

Motion till riksdagen

1989/90:T38

av Kenth Skårvik m.fl. (fp)

med anledning av prop. 1989/90:88

Vissa näringspolitiska frågor

1 Inledning och sammanfattning

Regeringen har i proposition 1989/90:88 om näringspolitik lämnat vissa förslag angående investeringar inom infrastrukturområdet. I allmänna ordalag diskuterar regeringen att planeringssystemet för investeringar inom transportsektorn bör förbättras och att nya finansieringsformer bör utvecklas. I propositionen föreslås att en fond omfattande 5 miljarder kronor inrättas. Fonden skall användas till investeringar i järnväg och kollektivtrafik.

Folkpartiet föreslår i stället att ytterligare medel av storleksordningen 10 miljarder kronor tillföres investeringsramen för järnvägsinvesteringar under 1990-talet, samt att delar av dessa medel också kan användas till väginvesteringar efter regionalt fattade beslut. Vi föreslår vidare avreglering och avskaffande av statliga monopol inom infrastruktur och trafikområdena.

2 Resurser till infrastruktur

I en genomgång av resursbehoven inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksektorn finner regeringen att de samlade behoven för drift, underhåll och investeringar, vid den lägsta godtagbara nivån, är av storleksordningen 140 000 milj.kr. under 1990-talet. Naturligtvis överstiger dessa behov vida de resurser som kan tillföras över statsbudgeten.

Regeringen anser därför att de medel som investeras i infrastrukturen måste användas på ett effektivt sätt. Man vill också finna former för avgiftsf finansiering och en ökad medverkan från näringslivets sida i infrastrukturfinansieringen. Det utsluts inte att helt nya möjligheter för olika intressenter att äga och driva järnvägslinjer och vägar kommer att öppnas i framtiden.

Tyvärr vågar regeringen inte fullfölja sina egna tankegångar. Den hänvisar i stället till nya utredningar om näringslivsmedverkan och nya finansieringsformer. De begränsade förslag på detta område som propositionen innehåller innebär egentligen bara mindre förändringar i förhållande till 1988 års trafikpolitiska beslut. Det kan inte heller utslutas att nödvändig upprustning och nyinvestering i väg- och järnvägsnätet försenas under det fortsatta utredningsarbetet.

Det mest konkreta förslaget i propositionen är att en fond inrättas genom ett engångsanslag på 5 miljarder kronor. Fonden skall enligt propositionen

användas för angelägna investeringar inom järnvägen och kollektivtrafiken. Genom fonden blir det möjligt att göra investeringar som inte skulle komma till stånd på grund av att projektens drift- och kapitalkostnader inte täcks fullt ut. I övrigt lämnas en rad frågor obesvarade vad gäller medlens användning.

Mot. 1989/90
T38

3 Folkpartiets förslag

I en kommittémotion i januari om trafik och miljö framhöll folkpartiet att järnvägen måste användas som ett offensivt miljöpolitiskt instrument. En förväntad effekt av ett höjt bensinpris är att fler skall välja kollektiva transportmedel såsom järnvägen. Det förutsätter samtidigt att tågen har kapacitet att ta emot såväl ett ökat antal resande som en större godsmängd utan att kvaliteten blir lidande. Vi underströk därför att den miljöprofil som skatte-reformen har bör följa upp med en satsning på järnvägen. Med tanke på redovisade behov, t.ex. förslagen från SJ om investeringar på sammanlagt 40 miljarder kronor, skulle detta kräva långtgående beslut.

Sådana förslag lyser med sin frånvaro i propositionen. Folkpartiet menar att ambitionsnivån för infrastrukturens utbyggnad måste vara väsentligt högre än vad regeringen tänkt sig. Sammanlagt bör satsningen med offentliga medel på infrastruktur vara dubbelt så stor som regeringen föreslagit. I kommittémotionen i januari föreslog folkpartiet att den nuvarande investeringsramen för järnvägarna (10 miljarder på 10 år) skall flerdubblas. Detta skulle möjliggöras genom att banverket får rätt att lånefinansiera sin investeringsverksamhet. Förslaget skulle innebära merkostnad för statsbudgeten endast i den utsträckning investeringarna inte är kommersiellt bärkraftiga.

