för byggandet av Förbifart Stockholm och de objekt som lånefinansieras inom ramen för det Västsvenska paketet. Vidare föreslår regeringen i höständringsbudgeten för 2024 (prop. 2024/24:2) att riksdagen bemyndigar regeringen att ta upp lån för investeringar i det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) på Öresundsbron och Öresundsbanan.

Regeringen föreslår därmed att den bemyndigas att för 2025 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 75 337 475 000 kronor.

Tabell 4 Beräknad låneskuld 2024–2026 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån*Miljoner kronor*

Objekt	2024	2025	2026
Broinvesteringar	11	9	8
El- och teleanläggningar	4 379	4 193	4 007
Prioriterade vägprojekt	2 443	2 203	1 963
Prioriterade järnvägsprojekt	9 691	9 074	8 457
Botniabanan	10 663	10 234	9 805
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	15	20	36
Delsumma investeringar som lånefinansierats	27 202	25 733	24 276
E4 Sundsvall	839	792	765
Rv 50 Motala–Mjölby	314	303	295
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 153	1 095	1 060
Västsvenska infrastrukturpaket väg			
Västsvenska infrastrukturpaket bana	9 121	8 851	7 380
Skurubron	905	887	865
Investeringar i Stockholmsregionen	26 342	32 470	36 876
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter efter trängselskatt	36 368	42 208	45 121
Summa	64 723	69 036	70 457

Källa: Prop. 2024/25:1 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
- 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
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2025 enligt följande tabell.

Tabell 5 Budgetförslag för 2025 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2024	2025
	Anslag	Anslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	34 982	40 302

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan.

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

Miljoner kronor

	2024	2025
	Prognos	Förslag
Vidmakthållande av väg	18 917	22 208
Drift och underhåll	15 466	18 310
Bärlighet och tjälsäkring	1 784	2 165
Bidrag för drift av enskild väg	1 668	1 783
Besparing	0	-50
Vidmakthållande av järnväg	16 841	18 094
Drift, underhåll och trafikledning	16 841	18 144
Besparing	0	-50
Summa	35 758	40 302

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 40 302 196 000 kronor anvisas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2025. Utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer föreslår regeringen att anslaget 1:2 minskas med 100 miljoner kronor fr.o.m. 2025. Regeringen pekar på att minskningen görs utifrån att Trafikverket har bedrivit ett effektiviseringsarbete av sin verksamhet för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans samtidigt som en översyn görs av myndighetens interna kostnader. Regeringen föreslår vidare

en ökning av anslaget med 1 500 miljoner kronor för en extra satsning på vägunderhåll i det statliga vägnätet och 50 miljoner kronor för en extra satsning på förstärkt underhåll av enskilda vägar. Som tidigare beskrivits har även en överflyttning gjorts med 220 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till anslaget 1:2 för bidraget till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB. För att möjliggöra att ideella föreningar och organisationer ska undantas från att behöva betala för Trafikverkets alla kostnader för bl.a. omskyltning och andra anordningar som krävs vid t.ex. motions- och tävlingslopp på statlig väg ökar regeringen anslaget 1:2 med 8 miljoner kronor per år från 2025.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2026–2038. 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 försämrars 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 direkt kan hänföras till kärnverksamhetens produkter och tjänster/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 utgifter 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 utgifter 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 Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas för driften av ett nationellt kunskapscentrum 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 som förknippas 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 när det gäller maritima näringar.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2025 i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2025 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

	2024	2025
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 488	1 539
1:7 Trafikavtal	958	1 006
1:8 Viss internationell verksamhet	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	87	90
1:12 Transportstyrelsen	3 572	2 661
1:13 Trafikanalys	73	76

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:3 *Trafikverket* anvisas totalt 1 539 miljoner kronor för 2025. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer tillförs anslaget 12 250 000 kronor för kostnader för att etablera en samordnad och säker statlig it-drift för 2025.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 1:7 *Trafikavtal* anvisas totalt 1 006 miljoner kronor för 2025, vilket även innefattar tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* inklusive pris- och löneomräkning anvisas totalt 89 741 000 kronor.

Regeringen föreslår att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* inklusive pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder anvisas totalt 2 661 987 000 kronor för 2025. Med anledning av beslutet om vårändringsbudgeten för 2024 gjordes en tillfällig förstärkning med 1 035 miljoner kronor till anslaget 1:12 för att täcka det ackumulerade underskott som rör gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). För att stärka sjöfartsskyddet och hamnskyddet föreslår regeringen i budgetpropositionen en ökning av anslaget 1:12 med 8 miljoner kronor. Då regeringen bedömer att Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att certifiera leverantörer av nättjänster föreslås vidare att anslaget 1:12 anvisas 1 miljon kronor för ändamålet. Regeringen föreslår även att anslaget 1:12 ökas med 2 miljoner kronor för att stärka tillsynen på transportområdet i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS2-direktivet). Regeringen vill även stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft genom att göra det enklare för svenska rederier att hyra ut i huvudsak obemannade fartyg. För att en s.k. skeppslegodel som underlättar för svenska rederier att hyra in och ut obemannade fartyg ska kunna införas i Transportstyrelsens fartygsregister tillför regeringen 7 miljoner kronor till anslaget 1:12. Vidare föreslår regeringen att anslaget tillförs 40 miljoner kronor med anledning av att Transportstyrelsen har fått utökade arbetsuppgifter till följd av tre nya EU-förordningar.

Regeringen föreslår slutligen att anslaget 1:13 *Trafikanalys* inklusive pris- och löneomräkning tillförs 76 miljoner kronor för 2025.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår i propositionen att den bemyndigas att under 2025 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 8 000 000 000 kronor 2026–2035. 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 lägre jämfört med 2024 till följd av att de utestående ekonomiska åtagandena beräknas bli lägre.

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, isbrytningsverksamhet, fritidsbåtsinfrastruktur, merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta, samt för 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 till 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 2025 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 8 Budgetförslag för 2025 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

		2024	2025
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533	194
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62
1:15	Sjöfartsstöd	1 500	1 550

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* inklusive beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder anvisas 194 308 000 kronor för 2025. Minskningen av anslaget för 2025 beror på att den tvååriga satsningen på klimatkompensationen som innebar ett tillskott på 300 miljoner kronor årligen 2023–2024 upphör samt att den treåriga satsningen på omställning för en fossilfri flotta som innebar ett tillskott på 45 miljoner kronor årligen för 2022–2024 upphör. När de gäller den sistnämnda tillfälliga satsningen kvarstår dock 6 miljoner kronor för att täcka vissa kvarvarande kostnader.

Med hänvisning till ökade volymer föreslår regeringen att anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* anvisas 1 550 000 000 kronor för 2025, vilket innebär en ökning med 50 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet som rör Sjöfartsverkets ekonomiska resultat. Enligt regeringen förslag ska Sjöfartsverket över en konjunkturcykel ha en rörelsemarginal före avskrivningar på 12 procent. Vid beräkning av rörelsemarginalen ska investeringar som finansieras med medel från nationell plan för transportinfrastrukturen exkluderas. Sjöfartsverket ska även ha ett eget kapital som över en konjunkturcykel uppgår till minst 500 000 000 kronor.

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, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelsjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

De ekonomiska målen för Sjöfartsverket slopades temporärt i spåren av pandemin 2022–2024. Regeringen föreslår att ekonomiska mål återinförs från 2025. Målen bör anpassas till den rådande situationen och de utmaningar som Sjöfartsverket står inför med ökat behov av investeringar i verksamheten för att kunna hantera den underhållsskuld som myndigheten byggt upp under en lång tid. Detta ställer högre krav på lönsamhet i rörelsen för att Sjöfartsverket ska kunna bära ökade avskrivningskostnader i framtiden. Den höjda ambitionen med högre avkastningskrav bedöms också skapa utrymme att investera i bl.a. infrastrukturen till havs samt i Sjöfartsverkets båt- och fartygsflotta.

Tidigare mål för kapitalstrukturen i verksamheten var uttryckt som en soliditet på 25 procent. Soliditeten i Sjöfartsverket påverkas emellertid av flera jämförelsestörande poster som ligger helt eller delvis utanför myndighetens kontroll. Det är exempelvis pensionsskuldens storlek i förhållande till rådande ränteläge eller ökade skulder drivna av att Sjöfartsverket erhållit stora bidrag för investeringar som finansieras via den nationella planen för transportinfrastrukturen. Mot den bakgrunden bör målet för kapitalstrukturen ändras vilket regeringen bedömer styr det egna kapitalets storlek mot en rimlig nivå i förhållande till Sjöfartsverkets behov.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2025 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 miljoner kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2025 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen anger att inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt 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 2025–2027 (se tabell 9) godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2025–2027 uppgår till totalt 12 076 miljoner kronor, och att anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 96 procent, medan vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca fyra 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 isbrytare, 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

	2024 Prognos	2025 Budget	2026 Beräknat	2027 Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder	1 741	2 140	2 497	2 797
Isbrytning	437	1 219	1 625	1 117
Sjötrafikservice	34	25	9	10
Sjögeografisk information	31	23	20	
Lotsning	43	23	49	81
Sjö- och flygräddning	3	6	2	2
Gemensamma funktioner	25	10	10	10
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder	56	67	41	6
Isbrytning	4	4		
Sjötrafikservice	58	37	2	2
Sjögeografisk information	7	31	27	7
Lotsning	7	19	17	8
Sjö- och flygräddning	12	2	1	1
Gemensamma funktioner	77	49	57	25
Summa utgifter	2 536	3 655	4 356	4 064
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	106	1 219	1 625	1 117
Egna medel	529	257	431	374
Bidrag/medfinansiering	1 680	1 970	2 156	2 525
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	32	39	46	10
Egna medel	190	171	99	38
Summa finansiering	2 536	3 655	4 356	4 064

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Luftfart

Anslagen

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende 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 2025 luftfartsområdet

Miljoner kronor

	2024	2025
	Anslag	Anslag
1:6 Ersättning avseende flygplatser	298	296
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	332	379
1:19 Obemannad luftfart	30	30

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* anvisas totalt 296 miljoner kronor för 2025. För att genomföra en teknisk justering av förslag i budgetpropositionen för 2024 innebär detta en minskning av anslaget 1:6 med 2 300 000 kronor och att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* anvisas 379 miljoner kronor för 2025 till följd av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder.

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat. Enligt regeringens förslag ska Luftfartsverket över en konjunkturcykel ha en räntabilitet på eget kapital på 4 procent samt ha ett eget kapital som uppgår till minst 700 000 000 kronor i genomsnitt över en konjunkturcykel.

Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och har som huvuduppgift att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. Luftfartsverket bedriver civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, lufrumstjänster, tekniska tjänster samt 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 Stockholm 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 avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska lufrummet. Den svenska prestationsplanen för 2025–2029 är ännu inte fastställd, vilket innebär viss osäkerhet i fråga om den ekonomiska utvecklingen under perioden.

Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024. Regeringen föreslår nu att ekonomiska mål återinförs från 2025. De mål som nu föreslås återinförs är detsamma som gällde tidigare för räntabilitet, medan målet för soliditet har ersatts med ett mål för eget kapital.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

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

- under 2025 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor
- för 2025 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 den finanspolicy som fastställts av verket och därmed 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* som rör civilt försvar. Investeringsutgiften vid anskaffningstillfället finansieras dock med egna medel, medan anslagsbelastningen avser årliga avskrivningar som faller inom ramen för anslagets ändamål. Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2025–2027 uppgår till totalt 1 828 miljoner kronor, varav anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 70 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 30 procent. Luftfartsverket fortsätter att genomföra omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs i högsta grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU, 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

	2024 Prognos	2025 Budget	2026 Beräknat	2027 Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av investeringar</i>				
ATM-utrustning	147	208	293	204
Radarutrustning	42	37	41	33
Kommunikationsutrustning	41	43	44	46
Radioutrustning	132	68	67	66
IT	17			
Byggnader	10	3	3	3
Beredskapstillgångar	1		7	2
Övrigt	41	47	46	24
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
ATM-utrustning	82	171	128	65
Radarutrustning	13	17	13	6
Kommunikationsutrustning	12	17	16	16
Radioutrustning	12	17	16	16
Byggnader	17	20	13	13
Summa utgifter	567	647	687	493
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	12	29	38	11
Egna medel	393	351	443	367
Bidrag/medfinansiering	26	26	21	

Finansiering och vidmakthållande

Egna medel	135	241	185	115
Summa finansiering	567	647	687	493

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

*Internationell tågtrafik***Anslaget**

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas för tågtrafik som upphandlats av staten 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 2025 i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik

Miljoner kronor

	2024	2025
	Anslag	Förslag
1:16 Internationell tågtrafik	95	95

Källa: Prop. 2024/25:1 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

	2024	2025
	Anslag	Förslag
1:18 Lån till körkort	51	31

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:18 *Lån till körkort* anvisas 31 miljoner kronor för 2025 till följd av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder.

Öresundsbrokonsortiet

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Sveriges och Danmarks regeringar slöt i mars 1991 ett avtal om en fast förbindelse över Öresund som sedermera godkändes av riksdagen liksom de ekonomiska åtaganden som avtalet förutsatte (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Med anledning av avtalet mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund bildades i Sverige Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB och i Danmark A/S Øresundsforbindelsen. Dessa två helstatligt ägda bolag bildade i januari 1992 ett konsortium som gavs namnet Øresundsbro Konsortiet. I enlighet med avtalet garanterar Sverige och Danmark solidariskt förpliktelser när det gäller konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen och staterna är inbördes ansvariga i lika omfattning. Sverige och Danmark är överens om att det inte ska tas ut garantiavgift eller liknande av de båda staterna för de båda staternas garantiåtaganden för konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen.

Inom ramen för ett statstödsärende kom EU-kommissionen i februari 2024 fram till att modellen med den statliga garanti som Sverige och Danmark beviljade 1992 för byggandet av Öresundsförbindelsen utgör befintligt stöd i den mening som avses i EU:s regler om statligt stöd. Beslutet innebär dock att modellen för framtida statliga garantier behöver justeras på så sätt att konsortiets upplåning sker marknadsmässigt. Som regeringen ser det bör detta hanteras genom att konsortiet fortsätter att ta upp lån på den öppna marknaden, men att en avgift för de statliga garantierna betalas av konsortiet till de båda berörda länderna så att finansieringskostnaderna blir marknadsmässiga. Detta ska gälla garantier som utfärdats för nya lån och för refinansiering av befintliga lån. Befintliga garantier som har utfärdats utan garantiavgifter upphör allteftersom lån med dessa garantier förfaller och refinansieras.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att den bemyndigas att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark av den 23 mars 1991 så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025.

Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Øresundsbro Konsortiet (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 Øresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Svedab har fram t.o.m. 2018 utnyttjat ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget från 2019 ska betala inkomstskatt

enligt inkomstskattelagen. Under 2025 beräknas Svedabs betalning av inkomstskatt komma att uppgå till ca 350 miljoner kronor.

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 2025 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 som är 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 2025 för informationssamhället

Miljoner kronor

	2024	2025
	Anslag	Förslag
2:1 Post- och telestyrelsen	163	248
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	121	106
2:3 Grundläggande betaltjänster	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	68	59
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	365	819
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	172	270
2:7 Digital förvaltning	214	130

Källa: Prop. 2024/25:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* inklusive pris- och löneomräkning och tidigare beslutade föreslagna och aviserade åtgärder anvisas totalt 247 926 000 kronor för 2025. Regeringens förslag till anslag innebär även att 14 000 000 kronor tillförs för det tillkommande arbete som följer av EU:s förordning om digitala tjänster och arbetet med digital inkludering. Finansiering sker genom att anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* minskas med 25 miljoner kronor. Vidare minskas anslaget 2:1 med 25 000 kronor för finansiering av avgiftsuttaget till följd av EU:s förordning om digitala tjänster. Anslaget minskas även med 25 000 kronor för finansiering av avgiftsuttaget till följd av EU:s dataförvaltningsförordning. Regeringen tillför även 2 300 000 kronor till anslaget 2:1 för förvaltningskostnader för samhällsomfattande tjänster (SOT),

i form av telefoni och funktionell tillgång till internet för hushåll och fasta verksamhetsställen. Regeringen tillför vidare 7 500 000 kronor till anslaget 2:1 för införandet av den digitala identitetsplånoken. Som ett led i förberedelserna inför tillkommande tillsynsverksamhet till följd av tre EU-förordningar tillför regeringen 2 miljoner kronor till anslaget. Regeringen tillför även 10 miljoner kronor för genomförandet av åtgärder inom ramen för PTS:s roll som sektorsansvarig beredskapsmyndighet i det civila försvaret. Slutligen ökas anslaget med 35 miljoner kronor för PTS arbete med att administrera, planera, utveckla och leda arbetet med åtgärder som stärker motståndskraften, tillförlitligheten och säkerheten i infrastrukturen för elektronisk kommunikation och post.

Regeringen föreslår att anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* anvisas totalt 106 278 000 kronor för 2025. Förslaget innebär en minskning av anslaget med 25 miljoner kronor för arbete kopplat till Digital Services Act.

Regeringen föreslår att anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* anvisas totalt 58 844 000 kronor för 2025. I regeringens förslag till anslag har en minskning gjorts med 10 miljoner kronor för att delvis finansiera den digitala plånoken och för uppföljning av etableringen av en samordnad och säker statlig it-drift görs en ökning av anslaget med 1 miljon kronor.

Regeringen föreslår att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* anvisas totalt 819 014 000 kronor för 2025. Regeringens förslag innebär en ökning av anslaget med 275 miljoner kronor för stärkt motståndskraft, tillförlitlighet och säkerhet i infrastrukturen för elektronisk kommunikation och post. Vidare innebär detta en ökning av anslaget med 1 miljon kronor för åtgärder att säkerställa tillgången till SOT, i form av telefoni och funktionell tillgång till internet för hushåll och fasta verksamhetsställen.

Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* inklusive pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder anvisas totalt 270 297 000 kronor för 2025. Regeringens förslag innebär även en ökning av anslaget med 16 miljoner kronor för förvaltningen av det förvaltningsgemensamma systemet för säker digital kommunikation och att detta finansieras genom att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* minskas med 20 miljoner kronor för 2025. Vidare ökas anslaget 2:6 med 4 miljoner kronor för uppgiften att vara nationell samordnare enligt Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp och problemlösningstjänster. Finansiering sker genom att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* minskas med 5 miljoner kronor för 2025. Anslaget 2:6 föreslås vidare öka med 63 800 000 kronor för införandet av den digitala identitetsplånoken där finansiering sker genom att anslaget 1:15 *Statens servicecenter* inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning minskas med 3 500 000 kronor och anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* minskas

med 10 miljoner kronor för 2025. Anslaget 2:6 ökas även med 3 miljoner kronor för genomförande av EU:s förordning om ett interoperabelt Europa. Anslaget 2:6 föreslås också öka med 6 miljoner kronor för Myndigheten för digital förvaltningsarbete med civilt försvar och beredskap inom beredskapssektorn försörjning av grunddata.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Beställningsbemyndiganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2025 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 350 000 000 kronor 2026–2029. 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 2025 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2026–2029.

Regeringen föreslår även att den bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 75 000 000 kronor 2026 och 2027. Regeringen pekar på att bemyndigandet behövs för att möjliggöra deltagande i fleråriga projekt inom ramen för EU-programmet för ett digitalt Europa.

Regeringen föreslår slutligen att den bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 348 000 000 kronor 2026–2035. Enligt regeringen behövs ett bemyndigande för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal.

Bemyndigande om att disponera avgifter

Riksdagen har beslutat om en ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning som trädde i kraft i den 2 augusti 2024. Registret och tillsynen enligt lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning ska avgiftsfinansieras enligt avgiftsförordningen och PTS har bemyndigats att besluta om avgifternas storlek. Regeringen konstaterar att det är svårt att uppskatta hur många leverantörer av dataförmedlingstjänster som kommer att anmäla sig samt tidsåtgången för myndighetens handläggning vid registrering och tillsyn.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att den bemyndigas disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (2024:500) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning.

Motionerna

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet har var för sig presenterat alternativa anslagsförslag för 2025. 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 kommittémotionerna 2024/25:3125 och 2024/25:3126 yrkande 26 att Sverige som är ett geografiskt stort och varuexportberoende land behöver kommunikationer och infrastruktur av allra högsta klass. Samtidigt har järnvägens underhållsskuld byggts upp under decennier och detta måste enligt motionärerna åtgärdas. För att öka takten för järnvägsunderhållet och förebyggande insatser föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 500 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna framhåller vidare att det för att binda samman Sverige och samtidigt bidra till ett hållbart resande även i framtiden behövs möjligheter att åka nattåg mellan södra och norra Sverige. Enligt motionärerna är det viktigt att Trafikverket ges möjlighet att klara detta. För att ge staten ökad förmåga att upphandla såväl tåg- som flygförbindelser föreslås i kommittémotionerna 2024/25:3125 och 2024/25:3126 yrkande 31 en utökning av Trafikverkets anslag 1:7 *Trafikavtal* med 300 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna framhåller kollektivtrafikens stora och särskilda betydelse för ungdomar och personer utan bil. Samtidigt konstaterar motionärerna att många unga inte har ekonomiska resurser att åka kollektivtrafik till sommarjobb och fritidsaktiviteter under sommarlovet. För att stimulera ungdomars kollektivtrafikresande föreslår motionärerna i kommittémotionerna 2024/25:3125 och 2024/25:3126 yrkande 84 att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* utökas med 500 miljoner kronor för gratis kollektivtrafik för unga under sommaren för 2025.

Motionärerna påminner i kommittémotion 2024/25:3125 om att den tidigare Socialdemokratiska regeringen införde en klimatkompensation för sjöfarten för att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfart. Att regeringen nu väljer att avveckla klimatkompensationen för sjöfart är enligt motionärerna olyckligt för både klimatet och sjöfarten. Motionärerna föreslår därför att anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* utökas med 300 miljoner kronor till Sjöfartsverket för 2025.

Motionärerna framhåller slutligen i kommittémotionerna 2024/25:3125 och 2024/25:3126 yrkandena 32 och 33 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 en utökning av anslaget 1:18 *Lån till körkort* med totalt 75 miljoner kronor.

För 2025 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 675 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framhåller i partimotion 2024/25:1911 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 4 700 miljoner kronor för 2025 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 500 miljoner kronor som tillförs med utgångspunkt från att motionärerna avvisar regeringens förslag om att avveckla stadsmiljöavtalen eftersom motionärerna anser att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål. Vidare ingår 200 miljoner kronor som tillförs med utgångspunkt från att motionärerna avvisar regeringens förslag om en besparing på Trafikverkets förvaltning.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med totalt 4 950 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag. Motionärerna pekar på att järnvägsinfrastrukturen måste fungera i hela landet för att Sverige ska klara klimatomställningen. Eftersom underhållet av järnvägsinfrastrukturen är eftersatt och försäkrar trafikstörningar som påverkar både person- och godstransporter är det enligt motionärerna nödvändigt att återställa allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägstrafiken. 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 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 900 miljoner kronor till vidmakthållande av vägnätet på landsbygden. Eftersom Vänsterpartiet sammantaget de kommande tre åren ger mer pengar till vägunderhåll än vad regeringen gör avvisar motionärerna regeringens engångssatsning på 1 550 miljoner kronor till vägunderhåll. Motionärerna avvisar även regeringens förslag till besparing om 100 miljoner kronor för Trafikverkets förvaltning under 2025.

Motionärerna pekar på att ändamålen för de utgifter som anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* får användas för är livsviktiga insatser som bör upprätthållas och inte skäras ned på. Motionärerna avvisar därför regeringens föreslagna minskning av anslaget på 339 miljoner kronor för 2025 och föreslår i stället att samma summa tillförs anslaget 1:4.

Motionärerna förstår behovet av beredskapsflygplatser men vill inte främja eller subventionera kommersiell drift av flygplatser eller flygpendling till Stockholm med skattepengar. Motionärerna föreslår därför en minskning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* med 107 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna pekar vidare på att samtidigt som det krävs körkort för många jobb är det dyrt att ta körkort. 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 120 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna avvisar även regeringens förslag om att minska anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för att finansiera det arbete som följer av EU:s förordning om digitala tjänster och arbetet med digital inkludering. Motionärerna föreslår därmed att anslaget ska tillföras 25 miljoner kronor för 2025 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 2025. 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 per månad. 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 2025. 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 likaså 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 vidare att ett nytt anslag, *Gotlandstrafiken*, ska anvisas 200 miljoner kronor för 2025. 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.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Konverteringsstöd för begagnade bilar*, införs och ska anvisas 100 miljoner kronor till Transportstyrelsen för 2025. En konverteringspremie ska betalas ut till dem som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Motionärerna föreslår att premien ska uppgå till minst 3 000

kronor och maximalt 12 000 kronor för stöd till kostnad för åtgärd samt besiktning vid etanolkonvertering. För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslår motionärerna en premie på minst 15 000 kronor och maximalt 24 000 kronor till stöd för efterkonvertering till biogasdrift.

För 2025 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 15 447 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2024/25:2151 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.

För att kunna återställa trasiga vägar och råda bot på problemet med potthål samt för att satsa på underhållet av enskilda vägar föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Motionärerna föreslår även att samma anslag tillförs ytterligare 100 miljoner kronor för upprustning och akuta satsningar på järnvägen.

Motionärerna påtalar att den minskade konkurrensen och att färre operatörer kommer att verka inom inrikesflyget i Sverige innebär att flera flyglinjer kan komma att hotas och att detta i sin tur kan drabba många regionala flygplatser hårt. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* med 200 miljoner kronor för ett särskilt stöd till regionala flygplatser.

Motionärerna framhåller vidare att nattågen fyller en viktig funktion i transportsystemet och gör att resenärer på ett smidigt och klimatvänligt sätt kan ta sig långa sträckor medan de sover. Motionärerna pekar på att det finns tågsträckor som inte är tillräckligt lönsamma men som ändå fyller en viktig funktion och att den upphandlade tågtrafiken därför är av stor vikt. Motionärerna föreslår därmed en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 200 miljoner kronor för att nattågen ska kunna fortsätta gå och för stöd till den regionala trafiken.

För 2025 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Miljöpartiet

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2024/25:3064 visionen att alla ska kunna resa på ett hållbart sätt till en låg kostnad i hela landet. Motionärerna vill därför se stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter.

Motionärerna föreslår en höjning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens infrastruktur* med totalt 18,3 miljarder kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag. Motionärerna vill se en historisk satsning på järnvägen i

Sverige, bl.a. i fråga om nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotniabanan och Oslo–Stockholm. Motionärerna vill därför tillföra anslaget 18 miljarder kronor under 2025. Vidare föreslår de en utökning om 300 miljoner kronor eftersom de anser att stadsmiljöavtalen ska behållas och utökas kraftigt för mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik samt effektiva varutransporter.

Motionärerna pekar vidare på behovet av mer pengar till underhåll av järnväg och föreslår därför ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 5 miljarder kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

För att minska flygets klimatpåverkan anför motionärerna bl.a. att flygresorna behöver minska. Motionärerna framhåller också att flyget ska betala för sina utsläpp enligt den princip som är väl etablerad och som innebär att förorenaren betalar. Motionärerna anser följaktligen att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* ska minska med 175 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

För att upprätthålla dagens tillgänglighet föreslår motionärerna även en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 247 miljoner kronor för 2025. Enligt motionärerna är det viktigt att det finns goda förutsättningar för tåg ut mot Europa.

Motionärerna pekar vidare på att enligt 15 av 21 länsstyrelser har tillgången till grundläggande betaltjänster försämrats. Motionärerna ser ett stort behov av att stärka arbetet för att förbättra situationen på framför allt landsbygden och föreslår därför en utökning av anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 5 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Investeringsstöd för kollektivtrafik*, ska anvisas 5 miljarder kronor för 2025. Enligt motionärerna ska det nya anslaget införas för att bidra till att kollektivtrafikhuvudmännen kan investera för att utveckla sin regionala kollektivtrafik. Enligt motionärerna behöver finansieringen av ett nationellt biljettsystem återställas i syfte att få till ett flexibelt och robust system som inte stannar vid länsgränsen och en kollektivtrafikmyndighet införas för att mer effektivt än i dag kunna arbeta med dessa frågor.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Sverigekort – billigare och enklare kollektivtrafik*, ska anvisas 11 miljarder miljoner kronor för 2025. 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 2025 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 39 377 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Regeringens förslag till anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer innebär att sammanlagt ca 94 447 miljoner kronor anvisas för utgiftsområde 22, varav 92 790 miljoner kronor till transportpolitiken och 1 657 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 24 oktober 2024 ställde sig trafikutskottet bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yttr. 2024/25: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. Det är viktigt att underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning samt att stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet samtidigt som god tillgänglighet kan bidra till ökat bostadsbyggande. Utskottet delar regeringens bedömning att transportsektorn har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning och att det behövs ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv som inkluderar alla trafikslag och där väg- och järnvägstrafik, sjöfart och luftfart kompletterar varandra.

När det gäller frågan om 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. 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. Totalt beräknas ca 82 miljarder kronor tillföras på detta sätt. Med denna tillkommande finansiering uppgår således det totala beloppet för infrastruktursatsningar till 881 miljarder kronor för planperioden 2022–2033.

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst av strategiska investeringar för att möjliggöra och accelerera den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund

den infrastrukturproposition som regeringen överlämnade till riksdagen den 3 oktober 2024 och de förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen som regeringen lämnar för perioden 2026–2037 (prop. 2024/25:28). I propositionen lämnas förslag till betydande ökning av de ekonomiska ramarna och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Utskottet ser mycket positivt på regeringens förslag om att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppgå till totalt 1 171 miljarder kronor (2025 års pris), varav 607 miljarder kronor föreslås användas till utveckling av transportsystemet. Utskottet behandlar regeringens infrastrukturproposition närmare i betänkandet 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor.

Utskottet välkomnar vidare den omfattande genomlysning som Trafikverket genomförde av den egna verksamheten under hösten 2023. I genomlysningen identifierades ett antal förbättringsområden för att Trafikverket ska bli mer effektiva och skapa bättre värde för dem som myndigheten är till för liksom för att Trafikverket ska säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans i Sverige. Trafikverket konstaterar att genomförandet av dessa förbättringsområden är ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. Utskottet ser positivt på det mål som har ställts upp och som innebär att en effektivisering om minst 600 miljoner kronor ska ha skett vid utgången av 2025. Regeringen uttalar i ovan nämnda infrastrukturproposition att den följer Trafikverkets arbete på området noga. Även trafikutskottet kommer att följa det fortsatta arbete som Trafikverket gör i frågan med stort intresse. Mot bakgrund av nämnda effektiviseringsarbete och att Trafikverket samtidigt gör en översyn av myndighetens interna kostnader föreslår regeringen en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 200 miljoner kronor för 2025. Utskottet ser positivt på detta.

Utskottet anser att regeringens förslag om att anslaget 1:1 ska anvisas 41 534 851 000 kronor för 2025 är väl avvägt och står därmed bakom förslaget. Utskottet ser i sammanhanget positivt på att det i förslaget ingår en ökning av anslaget för att stärka det civila försvaret inom transportsektorn och att det inom ramen för det strategiska arbetet med godstransporter ska göras en satsning på ett mer effektivt utnyttjande av godstransportsystemet.

Angående stadsmiljöavtalen

Sedan 2015 har det funnits ett stöd till åtgärder för kollektivtrafik och cykel som genomförs av kommuner och regioner – de s.k. stadsmiljöavtalen. I enlighet med förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket 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 man når miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Trafikverket

ska fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027 för att främja hållbara stadsmiljöer, vilket redovisas i skrivelse 2021/22:261. Vidare bör Trafikverket i enlighet med skrivelsen eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Under 2023 uppgick det beviljade stödet till drygt 994 miljoner kronor, varav drygt 374 miljoner kronor avsåg kollektivtrafikåtgärder, nästan 487 miljoner kronor cykelåtgärder och drygt 133 miljoner kronor kombinerade kollektiv- och cykeltrafikåtgärder. Det utbetalda stödet uppgick 2023 till 553 miljoner kronor, varav 74 miljoner kronor var hänförliga till den tillfälliga cykelsatsningen som beslutades av riksdagen efter förslag i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98).

Utskottet påminner om att regeringen i juni 2023 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. I uppdraget ingick även att redovisa en utvärdering av de satsningar som gjorts hittills genom stadsmiljöavtalen. Regeringen konstaterar i den infrastrukturproposition som presenterades i oktober 2024 (prop. 2024/25:28) att stödet för att främja hållbara stadsmiljöer, dvs. stadsmiljöavtalen, har liten klimatnytta och att de därmed kommer att fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas medan redan ingångna avtal dock fortsätter att finansieras via utvecklingsmedlen. Utskottet påminner också om att regeringen redan i budgetpropositionen för 2024 aviserade att stadsmiljöavtalen ska fasas ut för att i stället finansiera andra satsningar. Utskottet har nu liksom vid budgetberedningen för 2024 inget att invända mot att regeringen fasar ut stadsmiljöavtalen och därmed minskar den medelsanvisning som regeringen föreslår för stadsmiljöavtal för 2025 i anslaget 1:1.

Vidmakthållande av transportinfrastruktur

När det gäller frågan om resurser till vidmakthållande av det statliga transportsystemet vill utskottet inledningsvis åter peka på 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 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. Intäkterna från banavgifter beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna.

Regeringen framhåller i budgetpropositionen att den arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela och tågen går i tid. Utskottet välkomnar att verksamhetsvolymen för vägunderhåll ökat under 2023 jämfört med föregående år och att Trafikverket fortsatt att genomföra åtgärder med anledning av regeringens satsningar på förbättrat vägunderhåll,

med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet i landsbygder som har särskild betydelse för god tillgänglighet. Exempel på betydelsefulla åtgärder som har utförts i hela landet är beläggnings-, belysnings-, avvattnings- och bronderhåll.

Regeringen pekar på att underhåll av bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar genomförs för att hålla järnvägsnätet tillgängligt och säkert för användarna. Utskottet ser positivt på att Trafikverkets verksamhetsvolym för drift och underhåll av järnvägen ökat under 2023 jämfört med 2022. Detta innebär att Trafikverket har kunnat utföra fler underhållsåtgärder och bl.a. kunnat öka andelen förebyggande åtgärder, t.ex. reinvesteringar, komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Utskottet påminner i sammanhanget om att underhållsverksamheten på järnväg utöver anslagsmedel även finansieras av intäkter från banavgifter.

Regeringen konstaterar att behoven inom transportinfrastrukturen är stora och att det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder. Det krävs omfattande resurser till väg- och järnvägsnätet då underhållet under lång tid har tillförts för lite resurser, samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. Enligt regeringen har Trafikverket prioriterat underhållet på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Utskottet ser positivt på att resurserna därmed kan användas så långsiktigt effektivt som möjligt.

Utskottet välkomnar även det effektiviseringsarbete som Trafikverket har bedrivit av sin verksamhet för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans och den översyn som görs av myndighetens interna kostnader. Detta arbete innebär att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* kan minskas med 100 miljoner kronor för 2025, vilket utskottet ser positivt på.

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och att regeringen därför prioriterar underhållsåtgärder. Utskottet delar regeringens syn på att ett stärkt underhåll av väg- och järnvägsnäten också är viktigt för totalförsvaret och för Sveriges beredskap samt för samarbetet med allierade i Nato. Likaså välkomnar utskottet att regeringen understryker att i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsätta att integreras och hanteras, t.ex. genom att vidta åtgärder i förebyggande syfte och vid akuta händelser för alla trafikslag.

Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2025 en satsning på 1,5 miljarder kronor på vägunderhåll för att säkerställa framkomligheten och robustheten samt påbörja ett återtagande av det eftersatta underhållet. Regeringen påtalar vidare det enskilda vägnätets behov av underhållsåtgärder som på grund av de senaste årens kostnadsökningar inte har kunnat genomföras i samma takt som behoven uppstått. Regeringen föreslår därför utökade ramar på 50 miljoner kronor för statsbidrag till enskild vägghållning. Utskottet ser positivt på detta och står därmed bakom regeringens förslag om att

sammanlagt 40 302 196 000 kronor ska anvisas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2025.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att regeringen föreslår omfattande satsningar på transportinfrastrukturen för planeringsperioden 2026–2037 i den infrastrukturproposition som överlämnades till riksdagen den 3 oktober 2024 (prop. 2024/25:28). Utskottet ser positivt på den kraftfulla förstärkning som innebär att planeringsramen för perioden därigenom ska uppgå till totalt 1 171 miljarder kronor (2025 års pris), varav 210 miljarder kronor föreslås avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar samt 354 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärlighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Utskottet välkomnar den kraftfulla satsningen på underhåll under planperioden där allt eftersläpande underhåll på vägar förväntas vara åtgärdat liksom allt järnvägsunderhåll som Trafikverket anser vara möjligt under planperioden med hänsyn till behovet att upprätthålla en hög tillgång till person- och godståg under perioden.

Kollektivtrafik

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. Utskottet påminner om att det i detta ansvar ingår att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har befogenhet att upphandla kollektivtrafik för att tillgodose behovet av kollektivtrafik inom regionen och belastas med kostnaderna för att bedriva trafiken. I dagsläget finansieras den regionala kollektivtrafiken till ungefär hälften med skattemedel och resterande del med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner och i viss utsträckning finns det komplement från kommuner, staten och övriga affärsintäkter som bl.a. reklam och kommersiella inslag. Transportstyrelsen kontrollerar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kollektivtrafikföretagen följer kollektivtrafiklagen och bevakar marknadsutvecklingen. Utskottet anser att den nuvarande ordningen fungerar väl.

Som framgår av tidigare avsnitt har kommuner och regioner fram till 2024 haft möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal och åtgärder som bidrar till en ökad andel hållbart resande, t.ex. i form av upprustning av centrumnära hållplatser och regionala superbussar. Regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar, vilket innebär att det i nuläget inte blir några fler utlysningar av stadsmiljöavtal. De avtal som redan är tecknade kommer dock att fortlöpa enligt plan. Utskottet har som tidigare sagts inget att invända mot detta.

Mot bakgrund av motionsförslaget om gratis kollektivtrafik för unga på sommaren kan utskottet inledningsvis konstatera att detta förekom under 2018. Bakgrunden till detta var riksdagens beslut hösten 2017 att i enlighet med den dåvarande regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 införa ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år under 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet (prop. 2017/18:1, bet. 2017:18:TU1, rskr. 2017/18:104). I samband med budgetberedningen hösten 2018 beslutade dock riksdagen att avskaffa det tidigare aviserade statliga bidraget för avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Vid beredningen av beslutet ansåg trafikutskottet att reformen gratis kollektivtrafik för unga skulle avskaffas till förmån för finansiering av andra mer prioriterade åtgärder och mot denna bakgrund minskades anslaget 1:1 med 350 miljoner kronor per år 2019 och 2020 (bet. 2018/19:TU1, rskr. 2018/19:109). Motsvarande förslag om att införa gratis kollektivtrafik för unga på sommaren har även behandlats i samband med budgetberedningar under efterföljande år, senast hösten 2023. Utskottets majoritet har då ansett att förslaget inte borde genomföras, bl.a. med hänvisning till att det finns andra områden inom statsbudgeten som staten behöver prioritera resurser till. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Vidare påminner utskottet med anledning av motionsförslagen om Sverigebiljett och Sverigekort om att frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik nyligen har varit föremål för utredning (SOU 2020:25). Den dåvarande regeringen gav därefter i april 2022 Trafikverket i uppdrag 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. Utskottet delar regeringens uttalade ståndpunkt i fråga om ett nationellt biljettsystem och finner därmed inte anledning att föreslå att medel anvisas till ett särskilt anslag för ett sådant ändamål i form av s.k. Sverigebiljetter eller Sverigekort.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att Samtrafiken i mars 2024 sjösatte den nya biljetttjänsten Nationell distribution som baseras på en öppen internationell online-standard. Enligt Samtrafiken kommer den nya tjänsten att ge fördelar för resenärerna som får det enklare att komma åt, planera och boka en resa med flera trafikoperatörer, även konkurrerande bolag, både inom Sverige och längre fram även till och från Europa. Samtliga producenter av kollektivtrafik kommer med hjälp av lösningen kunna göra sina biljettprodukter åtkomliga och kombinerbara för återförsäljare. Enligt Samtrafiken kommer den nya infrastrukturen att skapa goda förutsättningar för fortsatt utveckling av biljettsamarbetet Resplus och tjänsten kommer också att kunna möjliggöra säkrare och i större utsträckning validerbara biljetter när dessa införs. Detta kommer enligt Samtrafiken i sin tur att bidra till ökad

säkerhet och säkrade intäkter. Utskottet välkomnar denna typ av nya tjänster då de kan underlätta reseplaneringen för resenärerna och därmed främja att fler väljer att resa med kollektiva färdmedel.

Om åtgärder för transportsektorns klimatomställning

Utskottet vill framhålla att en väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för jobb och ekonomisk utveckling, men att även näringslivet behöver få förutsättningar att snabbt ställa om transporterna till fossilfrihet för att vara konkurrenskraftigt i framtiden. Utskottet anser i likhet med vad regeringen framför i budgetpropositionen att transportsektorns klimatomställning behöver påskyndas för att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU. Genom mer elektrifiering och ökad användning av fossilfria drivmedel ska transportsektorn bidra till klimatomställningen. För att förbättra Transportstyrelsens möjligheter att genomföra EU-reglering med nya fordonskrav som bidrar till klimatomställningen av fordonsflottan, föreslår regeringen att myndigheten tillförs nödvändiga resurser.

Utskottet välkomnar i sammanhanget regeringens beslut i juni 2023 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och 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 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.

De satsningar som regeringen gjort och gör i budgetpropositionen för 2025 när det gäller elektrifiering och omställning av transportsystemet för minskade utsläpp återfinns inom flera olika utgiftsområden. Regeringen pekar i budgetpropositionen (utg.omr. 21) på att transportsektorns klimatomställning medför ökad efterfrågan på fossilfri el med lokalt höga effektuttag. Elektrifieringen av tunga fordon börjar ta fart men det finns enligt regeringen behov av att fortsätta investera i infrastrukturen för dessa för att möjliggöra en snabb omställning av transportsektorn i hela landet. Det handlar om investeringar både för att få en geografiskt ändamålsenlig täckning av transportstråken och för att kunna få tillräcklig effekt från elsystemet. Utskottet ser positivt på de insatser som görs samt att tillgången till laddinfrastruktur har förbättrats under 2023, både vad gäller antalet laddplatser och information om dess geografiska placering och tillgänglighet. Utskottet bedömer liksom regeringen att den fortsatta elektrifieringen av fordonsflottan är viktig, eftersom användningen av fossilfri energi

inom transportsektorn är relativt låg. Utskottet noterar att regeringen för att bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår en förlängning av stödet till laddinfrastruktur och därmed anvisar 930 miljoner kronor till anslaget 1:8 *Laddinfrastruktur* (utg.omr. 21) för 2025. I budgetpropositionen (utg.omr. 20) pekar också regeringen på att totalt 600 miljoner kronor beviljades genom Klimatklivet under 2023 till stöd för laddning av elfordon för boende och anställda. Sedan 2015 har Klimatklivet bidragit till en utbyggnad av laddinfrastruktur över hela landet med ca 180 000 nya laddpunkter, varav ca 15 900 är publika laddpunkter. Utskottet noterar även att anslaget 1:17 *Klimatpremier* (utg.omr. 20) får användas för utgifter för att främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser samt utfasning av fordon med höga utsläpp av växthusgaser. Utöver stöd till tunga fordon och arbetsmaskiner har regeringen till 2024 infört ett tillfälligt stöd för att stimulera marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar och därmed påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan ytterligare. Utskottet ser positivt på att Statens Energimyndighet fram till maj 2024 har beviljat stöd på ca 252 miljoner kronor till eldrivna lätta lastbilar.

För att säkerställa att klimatomställningen blir rättvis och inkluderande har EU skapat en social klimatfond (SKF). Fonden kommer att hjälpa utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare som är särskilt drabbade av höga energi- och transportkostnader. Utskottet noterar i sammanhanget att regeringen inom utgiftsområde 20 föreslår att det införs en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd och att detta förutsätter ett godkännande från kommissionen. Stödet beräknas omfatta totalt 800 miljoner kronor, där 75 procent finansieras av SKF. Regeringen avsätter 10 miljoner kronor under 2025 för att tillsammans med berörda myndigheter kunna förbereda genomförandet av den sociala klimatfonden som inrättas den 1 januari 2026.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma rapporten Effekter på transportsektorns klimatutsläpp (2023) som tagits fram av Svensk Kollektivtrafik och visar att kollektivtrafiken på mindre än 20 år har blivit nästan helt fossilfri. Under 2006 kördes 6 procent av busstrafiken på förnybara drivmedel och el medan nuvarande nivå uppgår till 95 procent. Utskottet ser positivt på denna utveckling och att trafikhuvudmännen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid upphandlingar har ställt krav på att buss-trafiken ska drivas med biodrivmedel och el.

När det gäller motionsförslaget om att införa ett nytt anslag för konverteringsstöd för begagnade bilar påminner utskottet om det uppdrag som den föregående regeringen gav Konjunkturinstitutet att utreda förutsättningarna att konvertera befintliga fordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel. Resultatet av utredningen presenterades i juni 2021 i rapporten Efterkonvertering av personbilar – en samhällsekonomisk analys (KI 2021:12). Utskottet vill uppmärksamma att analysen bl.a. visade att viss konvertering av bilar kommer att ske även i avsaknad av konverteringsstöd eftersom vissa bilägare kommer att finna det privatekonomiskt lönsamt. Sådan

spontan konvertering får enligt Konjunkturinstitutet anses vara ett kostnads-effektivt inslag i anpassningen till transportsektorns utsläppsmål. Utskottet konstaterar att utredningen hittills inte har föranlett någon ytterligare åtgärd men anser likväl inte att det för närvarande finns anledning att införa ett nytt anslag för ett särskilt konverteringsstöd för begagnade bilar.

Mot bakgrund av att transportsektorns klimatomställning spänner över ett stort antal myndigheters ansvarsområden på olika nivåer i samhället, med bl.a. ansvar för fordon, drivmedel, transportinfrastruktur, samhällsplanering, fartyg och flyg välkomnar utskottet att regeringen i januari 2024 gett Trafikverket i uppdrag att samordna de statliga myndigheternas arbete för att påskynda transportsektorns klimatomställning.

Om 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 skulle den sökande ha varit anmäld som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen under minst sex sammanhängande månader närmast före den dag ansökan kom in till CSN. Den 1 december 2021 fick en ny målgrupp rätt till körkortslån vilket innebär att lån sedan dess har kunnat beviljas till den som fyllt 19 men inte 21 år och som har en gymnasieexamen eller motsvarande. Körkortslånet har endast fått användas för att ta svenskt körkort med körkortsbehörighet B. Det högsta lånebeloppet har varit 15 000 kronor och lånet har betalats ut i delbelopp om 5 000 kronor. Ungefär 18 200 personer har använt möjligheten till körkortslån sedan lånet infördes. CSN fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att följa upp i vilken omfattning körkortslånet leder till körkort samt redovisa övriga effekter av körkortslånet som myndigheten bedömer relevanta. Uppdraget finns redovisat i rapporten Leder körkortslån till körkort? (CSN rapport 2023:4).

Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2024 att det körkortslån som införts inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten hos målgrupperna och att intresset för lånet har sjunkit successivt sedan det infördes. Regeringen pekade även på att anslaget 1:18 *Lån till körkort* har varit kraftigt underutnyttjat och föreslog mot denna bakgrund att möjligheten till nya lån till körkort skulle upphöra fr.o.m. den 1 januari 2024, men att medel för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden skulle kvarstå på anslaget. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och för 2025 föreslår regeringen att anslaget 1:18 anvisas 31 466 000 kronor för 2025 för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden. Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag.

Om upphandling av flyg- och tågtrafik

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det i Sverige är kommunerna, regionerna och länen som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har därför i uppdrag av regeringen att verka för en grundläggande tillgänglighet och ansvarar för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten tillgängligheten mellan olika delar av landet.

För att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet tecknar Trafikverket direkta trafikavtal för flygtrafik med en eller flera operatörer. Upphandling av flygtrafik styrs av EU:s lufttrafikförordning (1008/2008) som reglerar och begränsar vad som är möjligt att upphandla. Utskottet ser positivt på att Trafikverket under våren 2023 efter en genomförd upphandling beslutade om tilldelning av avtal för perioden oktober 2023 till oktober 2027 för att fullgöra trafikplikten på ett antal flygsträckor i norra Sverige.

När det gäller upphandling av nattågstrafik noterar utskottet att statsrådet Andreas Carlson (KD) den 25 september 2024 i ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2024/25:16) pekar på att Trafikverket baserat på sitt uppdrag, genomförda utredningar och de medel som finns avsatta i statens budget har valt att upphandla nattågstrafik mellan Stockholm och Jämtland och mellan Stockholm och övre Norrland. Statsrådet uppmärksammar samtidigt att Trafikverket däremot inte har handlat upp nattågstrafik till och från Göteborg med hänvisning till att det redan finns anslutande tågförbindelser som bedrivs på kommersiella grunder mellan Göteborg och Stockholm. Statsrådet konstaterar att det är Trafikverket som bedömer vilken tågtrafik som bör handlas upp för att skapa en god tillgänglighet mellan landets olika delar. Utskottet konstaterar samtidigt att tågoperatören Snälltåget har aviserat att de avser att undersöka möjligheterna att på kommersiell grund köra nattågstrafik från Göteborg norröver.

Statsrådet har därefter i oktober och november 2024 besvarat flera skriftliga frågor som rör upprätthållande av trafikavtal, finansiering av samverkansavtal och tillgänglighet (fr. 2024/25:227, 2024/25:365, 2024/25:375, 2024/25:379 och 2024/25:380). Statsrådet har i sina svar bl.a. framhållit att regeringens utgångspunkt för infrastrukturpolitiken är att hela Sverige ska fungera och att transporter och resor är nödvändigt för att hela samhället ska fungera och utvecklas. Statsrådet har även pekat på att Trafikverket har ingått ett antal samverkansavtal som innebär att viss interregional kollektivtrafik delfinansieras av staten och att frågan om i vilken mån trafiken fortsättningsvis kommer att kunna delfinansieras är en fråga för Trafikverket att ta ställning till. Statsrådet konstaterar vidare att i vilken omfattning trafiken kommer att kunna bedrivas

i det fall statens delfinansiering minskar eller uteblir är en fråga för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta ställning till. När det gäller tillskott av resurser hänvisar statsrådet till budgetpropositionen för 2025 och att regeringen där föreslår att drygt 1 miljard kronor ska avsättas för att finansiera statens trafikavtal 2025, vilket är ca 50 miljoner kronor mer än anslagsnivåerna för 2024.

Utskottet vill även påminna om att Trafikverket i april 2020 slutredovisade en utredning om nattåg till Europa och att myndigheten därefter i juli 2020 fick i uppdrag att genomföra en upphandling av nattågstrafik genom Sverige och Danmark som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser med dagliga avgångar från Sverige till andra europeiska länder. Utskottet konstaterar att SJ vann den upphandling som genomfördes och sedan den 1 september 2022 kör nattåg till Hamburg på daglig basis.

Utskottet anser sammanfattningsvis att den nuvarande ordningen där regionala kollektivtrafikmyndigheter har ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken i respektive län och för att utarbeta regionala trafikförsörjningsprogram fungerar väl. Utskottet ser vidare fram emot att Trafikverket på sedvanligt sätt kommer att prioritera och upphandla den kollektivtrafik som behövs för grundläggande tillgänglighet och transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Utskottet emotser att regeringen även fortsättningsvis kommer att följa utvecklingen av hur tillgängligheten genom trafikavtal upprätthålls i olika delar av landet och att regeringen om den skulle identifiera att det finns ytterligare tillgänglighetsbehov som regeringens anser behöver tillgodoses, återkommer till riksdagen i frågan. Utskottet står därmed bakom det förslag som regeringen har lämnat i budgetpropositionen för 2025 om att anvisa totalt 1 006 miljoner kronor till anslaget 1:7 *Trafikavtal*.

Sjöfart

Överflyttning till sjöfart och klimatkompensation

I infrastrukturproposition 2024/25:28 pekar regeringen på sitt strategiska arbete med maritima frågor med målet att innovativa och hållbara blåa näringar ska ha bästa möjliga förutsättningar i Sverige och där en omställning till en robust, konkurrenskraftig och fossilfri blå ekonomi kan realiseras. Utskottet ser positivt på regeringens åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och underlätta intermodala godstransporter och att regeringen efter slutligt besked från kommissionen avser att genomföra det tidigare beslutade investeringsstödet för överflyttning av godstransporter från lastbil till järnväg och sjöfart. Det handlar om att stödja investeringar för att öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid de noder som är centrala för en effektiv överflyttning av gods mellan trafikslag. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att regeringen i mars 2024 ändrade och förlängde uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, vilket är positivt.

Utskottet påminner om att riksdagen med anledning av budgetpropositionen för 2022 beslutade om en tillfällig klimatkompensation för sjöfarten med syftet att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Beslutet innebar att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* tillfördes 300 miljoner kronor per år för 2023 respektive 2024 med ett uttalat syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Klimatkompensationen utgör en sänkning av det samlade uttaget av farledsavgifter med motsvarande belopp inom ramen för befintlig avgiftsmodell. Klimatkompensationen genomfördes 2023 med en generell ned-sättning av farledsavgiften med 21 procent jämfört med året före. Vidare har Sjöfartsverket under perioden 2022–2024 tilldelats 45 miljoner kronor per år för att påbörja omställningen mot en fossilfri fartygsflotta. I första hand handlar arbetet om energieffektiviseringar för att minska energiförbrukningen och samtidigt kunna införa fler klimatvänliga tekniker och fossilfria bränslen.

Utskottet konstaterar att minskningen av anslaget 1:4 för 2025 beror på att ovannämnda tillfälliga satsningar, dvs. den tvååriga satsningen på klimatkompensationen och den treåriga satsningen på omställning för en fossilfri flotta, upphör. När de gäller den sistnämnda tillfälliga satsningen kvarstår dock 6 miljoner kronor för att täcka vissa kvarvarande kostnader. Utskottet anser att regeringens förslag är väl avvägt och har därmed inget att invända mot förslaget om att anvisa 194 308 000 kronor till anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2025.

Utskottet vill slutligen i sammanhanget även påminna om vad Sjöfartsverket redovisat för 2023 om att myndigheten i linje med Sveriges nationella klimatmål ska minska koldioxidutsläppen från fartygsflottan och bli fossilfria till 2045. Utskottet ser även positivt på att det inom regeringsuppdraget Fossilfri fartygsflotta genomförs åtgärder för konkreta utsläppsminskningar, som ska bidra till att uppfylla både Sveriges och Sjöfartsverkets klimatmål.

Angående Gotlandstrafiken

Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet och Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till och från Gotland.

I höständeringsbudgeten för 2023 pekade regeringen på att frakt- och biljettpriserna för färjetrafiken till och från Gotland har ökat och regeringen föreslog därför att ett ekonomiskt stöd skulle införas i syfte att ge förutsättningar för att begränsa eller undvika ytterligare prisökningar i färjetrafiken till och från Gotland. Med anledning av regeringens förslag beslutade riksdagen att utvidga ändamålet för anslaget 1:7 *Trafikavtal* till att även få användas för utgifter för bidrag till färjetrafiken till och från Gotland och att anslaget skulle ökas med 33 miljoner kronor (prop. 2023/24:2, bet. 2023/24:FiU11, rskr. 2023/24:56). Förslaget om ett ekonomiskt stöd förutsatte ett snabbt godkännande enligt

EU:s bestämmelser om statligt stöd och i januari 2024 godkände kommissionen sedermera stödet till färjetrafiken till och från Gotland.

När det gäller möjligheterna att framöver begränsa prishöjningarna för färjeresenärerna vill utskottet peka på att Trafikverket i juni 2024 tilldelade det danskregistrerade rederiet Alvina Shipping avtalet för färjetrafiken till och från Gotland mellan 2027–2035 med ytterligare två optionsår. Utskottet konstaterar att avtalet innebär att trafiken även fortsättningsvis kommer att upphandlas med takpris för gotlänningar och gods och att förändringar i takpriskonstruktionen gör att bränslepriset inte kommer att påverka biljettpriserna i lika stor utsträckning som i det avtal som löper nu. Utskottet ser även positivt på det klimatkrav som kommer att gälla under avtalsperioden 2027–2035 och som innebär att operatören ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent. Utskottet välkomnar vidare att operatören kommer att vara en del i totalförsvaret för att trafikuppdraget ska utföras på ett säkert sätt i relation till såväl nationell säkerhet som informationssäkerhet samt att det i avtalet även finns bestämmelser för att undvika oönskade ägarförändringar. Mot bakgrund av de åtgärder som vidtas finner utskottet för närvarande inte anledning att införa ett nytt anslag för Gotlandstrafiken och tillföra ytterligare resurser utöver de som föreslås i budgetpropositionen för 2025.

Luftfart

Utskottet vill framhålla att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling i hela landet och att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en mycket betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Utskottet vill vidare framhålla att såväl de statliga som de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Mot bakgrund av att transportpolitiken behöver ett trafikslagsövergripande perspektiv där de olika transportslagen samverkar och kompletterar varandra vill utskottet understryka betydelsen av att regeringen fortsätter att arbeta systematiskt för att stärka villkoren för det svenska flyget.

Den utrikes flygtrafiken har under lång tid ökat och utgör sedan början av 1990-talet den största delen av passagerarvolymen inom flyget. Samtidigt som antalet passagerare fortsätter att öka inom utrikesflyget minskar det inom inrikesflyget. Utskottet konstaterar att detta är något som påverkar både de statliga och regionala flygplatserna. Utrikestrafiken utgör ca 84 procent av resorna på svenska trafikflygplatser medan 16 procent utgörs av inrikestrafik. Under pandemiåren 2020–2021 minskade passagerarantalet till historiskt låga nivåer och resandet med flyg är fortfarande lägre än före pandemin. Utskottet påminner om att riksdagen med anledning av regeringens vårändringsbudget 2024 beslutade om att tillföra anslagsresurser för att täcka ett ackumulerat underskott inom det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för passagerare och deras bagage till följd av den kraftigt minskade flygtrafiken under pandemin (prop. 2023/24:99, bet. 2023/24:FiU21, rskr. 2023/24:251).

Utskottet delar regeringens bedömning att luftfartens konkurrenskraft behöver stärkas och att detta behövs för att möta olika utmaningar inom luftfarten som bl.a. konsekvenser efter pandemin, effekterna av sanktioner och stängda luftrum samt delvis ändrade resvanor. Utskottet ser därför positivt på att regeringen föreslår att medel tillförs för 2025 för att underlätta för Transportstyrelsen att kunna certifiera nya leverantörer av s.k. nättjänster till regionala flygplatser samt att regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet som rör luftfartens konkurrenskraft.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att Trafikverket har ingått överenskommelser med 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2024 för att tillgodose behovet av samhällsviktig luftfart, bl.a. ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg och kustbevakningsflyg, samt för att tillgodose totalförsvarets behov. Utskottet anser att detta är viktigt då det innebär att dessa flygplatser dygnet runt ska vara beredda att ta emot luftfartyg som utför transporter för t.ex. hälso- och sjukvården eller räddningstjänsten. Avtalen ska gälla som längst t.o.m. den 31 december 2024.

Utskottet ser sammanfattningsvis positivt på det strategiska arbete som regeringen driver för att stärka luftfartens konkurrenskraft och stödet till driften av de regionala flygplatserna. Det statliga driftsstödet har fördubblats till kommunala och privata flygplatser som är stödberättigade, dvs. de som trafikerar av flyglinjer som upphandlas av staten, ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Utskottet välkomnar denna inriktning och står därmed bakom regeringens förslag om att tillföra 296 013 000 kronor till anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* för 2025.

Om utbildning och kompetensförsörjning inom transportområdet

Mot bakgrund av motionsförslaget om en utbildningssatsning inom järnvägs- och sjöfartsområdena kan utskottet inledningsvis konstatera att redan 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 det pågår initiativ för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I betänkandet anges bl.a. 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 vill också påminna om det uppdrag som Trafikverket har fått av regeringen att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen. I årsredovisningen för 2023 konstaterar Trafikverket att

kompetensbrist inom transport- och järnvägssektorn fortsätter att vara en utmaning för både Trafikverket och branschen. I syfte att bidra till järnvägsbranschens långsiktiga kompetensförsörjningen startades Järnvägscollege, ett samarbete och gemensamt ansvar mellan Trafikverket och branschen, för att skapa förutsättningar för fler utbildningar. Utskottet ser positivt på att Järnvägscollege tillsammans med branschen har tagit fram gemensamma kvalifikationskrav och bidragit till att fler utbildningsplatser för signaltekniker har startats under året. Motsvarande arbete pågår för fler kritiska yrkeskategorier, bl.a. ban- och tågtekniker, vilket utskottet välkomnar.

När det gäller sjöfart konstaterar utskottet att de generella kraven för hur sjöpersonal ska utbildas är utformade på internationell nivå genom IMO och att det i regel krävs en sjöfartsutbildning för att få behörighet att tjänstgöra ombord på svenska fartyg. Transportstyrelsen är den myndighet som godkänner utbildningar och utbildningssamordnare inom sjöfart samt kontrollerar att de uppfyller internationella krav och standarder. I dagsläget är två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ca 15 enskilda privata aktörer godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten. På eftergymnasial nivå erbjuder Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet utbildning till fartygsbefäl och utbildning till maskinbefäl. Utskottet ser positivt på att anslagen till utbildningarna på Chalmers och Linnéuniversitetet har ökat fr.o.m. 2024 liksom att den förordningsändring som regeringen beslutade i mars 2024 ger fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Detta är något som har varit efterfrågat av såväl branschen som myndigheter eftersom syftet med förordningsändringen är att åtgärda bristen på sjöpersonal, inte minst eftersom sjöfartssektorn står inför stora pensionsavgångar de kommande åren.

Utskottet har ingen annan uppfattning än den som regeringen framför i infrastrukturproposition 2024/25:28 om att kompetensförsörjningen inom infrastruktursektorn är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen och att arbetet med kompetensförsörjning behöver stärkas. Utskottet anser i likhet med regeringen att arbetet med att stärka branschens attraktivitet bör kunna ske genom samarbete med andra arbetsgivare och branschorganisationer. Utskottet anser att kompetens- och resurstillgången i transportsektorn behöver följas noggrant, men finner utifrån pågående åtgärder och utbildningsinsatser inte anledning att införa ett särskilt anslag på området och tillföra ytterligare resurser utöver regeringens förslag.

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 digitaliseringspolitikens roll i den pågående digitala omställningen är att skapa förutsättningar för medborgare, näringsliv, akademi och offentlig sektor att nyttja digitaliseringens möjligheter. Politiken måste också säkerställa att negativa effekter motverkas och att det digitala utanförskapet minskar.

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen att Sverige sedan länge har varit en digitalt avancerad nation, men att andra länder på senare år har ökat takten och investeringsnivån inom strategiska områden som AI. Utskottet välkomnar därför vad regeringen meddelar i budgetpropositionen om att den har påbörjat en översyn av digitaliseringspolitiken och avser att presentera en ny digitaliseringsstrategi som omfattar områdena välfärdens digitalisering, förvaltningens digitalisering, näringslivets digitalisering, digital kompetens och konnektivitet. Utskottet ser positivt på att AI, säkerhet och tillgång till data, med beaktande av skyddet för den personliga integriteten, kommer att vara viktiga delar av den aviserade strategin.

Utskottet ser även positivt på regeringens förslag att tillföra medel till bl.a. PTS för det tillsynsarbete som följer av EU:s förordning om digitala tjänster liksom arbetet med digital inkludering. Utskottet vill i likhet med regeringen framhålla att personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. PTS upphandlar särskilt viktiga kommunikationstjänster om marknaden inte tillgodoser behoven enligt lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation samt postlagen. Under 2023 finansierade PTS sex s.k. inkluderande kommunikationstjänster till en total kostnad om ca 96 miljoner kronor. Utskottet ser positivt på detta liksom att regeringen i januari 2024 gav PTS i uppdrag att föreslå insatser för att öka andelen individer som använder digitala tjänster (Fi2024/00172). I den delredovisning som gjordes av uppdraget den 1 mars 2024 behandlas framför allt behovet av insatser för att stärka arbetet för digital inkludering. Utskottet ser fram emot att ta del av slutredovisningen av uppdraget som enligt utredningsdirektiven kommer att ske senast den 21 december 2024.

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 investeringar görs av marknadsaktörerna och 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 tillgången till funktionellt internet och telefoni i Sverige är mycket god. Vidare har Sverige i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur och utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Utskottet ser positivt på den markanta ökningen av 5G för hushåll från totalt 57 procent 2022 till 90 procent 2023 liksom att den digitala delaktigheten i Sverige är fortfarande hög. Enligt Eurostat uppgick internetanvändningen i Sverige till 97,6 procent under 2023, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet som låg på 91,4 procent. Utskottet bedömer att bredbandsstödet och andra åtgärder som främjar denna utbyggnad

har varit viktiga och bidrar till möjligheten att nå målet om att hela Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband 2025. Utskottet välkomnar samtidigt att skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd fortsätter att minska.

Posttjänster

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen. Utskottet kan konstatera att det har skett stora förändringar inom postmarknadssektorn där antalet brevfräsändelser har minskat samtidigt som paketmarknaden växer.

Regeringen uttalar i budgetpropositionen att den har övervakat utvecklingen på den svenska postmarknaden noga och konstaterar att Postnord och övriga delar av marknaden står inför stora utmaningar. Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn till stor del uppfylls, men att den svenska postmarknaden alltså fortsätter att förändras. Utskottet noterar vad regeringen påtalar i budgetpropositionen om att den fortsätter att övervaka utvecklingen i strävan att uppnå en balanserad och välfungerande postmarknad som gynnar hela landet i linje med de gällande politiska målen. Regeringen framhåller även vikten av att säkerställa en välfungerande posttjänst, bl.a. med beaktande av behov under höjd beredskap. Utskottet ser positivt på detta liksom att en särskild utredare i oktober 2020 fick i uppdrag att utreda möjliga finansieringsmodeller för den samhällsomfattande posttjänsten (dir. 2020:101). Utredningen har som syfte att klargöra hur den samhällsomfattande posttjänsten ska finansieras när den inte längre kan vara fullt ut självfinansierad. Uppdraget avrapporterades i Posttjänst för hela slanten (SOU 2023:4) som har remitterats och bereds inom Regeringskansliet. Utskottet ser med tillförsikt på regeringens fortsatta arbete med att främja en balanserad och väl fungerande postmarknad.

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.

Regeringen bedömer i budgetpropositionen att uppfyllelsen av målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna som rör betalningsförmedling har försämrats men bedömer samtidigt att tillgången till kontanttjänster inte har försämrats. Regeringen konstaterar att infrastrukturen för kontanttjänster upprätthålls i enlighet med uppsatta mål. Delar av befolkningen, främst i gles- och landsbygder, kan dock ha långt till kontanttjänster och uttags- och insättningsautomater och regeringen ser allvarligt på situationen. Utskottet vill i sammanhanget påminna om det uppdrag som en särskild utredare fick i

december 2020 av den dåvarande regeringen att göra en bred kartläggning av betalningsmarknadens utveckling och analysera hur statens framtida roll bör se ut. Uppdraget redovisades i mars 2023 i betänkandet Staten och betalningarna (SOU 2023:16). Betänkandet har remitterats och bereds i Regeringskansliet.

Utskottet välkomnar också att regeringen i januari 2024 gav en utredare i uppdrag att utreda och lämna förslag på insatser som kan stödja privatpersoners, företags och föreningars möjligheter att betala med kontanter där dessa bedöms ha en särskild roll som betalmedel, samt stödja tillgång till kontanttjänster (Fi2024/00068). I uppdraget ingår bl.a. att kartlägga tjänster, produkter och geografiska områden där kontanter spelar en särskild roll, i såväl fredstida krissituationer, som under höjd beredskap och ytterst krig. Syftet med uppdraget är att utreda möjligheter till att skapa förutsättningar för att kunna fortsätta göra kontantbetalningar, i synnerhet när det gäller livsnödvändiga varor som t.ex. dagligvaror och drivmedel. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 31 december 2024.

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att PTS och länsstyrelserna arbetar med att främja alla människors möjligheter att använda digitala betaltjänster och att tillgången till betaltjänster är god för stora delar av befolkningen, framför allt tack vare digitala alternativ. Utskottet ser positivt på de åtgärder som vidtas och ställer sig bakom att anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* anvisas 25 037 000 kronor för 2025.

Sammanfattande bedömning

Sammantaget innebär det som anförts ovan att utskottet tillstyrker regeringens förslag till anslagsfördelning för 2025 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 2024/25:1911 (V), 2024/25:2151 (C), 2024/25:3064 (MP), 2025/24:3125 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkandena 26, 31–33 och 84.

Särskilda yttranden

1. Statens budget inom utgiftsområde 22 (S)

Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2024 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 94 447 432 000 kronor 2025 (bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). 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 2024/25:3199. Motionen behandlas i betänkande 2024/25:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 1 det betänkandet. Socialdemokraternas budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2024/25:3125. 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 dem. 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 vetenskapen 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 anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till ökat underhåll av järnvägen för 2025.

Vi vill framhålla att takten i klimatomställningen måste öka. Vidare anser vi att Sverige måste byggas ihop för att via ett 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.

För att binda samman Sverige, och samtidigt bidra till ett hållbart resande, anser vi att det behöver finnas möjligheter att även i framtiden åka nattåg mellan södra och norra Sverige. Vi menar att det är viktigt att Trafikverket får möjlighet att klara detta. För att staten ska få ökad förmåga att upphandla samhällsviktiga tåg- och flygförbindelser föreslår vi därmed att anslaget 1:7 *Trafikavtal* anvisas 300 miljoner kronor mer för 2025 jämfört med regeringens förslag.

Vidare vill vi framhålla att kollektivtrafiken är särskilt viktig för personer utan bil. Här är ungdomar en stor och viktig grupp där många inte har ekonomiska resurser att ens åka kollektivtrafik till sommarjobb och fritidsaktiviteter under sommarlovet. För att stimulera ungdomars kollektivtrafikresande föreslår vi att 500 miljoner kronor ska anvisas till anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för gratis kollektivtrafik för unga under sommaren.

Våra vattenvägar erbjuder stora möjligheter att avlasta väg- och järnvägsnätet och vi kan därigenom öka transportkapaciteten samtidigt som trängsel och klimatbelastning kan minskas. Sjöfarten är även viktig ur ett beredskapsperspektiv. I tider av kris och krig behöver Sverige ha tillgång till en egen handelsflotta för att garantera möjligheten att föra in och ut varor ur landet. För att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfart, införde den tidigare socialdemokratiska regeringen en klimatkompensation för sjöfarten eftersom sjöfarten är ett mycket klimatsmart transportslag. Att regeringen nu väljer att avveckla klimatkompensationen för sjöfart anser vi är olyckligt både för klimatet och sjöfarten. För klimatets skull och för att få till mer likvärdiga villkor mellan transportslagen och göra sjöfarten mer konkurrenskraftig mot vägtrafiken, föreslår vi för 2025 att ytterligare 300 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* jämfört med regeringens förslag.

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 körkortsloan 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. Rapporten visar tydligt att möjligheten till körkortsloan är en viktig reform som behövs 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 50 miljoner kronor mer än regeringen för att behålla möjligheten till lån för körkort. Vi vill därutöver peka på att kollektivtrafiken, i likhet med hela den övriga trafik- och infrastrukturbranschen har brist på personal. Vi ser att detta är ett stort problem och menar att detta visar att regeringen gör alldeles för lite. För att stimulera fler personer att ta körkort för tung trafik föreslår vi därför att ytterligare 25 miljoner kronor tillförs för att ge möjlighet att ta CSN-lån för C- och D-körkort. Sammanlagt innebär vårt förslag därmed att vi anvisar 75 miljoner kronor mer än regeringen till anslaget 1:18 *Lån till körkort* för 2025.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 1 675 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Socialdemokraternas förslag till anslagsändringar 2025 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 15 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196	+500 000
1:7 Trafikavtal	1 006 000	+300 000
1:12 Transportstyrelsen	2 660 987	+500 000
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000	+300 000
1:18 Lån till körkort	31 466	+75 000
Summa		+1 675 000

Angående regeringens resultatredovisning

I propositionen framhåller regeringen att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Vi noterar samtidigt att regeringen pekar på att det finns indikationer på att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Vi skulle därför önska en tydligare redovisning i detta avseende, i synnerhet mot bakgrund av att det inte är lång tid kvar till det som regeringen framför om målet att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband 2025.

2. Statens budget inom utgiftsområde 22 (V)

Malin Östh (V) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2024 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 94 447 432 000 kronor 2025 (bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). 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 2024/25:1924. Motionen behandlas i betänkande 2024/25:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 2 i det betänkandet. Vänsterpartiets budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2024/25:1911. 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 2025 jämfört med regeringens förslag och att 1 miljard kronor ska anvisas till en elbusspremie inom utgiftsområde 20.

Vi anser vidare att kommuner och regioner ska kunna 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 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 500 miljoner kronor 2025 jämfört med regeringens förslag. Vi avvisar även regeringens besparing om 200 miljoner kronor på Trafikverkets förvaltning. Sammantaget föreslår vi

således att anslaget 1:1 tillförs 4,7 miljarder kronor mer än regeringens förslag för 2025.

Vi vill vidare understryka betydelsen av att järnvägsinfrastrukturen fungerar i hela landet för att vi ska klara av klimatomställningen. Underhållet av järnvägsinfrastrukturen är dock 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 i 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 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 2025. 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 – detta är en viktig jämlikhetsfråga och en förutsättning för att hela landet ska utvecklas. Därmed vill vi anvisa 900 miljoner kronor 2025, vilket sammantaget de kommande tre åren ger mer pengar till vägunderhåll än regeringens engångssatsning på 1 550 miljoner kronor kommande år. Vi avvisar även regeringens besparing om 100 miljoner kronor på Trafikverkets förvaltning. Sammantaget föreslår vi att anslaget 1:2 tillförs 4 950 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2025.

När det gäller anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* avvisar vi regeringens förslag till besparing om 339 miljoner kronor. Vi konstaterar att anslaget 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 reduktion av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation. Vi anser att detta är livsviktiga insatser som bör upprätthållas, inte skäras ned på.

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 ersättning till flygplatser på 107 miljoner kronor för 2025.

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 och föreslår att anslaget anvisas 120 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2025.

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 per månad. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Sverigebiljett*, och att detta anvisas totalt 5 miljarder kronor för 2025.

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 omfattande 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 2025.

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 för detta ändamål anvisa 200 miljoner kronor till ett nytt anslag, *Gotlandstrafiken*, för 2025. Detta ligger i nivå med Region Gotlands bedömning av behovet av stöd för det kommande året.

Slutligen vill vi införa en konverteringspremie som ska utbetalas till dem som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Denna premie ska uppgå till minst 3 000 och maximalt 12 000 kronor för stöd till kostnader för åtgärder och besiktning vid etanolkonvertering. För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslår vi en premie på minst 15 000 och maximalt 24 000 kronor. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Konverteringsstöd för begagnade bilar*, och att detta anvisas 100 miljoner kronor för 2025.

Vi avvisar även regeringens förslag om att minska anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för att finansiera det arbete som följer av EU:s förordning om digitala tjänster och arbetet med inkludering. Vi förslår därmed att anslaget ska tillföras 25 miljoner kronor mer jämfört med regeringens förslag för 2025.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 15 447 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2025 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	41 028 989	+4 700 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196	+4 950 000
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	194 308	+339 000
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296 013	-107 000
1:18 Lån till körkort	31 466	+120 000
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278	+25 000
99:1 Sverigebiljett		+5 000 000
99:2 Utbildningssatsning järnväg och sjöfart		+120 000
99:3 Gotlandstrafiken		+200 000
99:4 Konverteringsstöd för begagnade bilar		+100 000
Summa		+15 447 000

Angående regeringens resultatredovisning

I propositionen framhåller regeringen att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Jag noterar samtidigt att regeringen pekar på att det finns indikationer på att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Jag skulle därför önska en tydligare redovisning i detta avseende, i synnerhet mot bakgrund av att det inte är lång tid kvar till det som regeringen framför om målet att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband 2025.

3. Statens budget inom utgiftsområde 22 (C)

Ulrika Heie (C) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2024 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 94 447 432 000 kronor 2025 (bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). 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 2024/25:2962. Motionen behandlas i betänkande 2024/25:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 3 i det betänkandet. Centerpartiets budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2024/25:2151. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

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 företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regel-förenklingar 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 utsläppsminskning 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 transport-effektivitet och en smart omställning till klimatnytta.

Den stora underhållsskuld som vi kan se i dag resulterar i en dysfunktionell infrastruktur som påverkar människor i deras vardag. Vi vill därför att totalt 600 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår ska anvisas anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2025. Vårt förslag innebär att vi tillför 500 miljoner kronor för att kunna återställa trasiga vägar och råda bot på problemet med potthål och att vi satsar på underhållet av våra enskilda vägar som är en viktig del i en levande och fungerande landsbygd. Därtill tillför vi 100 miljoner kronor för en upprustning av järnvägen och nya spår som kommer hela Sverige till del.

Sveriges stora avstånd och nordliga geografiska läge gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg för att människor, näringsliv och myndigheter enkelt ska kunna ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. Med anledning av den minskande konkurrensen och att färre operatörer kommer att verka inom det svenska inrikesflyget förväntas dessvärre att flera flyglinjer hotas och detta kan komma att drabba många regionala flygplatser hårt. Vi vill därför ge ett särskilt stöd för regionala flygplatser och föreslår att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* anvisas 200 miljoner kronor mer än vad regeringens föreslår för 2025.

Vi vill också peka på att nattågen fyller en viktig funktion i transport-systemet och gör att resenärer på ett smidigt och klimatvänligt sätt kan ta sig långa sträckor medan de sover. Vi vet att det finns tågsträckor som inte är tillräckligt lönsamma men som ändå fyller en viktig funktion och den upphandlade tågtrafiken är därmed betydelsefull. Nattågen från Stockholm till övre Norrland har upphandlats av Trafikverket sedan 90-talet och nattågen till Jämtland har upphandlats sedan 2018. Dessvärre har SJ under sommaren annonserat att de ställer in nattågen från Västsverige till Jämtland och Västerbotten. Dessa tåg har god beläggning och är viktiga för privatpersoner, företag och besöksnäringen i alla de berörda regionerna. Då regeringen inte skjuter till de summor för upphandlad trafik som Trafikverket har efterfrågat i

sin budget riskerar nu även nattågen från Stockholm att sluta gå liksom även annan upphandlad tågtrafik. Vi vill att tågen fortsätter att gå och driver på för en upphandling av nattåg även från Göteborg. Vi föreslår därför att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ska anvisas 200 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår för 2025 för att nattågen ska fortsätta gå och för att stödet till den regionala trafiken ska kunna fortsätta.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 1 miljard kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Centerpartiets förslag till anslagsändringar 2025 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196	+600 000
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296 013	+200 000
1:7 Trafikavtal	1 006 000	+200 000
Summa		+1 000 000

Angående regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

När det gäller de tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade i budgetpropositionen har jag en annan uppfattning än regeringen när det gäller två av dessa.

Jag noterar att regeringen som grund för att tillkännagivandet om behovet av en ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken är slutbehandlat bl.a. hänvisar till ett rundabordssamtal som hölls med Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket i maj 2023 för att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras. Vidare hänvisar regeringen till det uppdrag som Polismyndigheten och Trafikverket fick i augusti 2024 att ta fram ett förslag till tydligare ansvarsfördelning för åtgärder vid nyetablering, förbättringar samt underhåll och avveckling av kontrollplatser längs vägnätet. Jag anser att de åtgärder som regeringen redovisar är steg i rätt riktning, men att de inte är tillräckliga med tanke på de betydande problem som ännu kan ses inom yrkestrafiken på väg och som visar att samordningen av kontrollerna fortfarande behöver förbättras ytterligare. Jag anser därmed att tillkännagivandet inte bör ses som slutbehandlat.

Jag anser inte heller att tillkännagivandet om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU är slutbehandlat. Jag noterar att regeringen bl.a. hänvisar till att Transportstyrelsen i februari 2022 fick i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt

miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten och att detta uppdrag redovisades i februari 2023. Regeringen pekar här på Transportstyrelsens slutsats att de svenska kraven i vissa delar är högre ställda och i vissa delar lägre ställda än kraven i jämförbara länder. Regeringen menar att det finns områden där förbättrade mätmetoder kan göra miljökontrollen mer ändamålsenlig och att slutsatserna inkluderas i Transportstyrelsens fortsatta regelutveckling. Jag anser att de åtgärder som regeringen hänvisar till och hittills har vidtagit är steg i rätt riktning, men inte kan sägas motsvara riksdagens tillkännagivande. Jag anser därmed att tillkännagivandet inte bör ses som slutbehandlat.

Angående regeringens resultatredovisning

I propositionen framhåller regeringen att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Jag noterar samtidigt att regeringen pekar på att det finns indikationer på att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Jag skulle därför önska en tydligare redovisning i detta avseende, i synnerhet mot bakgrund av att det inte är lång tid kvar till det som regeringen framför om målet att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband 2025.

4. Statens budget inom utgiftsområde 22 (MP)

Rebecka Le Moine (MP) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2024 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 94 447 432 000 kronor 2025 (bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). Eftersom Miljöpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Miljöpartiets budgetalternativ 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 2024/25:3220. Motionen behandlas i betänkande 2024/25:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 4 i det betänkandet. Miljöpartiets budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2024/25:3064. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Vår vision inom Miljöpartiet är att alla ska kunna resa på ett hållbart sätt till en låg kostnad i hela landet och vi vill därför göra stora investeringar i infrastruktur för 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 transporterna 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 Norrbotniabanan 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 vägar 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 ska anvisas 18 300 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår för 2025.

Vi föreslår även att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska öka med 5 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag för 2025 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 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 flygplatser* anvisas 175 miljoner kronor mindre än enligt regeringens förslag för 2025.

För att upprätthålla dagens tillgänglighet föreslår vi även att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ska tillföras 247 miljoner kronor mer än enligt regeringens förslag

för 2025. I detta anslag ingår även upphandlad trafik mellan Göteborg och Norrland samt tåg från Stockholm och Göteborg till Trondheim.

Vi anser 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 – billigare och enklare kollektivtrafik*, och att detta anvisas 11 miljarder kronor för 2025.

För att bidra till att kollektivtrafikhuvudmännen kan investera för att utveckla sin regionala kollektivtrafik anser vi även att det ska införas ett nytt anslag, *Investeringsstöd kollektivtrafik*, och att detta anvisas 5 miljarder kronor för 2025.

Slutligen kan vi 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 2025.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 39 377 miljoner kronor för 2025 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Miljöpartiets förslag till anslagsändringar 2025 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 18 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	41 028 989	+18 300 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196	+5 000 000
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296 013	-175 000
1:7 Trafikavtal	1 006 000	+247 000
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	+5 000
99:5 Investeringsstöd kollektivtrafik		+5 000 000
99:6 Sverigekort – billigare och enklare kollektivtrafik		+11 000 000
Summa		+39 377 000

Angående regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

När det gäller de tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade har jag en annan uppfattning än regeringen när det gäller tillkännagivandet om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra

länder i EU. Jag noterar att regeringen bl.a. hänvisar till att Transportstyrelsen i februari 2022 fick i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten och att detta uppdrag redovisades i februari 2023. Regeringen pekar här på Transportstyrelsens slutsats att de svenska kraven i vissa delar är högre ställda och i vissa delar lägre ställda än kraven i jämförbara länder. Regeringen menar att det finns områden där förbättrade mätmetoder kan göra miljökontrollen mer ändamålsenlig och att slutsatserna inkluderas i Transportstyrelsens fortsatta regelutveckling. Jag anser att de åtgärder som regeringen hänvisar till och hittills har vidtagit är steg i rätt riktning, men inte kan sägas motsvara riksdagens tillkännagivande. Jag anser därmed att tillkännagivandet inte bör ses som slutbehandlat.

Angående regeringens resultatredovisning

I propositionen framhåller regeringen att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Jag noterar samtidigt att regeringen pekar på att det finns indikationer på att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Jag skulle därför önska en tydligare redovisning i detta avseende, i synnerhet mot bakgrund av att det inte är lång tid kvar till det som regeringen framför om målet att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband 2025.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2024/25:1 Budgetpropositionen för 2025 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 75 337 475 000 kronor (avsnitt 3.5.1).
2. Riksdagen godkänner Trafikverkets investeringsplan för 2025–2027 som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (avsnitt 3.5.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 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 1 800 000 000 kronor (avsnitt 3.5.12).
4. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
6. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2025–2027 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.20).
7. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).
9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2025–2027 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.21).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 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).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark av den 23 mars

- 1991 så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025. (avsnitt 3.5.23).
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (2024:500) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning (avsnitt 4.6.1).
 13. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
 14. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2025 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 2024/25

2024/25:1911 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

Riksdagen anvisar anslagen för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2024/25:2151 av Ulrika Heie m.fl. (C):

Riksdagen anvisar anslagen för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabellen i motionen.

2024/25:3064 av Linus Lakso m.fl. (MP):

Riksdagen anvisar anslagen för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell A i motionen.

2024/25:3125 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

Riksdagen anvisar anslagen för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka anslaget till väg- och järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor för att möjliggöra mer av förebyggande underhåll och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens förmåga att upphandla såväl tåg- som flygförbindelser för att värna nattågsförbindelser mellan norra och södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till CSN-lån för att ta B-körkort är ett viktigt verktyg för

- både kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes möjlighet och väg till arbete och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa CSN-lån för körkort för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
 84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gratis kollektivtrafik för unga under sommaren och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag

Anslag för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
		S	V	C	MP
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	41 028 989	±0	4 700 000	±0	18 300 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196	500 000	4 950 000	600 000	5 000 000
1:3 Trafikverket	1 539 222	±0	±0	±0	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	194 308	±0	339 000	±0	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0	±0	±0	±0
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296 013	±0	-107 000	200 000	-175 000
1:7 Trafikavtal	1 006 000	300 000	±0	200 000	247 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0	±0	±0	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	89 741	±0	±0	±0	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	950 000	±0	±0	±0	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 723 381	±0	±0	±0	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 660 987	500 000	±0	±0	±0
1:13 Trafikanalys	75 745	±0	±0	±0	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	745 253	±0	±0	±0	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000	300 000	±0	±0	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0	±0	±0	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	379 000	±0	±0	±0	±0
1:18 Lån till körkort	31 466	75 000	120 000	±0	±0
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0	±0	±0	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	247 926	±0	±0	±0	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278	±0	25 000	±0	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	±0	±0	±0	5 000
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	58 844	±0	±0	±0	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	819 014	±0	±0	±0	±0

2:6	Myndigheten för digital förvaltning	270 297	±0	±0	±0	±0
2:7	Digital förvaltning	129 894	±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	Gotlandstrafiken	±0	±0	200 000	±0	±0
99:4	Konverteringsstöd för begagnade bilar	±0	±0	100 000	±0	±0
99:5	Investeringsstöd kollektivtrafik	±0	±0	±0	±0	5 000 000
99:6	Sverigekort – billigare och enklare kollektivtrafik	±0	±0	±0	±0	11 000 000
Summa för utgiftsområdet		94 447 432	1 675 000	15 447 000	1 000 000	39 377 000

BILAGA 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

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

Beställningsbemyndiganden för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1 Utveckling av staten transportinfrastruktur	161 010 000	2026–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	42 000 000	2026–2038
1:7 Trafikavtal	8 000 000	2026–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	77 000 000	2026–2060
1:14 Trängselskatt i Göteborg	21 000 000	2026–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	350 000	2026–2029
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2026–2029
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	75 000	2026–2027
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	4 348 000	2026–2035
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	313 823 000	