Regeringen väljer nu att föreslå en särskild infrastrukturfond. I annat sammanhang framgår det att fonden skall finansieras genom den skattehöjning som är inbyggd i regeringens kommande förslag om arbetsgivarperiod i sjukförsäkringen.

Propositionen innehåller ingen motivering till varför en ny fond skulle vara nödvändig vid sidan av ordinarie anslag och beslutsramar. Det förefaller också oklart hur fondens användning förhåller sig till den 1988 beslutade investeringsramen för järnvägar. Ibland skapas intrycket att fonden ger möjlighet till investeringar utöver vad som tidigare planerats. Men det finns också formuleringar som pekar i motsatt riktning. Det sägs t.ex. i propositionen att "genom tillkomsten av infrastrukturfonden har förutsättningar skapats för en anpassning till riksdagens trafikpolitiska beslut, 10 miljarder kronor under 10 år".

Folkpartiet avvisar regeringens förslag till infrastrukturfond.

I stället föreslår vi att beslutsramen för infrastrukturinvesteringar skall förstärkas med ett belopp av storleksordningen 10 miljarder kronor. Folkpartiet har flera gånger lagt fram förslag om avveckling av löntagarfonderna och försäljning av statliga företag. Vi anser att medel motsvarande 8 miljarder kronor kan anvisas till investeringar i infrastruktur när förslagen genomförs. Därutöver föreslår vi i en annan kommittémotion med anledning av proposition 1989/90:88 att ca 2,3 miljarder kronor från olika statliga näringsfonds-fonder skall användas till infrastrukturinvesteringar.

Genom vårt förslag fördubblas nära nog de beslutade investeringsramarna för järnvägsinvesteringar under 1990-talet. De 10 miljarder vi anvisar får för de närmaste åren användas som finansieringskapital för investeringar i vägar och järnvägsanläggningar. Då vi dessutom vill medge banverket och vägverket rätt att lånefinansiera investeringar är en flerdubbling av de tillgängliga medlen möjlig. I likhet med regeringens föreslagna fond bör medel ur ramen i vissa fall kunna användas för att täcka kapitaltjänstkostnader, nämligen när projekten kräver extra lång avskrivningstid men ändå är samhällsekonomiskt motiverade.

Delar av beslutsramarna skall vara tillgängliga för regionalt beslutade investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafik. Av de regionala utvecklingsfonderna skall i fortsättningen ca 40 procent av kapitalet (motsvarande totalt 1 miljard kronor för hela landet) användas för infrastruktur. Därtill kommer för de fyra nordligaste länen att norrlandsfondens tillgångar får användas på samma sätt. Fondernas tillgångar bör stanna i länen och komma respektive läns företag och invånare till godo. Folkpartiet avvisar sålunda – vilket utvecklas ytterligare i en annan motion – propositionens förslag att dra in delar av kapitalet i fonderna till staten. Enligt vår mening är offensiva satsningar i infrastruktur ett gott exempel på den strävan till mobilisering av lokala resurser, som vi länge efterlyst i regionalpolitiken.

I propositionen antyds framtida möjligheter för olika intressenter att äga och driva vägar och järnvägar. Folkpartiet anser att regeringen nu borde ha lämnat konkreta förslag till en fortsatt avreglering av infrastruktur och trafik. Utan omfattande utredningar kan man t. ex. bryta ner återstående del av det statliga gods- och persontrafikmonopolet på järnvägen. Om en trafik-anordnare vill konkurrera med SJ bör det prövas också på stomnätet. Riksdagen bör genom ett tillkännagivande till regeringen markera betydelsen av en avreglering inom infrastruktur- och trafikområdena.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen avslår regeringens förslag om särskild infrastrukturfond,
2. att riksdagen beslutar att ramen för infrastrukturinvesteringar under 1990-talet utökas med ett belopp av storleksordningen 10 miljarder kronor enligt de riktlinjer som anges i motionen.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flerdubbling av de beslutade investeringsramarna för järnvägsinvesteringar och rätt för banverket och vägverket att lånefinansiera investeringar.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avreglering inom infrastruktur- och trafikområdena.

Stockholm den 26 mars 1990

Mot. 1989/90
T38

Kentth Skårvik (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Anders Cåstberger (fp)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp)