



## 2007 års ekonomiska vårproposition

---

### Till finansutskottet

Finansutskottet har den 8 maj 2007 berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över 2007 års ekonomiska vårproposition (prop. 2006/07:100) om riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken (punkt 1) och de motioner som har väckts med anledning av propositionen. Trafikutskottet behandlar de delar av ärendet som berör utskottets beredningsområde.

# Utskottets överväganden

## Propositionen

Regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken innebär att följande utgifter beräknas för utgiftsområde 22 Kommunikationer perioden 2008–2010:

År	2008	2009	2010
Miljoner kronor	35 552	36 470	36 991

När det gäller utgångspunkter som påverkar utgiftsområde 22 konstaterar regeringen att klimatfrågan är en av de stora utmaningar världen står inför, och behoven av att vidta åtgärder mot klimatförändringar är därför mycket stora. Åtgärder måste vidtas globalt och nationellt, regionalt och lokalt. För att åstadkomma en breddad och fördjupad samverkan mellan näringsliv, forskning och politik, samt en bred politisk uppslutning för Sveriges klimatpolitiska insatser, anges att regeringen har tagit bl.a. tre initiativ, nämligen: ett vetenskapligt råd för klimatfrågor har inrättats, en parlamentarisk beredning ska bereda en klimatpolitisk proposition och en kommission för hållbar utveckling har inrättats.

Enligt regeringen är Sverige sannolikt ett av de länder i världen som har bäst förutsättningar att möta klimatutmaningen. Vi har goda tillgångar på förnybara resurser, tekniskt kunnande, jämförelsevis väl fungerande styrmedel och marknader samt goda industriella förutsättningar. Detta gäller inte minst inom transportområdet, innefattande hela kedjan från biodrivmedel till energieffektiva fordon. Detta innebär därmed också möjligheter till utveckling, ökade exportinkomster och nya jobb i Sverige. En viktig uppgift för staten är att skapa goda villkor för innovation och företagande. Det kommer under de närmaste åren att krävas insatser för att förkorta tiden från forskning till kommersialisering av nya produkter.

Regeringen föreslår att en miljöbilspremie för att stimulera användningen av bränsleeffektiva bilar och bilar med förnybara bränslen införs. Åtgärden ligger i linje med EG-kommissionens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar. Premien föreslås utformas som ett kontantbidrag på 10 000 kr per miljöbil som köps av privatperson mellan den 1 april 2007 och den 31 december 2009.

Av vårpropositionen framgår vidare att regeringen avser att lägga fram en infrastrukturproposition. Regeringen har därför givit ett antal myndigheter i uppdrag att utarbeta inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010–2019.

Regeringen hänvisar vidare till att man i budgetpropositionen för 2007 har aviserat att man kommer att verka för nya finansieringslösningar för infrastrukturen där offentlig-privat samverkan (OPS) fördes fram som exempel på en sådan finansieringslösning. Regeringen gav i mars 2007 i uppdrag åt Vägverket, Banverket och Väg- och transportforskningsinstitutet

(VTI) att utreda de juridiska, ekonomiska och tekniska förutsättningarna för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar och lämna förslag till hur en svensk modell för OPS skulle kunna se ut. Uppdraget ska redovisas senast den 18 juni 2007.

## Motionerna

*Mona Sahlin m.fl. (s)* behandlar i *motion 2006/07:Fi6 yrkande 3* frågan om fondering av intäkterna från trängselskatt. När det gäller finansiering av väginvesteringar i Stockholm varnar motionärerna för att luckra upp budgetlagen eftersom den har tjänat Sverige väl. Motionärerna anser att intäkter från trängselskatten ska återföras till Stockholmsregionen utan att luckra upp budgetlagen.

I samma motion, *yrkande 1*, framhålls att Sverige ska gå före när det gäller miljöomställningen. Motionärerna vill bl.a. skapa möjligheter för alla människor att agera klimatvänligt i vardagen. Bland annat föreslås en enhetlig klimatmärkning, och företrädare för transportsektorn ska tillsammans med övriga aktörer ta fram sådan märkning. Även nya certifikatsystem föreslås som ska driva på transportsektorn att bli miljövänligare än i dag. Vidare föreslås att en ny skattestimulans ska införas för att konvertera gamla bilar till miljöbilar.

*Lars Ohly m.fl. (v)* föreslår i *motion 2006/07:Fi7 yrkande 4* att budgetlagen ändras så att huvudprincipen för en infrastrukturinvestering sker genom lån hos Riksgäldskontoret. Motionärerna avvisar bestämt OPS som en finansieringslösning för infrastrukturinvesteringar. I motionen föreslås också att investeringsvolymen i Framtidsplanen för järnvägen ska öka, att staten ska hantera den ökade kostnaden för Citybanan genom Stockholm och att staten ska öka avsättningen för banunderhåll för att minska tåg förseningarna.

I samma motion, *yrkande 1*, föreslår motionärerna att en klimattaxa införs i kollektivtrafiken. Staten bör därför investera i kollektivtrafik och se över prisnivån för resorna så att fler åker kollektivt. Enligt motionärerna är en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och fungerande kollektivtrafik en av de viktigaste åtgärderna för att skapa ett hållbart transportsystem som minskar miljöpåverkan både lokalt och globalt.

*Maria Wetterstrand m.fl. (mp)* förordar i *motion 2006/07:Fi8 yrkande 2* en fortsatt grön skatteväxling. På grundval av detta förhållande föreslås en kilometerskatt på tung lastbilstrafik från 2010, att en flygskatt införs från 2008, att skatten på bensin och diselolja höjs och att en koldioxidrelaterad registreringskatt införs. Motionärerna vill kraftigt öka investeringar i kapacitetsutbyggnad av den infrastruktur som i första hand stöder järnvägstrafik och vidta åtgärder för att föra över transporter från bil, lastbil och flyg till järnväg, bussar och sjöfart.

Motionärerna framhåller vidare att det behövs många nya åtgärder inom klimatpolitiken. För att få bra vardagstransporter som minskar utsläppen av växthusgaser föreslår motionärerna att kapacitetsproblemen i kollektivtrafiken i de tre storstäderna åtgärdas genom bl.a. 1 miljon nya sittplatser. Även en ökad satsning på säkra skolvägar och en utbyggnad av cykelvägar föreslås. Trängselavgift bör vidare införas i Stockholm, Göteborg och Malmö. Därutöver föreslår motionärerna att förmånsbeskattningen på cyklar slopas, att en högre miljöbilsbonus införs liksom en skattereduktion för konvertering av vanliga bilar till miljöbilar. Motionärerna förordar även en ökad satsning på biogas. Tankställen för biogas bör byggas ut så att tillgängligheten ökar.

## **Trafikutskottets ställningstagande**

### *Allmänna utgångspunkter*

Trafikutskottet konstaterar att regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken har som utgångspunkt att skapa tillväxt och ökad sysselsättning. I sammanhanget anges att en väl fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för företagen och för att människors vardag ska fungera. Vidare framgår av riktlinjerna att de framtida utmaningarna som samhället står inför kräver att åtgärder vidtas i dag. De utmaningar som särskilt behandlas är dels ökad internationalisering och strukturomvandling, dels klimatförändringar. Utskottet delar regeringens analys och utgångspunkter och konstaterar att insatser inom transportsektorn därmed har en strategisk betydelse i det fortsatta utvecklingsarbetet. I det följande behandlar utskottet vissa frågor som har särskild beröring med utgiftsområde 22 Kommunikationer.

### *En hållbar utveckling inom transportsektorn*

Trafikutskottet välkomnar regeringens riktlinjer för en omställning av transportsystemet för att skapa tillväxt och hållbar utveckling. Flera motionsförslag har också väckts med anledning av propositionen som tar fasta på vikten av att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Utskottet delar den politiska grundsyn som finns om vikten av att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. I sammanhanget kan nämnas att den 10 maj 2007 anordnade utskottet en utfrågning av forskare med syfte att få information om hur framtidens ökade energibehov med en hållbar utveckling inom transportpolitiken kan mötas. Utfrågningen var ett led i riksdagens insatser för ett systematiskt arbete med forsknings- och framtidsfrågor i samspel med forskarvärlden.

Enligt forskarnas mening är det helt nödvändigt att minska användningen av fossila bränslen för att motverka de klimatförändringar som orsakas av utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung. Vid utfrågningen framkom vidare att utsläppen från transportsektorn fortsätter att öka samtidigt som det finns ett behov av att minska utsläppen från transportsektorn

med ca 80 % till 2050 jämfört med 1990 års nivå. En av de största utmaningarna som Sverige och många länder står inför är därför att skapa en hållbar utveckling inom transportsektorn och då i synnerhet vägtrafiken. För Sverige som är ett land med stora avstånd, gles bebyggelse och stort vägtrafikberoende innebär detta en särskild utmaning.

Utfrågningen gav vidare vid handen att det finns möjligheter att genom många åtgärder åstadkomma de önskvärda och nödvändiga utsläppsminskningarna. Sådana åtgärder är exempelvis mindre bilar med effektivare motorer, biodrivmedel, samhällsplanering för kollektivtrafik, ökad användning av IT för att ersätta resor och nya motorer som plug-in- hybrider. Enligt utskottets mening finns det starka skäl att främja en hållbar utveckling inom transportsektorn. En sådan utveckling kommer att gagna Sverige eftersom den tekniska utvecklingen öppnar för nya marknader och möjligheter. Utskottet delar därför regeringens uppfattning om att Sverige tillhör de länder i världen som har goda förutsättningar att möta klimatutmaningen eftersom vi har de resurser som erfordras för att genomföra en omställning inom bl.a. transportområdet.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet de av regeringen vidtagna initiativen som generellt syftar till att minska utsläppen av växthusgaser inom alla sektorer. Detta gäller både gemensamma åtaganden för EU-länderna, som Sverige har varit pådrivande för att få till stånd, och initiativ i vårt eget land. Utsläppen av växthusgaser är ett globalt problem och utskottet vill därför understryka vikten av internationell samverkan för att på global nivå åstadkomma nödvändiga utsläppsminskningar. Det är därför, enligt utskottets mening, glädjande att EU:s stats- och regeringschefer i mars 2007 antog ett mål om att minska utsläppen med 20 % till 2020 jämfört med 1990. Under förutsättning att andra länder förbinder sig att göra jämförbara minskningar av sina utsläpp avser EU att minska utsläppen med 30 %. EU svarar för 14 % av de globala utsläppen, och därför kan EU inte själv lösa klimatfrågan. Utskottet anser att EU:s agerande är en viktig signal till omvärlden och det är därför viktigt att Sverige även fortsättningsvis är pådrivande för att EU ska föra en ambitiös klimatpolitik. Detta gäller inte minst inom transportsektorn.

Utskottet välkomnar vidare de initiativ som regeringen har vidtagit för att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. De initiativ som avses är bl.a. det vetenskapliga rådet för klimatfrågor och den parlamentariska beredningen som ska bereda den kommande klimatpolitiska propositionen samt kommissionen om hållbar utveckling. Utskottet vill särskilt understryka vikten av ett vetenskapligt underlag när åtgärder ska vidtas till en följd av forskningsresultaten. Därvid utgår utskottet från att både det vetenskapliga rådet och den parlamentariska beredningen kommer att spela en central roll i det fortsatta arbetet. Med hänsyn till frågans vikt utgår utskottet från att resultat löpande återrapporteras till riksdagen.

När det gäller transportsektorn utgår utskottet från att frågan om ett effektivt och konkurrenskraftigt transportsystem med minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn blir central i samband med regeringens översyn av de transportpolitiska målen och den kommande infrastrukturpropositionen. Utskottet vill också framhålla betydelsen av de steg som tas på vägen för att uppnå en minskning av utsläppen av bl.a. växthusgaser från transportsektorn. Ett sådant exempel är den av riksdagen beslutade miljöbilspremierna. Utskottet har erfarit att prognosen för försäljningen av antalet nyregistrerade miljöbilar har uppjusterats till 45 000 bilar, vilket kan jämföras med 36 000 nyregistrerade miljöbilar som såldes 2006, enligt Bil Sweden.

### *Infrastrukturplaneringen*

När det gäller infrastrukturplaneringen vill utskottet uppmärksamma att denna fråga behandlades tidigare i vår i utskottets betänkande 2006/07: TU8. Utskottet underströk att utbyggnaden av transportinfrastrukturen måste ges en långsiktig och förutsägbar inriktning. Av denna anledning välkomnade utskottet regeringens arbete med den kommande propositionen om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastruktur. Utskottet ställde sig vidare bakom inriktningen att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar.

Utskottet konstaterar att det pågår ett stort antal infrastrukturutredningar med syfte att ta fram ett brett kunskapsunderlag som en grund för infrastrukturens utveckling med tydliga ekonomiska och miljömässiga samband mellan de olika transportslagen. Ett sådant underlag är, enligt utskottets mening, av avgörande betydelse för att nå de av riksdagen antagna målen för transportpolitiken där det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Därutöver har utskottet erfarit att Banverket och Vägverket, på regeringens uppdrag, reviderat de gällande infrastrukturplanerna. Bakgrunden till regeringens uppdrag var att de planer som den tidigare regeringen fastställde inte var realistiska med hänsyn till bl.a. kraftigt ökade kostnader för investeringarna i förhållande till de tillgängliga ekonomiska ramarna. Förslaget är för närvarande föremål för remissbehandling.

Mot bakgrund av regeringens planerade proposition och övriga utredningsinsatser är utskottet inte berett att ta ställning till frågor som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och gällande infrastrukturplaner förrän regeringen presenterar ett fördjupat underlag för riksdagen.

### *Finansieringsformer*

I det ovan nämnda betänkandet framhöll utskottet att omställningen av transportsystemet i syfte att skapa hållbar tillväxt i hela landet kräver effektiva finansieringsformer som förmår att ställa om transportsystemet för framtidens behov. Överväganden om val av finansieringsform måste därför

utgå ifrån ett helhetsperspektiv där bl.a. effektivitet, kostnadskontroll, demokratisk styrning och möjligheter att nå de transportpolitiska målen utgör viktiga utgångspunkter. Med syftet att inhämta ytterligare underlag inför framtida ställningstagande i frågan har utskottet, inom ramen för sin uppföljnings- och utvärderingsverksamhet, beställt en forskningsöversikt om offentlig-privat samverkan (OPS). Uppdraget ska avrapporteras till utskottet i oktober 2007. Utskottet bedömer att forskningsöversikten i kombination med regeringens ovan nämnda uppdrag till Vägverket, Banverket och Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) innebär att riksdagens ställningstaganden kommer att kunna baseras på ett brett kunskapsunderlag i frågan. Enligt utskottets mening vore det därför oklokt att i dag ta ställning till frågan om finansieringslösningar för infrastrukturen innan de ovannämnda underlagen föreligger.

### *Kollektivtrafik*

Utskottet anser att kollektivtrafiken spelar en viktig roll i transportsystemet. I likhet med utskottets tidigare ställningstaganden i betänkande 2006/07:TU4 anser utskottet att det är viktigt att kollektivtrafiken är attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet. Detta öppnar vägen för en breddad arbetsmarknad och en ökad tillgänglighet till högre utbildning. En väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik är vidare betydelsefull för att åstadkomma en minskning av utsläppen av bl.a. växthusgaser. Utskottet har erfaren att regeringen har för avsikt att lägga fram en strategi för en bättre kollektivtrafik i landet. I sammanhanget är det särskilt viktigt att varje transportslag används så effektivt som möjligt och fungerar tillsammans.

Som tidigare nämnts avser regeringen att se över de transportpolitiska målen. Utskottet utgår ifrån att en sådan översyn kommer att omfatta en genomgång av målen för transportpolitiken, vilka syftar till att utveckla en kollektivtrafik som är attraktiv och anpassad efter de rådande förutsättningarna i landet.

### *Skatter inom transportområdet*

När det gäller de motionsförslag som väckts om beskattning på fordon, flyget och drivmedel m.m. vill utskottet påminna om att skattefrågor bereds av skatteutskottet. Skatter och avgifter kan vara effektiva styrmedel för att uppnå de trafikpolitiska målen. Samtidigt är det, enligt utskottets mening, väsentligt att åstadkomma en optimal blandning av tillgängliga styrmedel, dvs. ekonomiska, informativa och administrativa, för att åstadkomma en hållbar utveckling inom transportsektorn. Utskottet har behandlat frågan om trängselskatt i yttrande 2006/07:TU4y till skatteutskottet.

*Sammanfattning*

Trafikutskottet konstaterar att transportsektorn har en strategisk betydelse för att skapa tillväxt och sysselsättning i landet. En särskild utmaning är att åstadkomma en hållbar utveckling inom transportsektorn, inte minst i ljuset av behovet av att minska utsläppen av växthusgaser. Av regeringens riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken framgår att denna synpunkt är väl beaktad. Som redovisats ovan pågår också ett omfattande utrednings- och beredningsarbete. Trafikutskottet föreslår därför, vad gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer, att finansutskottet tillstyrker att riksdagen godkänner regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Av utskottets ställningstagande följer vidare att finansutskottet bör, med utgångspunkt för det beredningsområde som trafikutskottet ansvarar för, avstyrka nu behandlade motionsförslag.

Stockholm den 22 maj 2007

På trafikutskottets vägnar

*Anders Karlsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Désirée Liljevall (s), Krister Örnfjäder (s) och Anita Brodén (fp).



# Avvikande meningar

## 1. Vårpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (s)

Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s), Désirée Liljevall (s) och Krister Örnfjäder (s) anför:

Vi socialdemokrater vill att Sverige ska gå före när det gäller miljöömställningen. Vi tror inte att det är det land som sist tar steget ut ur fossilsamhället som vinner – utan att det är precis tvärtom.

Under vår tid i regeringsställning genomförde vi socialdemokrater en rad åtgärder för Sveriges miljöömställning. Vi lanserade bl.a. en kraftfull energi- och klimatpolitik. Vi beslutade att Sverige skulle bryta beroendet av fossila bränslen fram till år 2020 och tillsatte en oljekommission. Dessutom visade vi att det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade utsläpp kunde brytas. Sedan 1990 har koldioxidutsläppen minskat med 7 % samtidigt som tillväxten ökade med 30 %.

Vi måste fortsätta på den inslagna vägen eftersom klimatfrågan är långt ifrån löst. De största utmaningarna är att effektivisera energianvändningen och bryta beroendet av olja i vägtrafiksektorn som till 97 % är oljebaserad.

Därför föreslår vi att två nya certifikatsystem, som kan komplettera det som redan finns för förnybar el utvecklas. De nya certifikaten ska driva på för en miljövänligare transportsektor och energieffektivisering.

Därutöver vill vi också skapa möjligheter för alla att agera klimatvänligt i vardagen genom att utveckla en klimatmärkning. Vi vill att den svenska livsmedelsbranschen, energibranschen och företrädare för transportsektorn tillsammans ska arbeta fram en enhetlig klimatmärkning.

Vi anser att regeringens satsning på miljöbilspremie är otillräcklig: Ska vi minska utsläppen av växthusgaser räcker det inte med nya miljöbilar – vi måste också ställa om de gamla bilarna så att de kan utnyttja alternativa bränslen. Därför föreslår vi en ny skattestimulans för dem som konverterar sin gamla bil till miljöbil.

Vi avvisar regeringens förslag att använda en fond för att föra intäkterna från trängselskatten till investeringar i infrastruktur. Inkomsterna från trängselskatten ska redovisas på statsbudgetens inkomstsida, och på statsbudgetens utgiftssida anvisas två nya anslag. Det ena anslaget ska användas för de system- och administrationskostnader som Vägverket, Skatteverket, Sveriges domstolar, Regeringskansliet och Kronofogdemyndigheten har. Det andra anslaget ska användas för fonduppyggnaden och motsvara skillnaden mellan inkomster av trängselskatt och system- och administrationskostnaderna.

Vi socialdemokrater vänder oss emot detta förfarande då det är ett avsteg från budgetlagens (1996:1059) regler om statsbudgeten. Vi menar att detta avsteg öppnar för s.k. kreativ bokföring på andra områden. Vi

anser att det finanspolitiska regelverk som infördes i samband med 1990-talets budgetsanering och som budgetlagen är en del av har tjänat Sverige väl.

Däremot vill vi att intäkterna från miljöavgifterna/trängselskatten ska återföras till Stockholmsregionen och att de ska användas för investeringar i både kollektivtrafik och vägar. Detta kan ske utan att budgetlagens principer åsidosätts. Vi anser att miljöavgifterna/trängselskatten inte ska vara avdragsgilla och att färdtjänst, taxi och miljöbilar ska vara avgiftsbefriade.

Finansutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2006/07:Fi6.

## **2. Vårpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (v)**

Peter Pedersen (v) anför:

Vi vill ha en trafikpolitik där kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor och som leder till att vi får ett hållbart transportsystem som minskar miljöpåverkan både lokalt och globalt. Vi tror att en av de absolut viktigaste åtgärderna för att lyckas med det är att det finns en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i hela landet.

Vänsterpartiet vill därför göra en radikal omställning till miljöanpassade transporter för att minska privatbilismen. Därför föreslår vi att man genomför ett storskaligt försök med klimattaxa i två län, så att länsinvånarna utan kostnad kan använda sig av kollektiva färdmedel.

Vi tycker det är lika självklart att staten investerar i kollektivtrafiken som i infrastrukturen. Dagens avgifter uppfattas av många som höga, inte minst av pensionärer, låginkomsttagare och ungdomar. Det dyrt att ta bussen till jobbet jämfört med den egna bilen och många väljer därför att inte åka kollektivt.

Vi avvisar bestämt alternativa finansieringslösningar för investeringar i infrastrukturen genom offentlig-privat samverkan (OPS). Sådana finansieringslösningar överför makt från folket och de folkvalda till privata aktörer. Privata aktörer har inte ett helhetsperspektiv på effektivitetsvinster för hela samhället, eftersom de styrs av företagsekonomiska bedömningar som grundas på vilka möjligheter som finns att få hög avkastning på insatt kapital. Vänsterpartiet anser att budgetlagen bör ändras så att huvudprincipen för infrastrukturinvesteringar ska vara att staten upptar lån hos Riksgäldskontoret i stället för att sådana finansieras via anslag. Det är, enligt vår uppfattning, märkligt att staten inte har en investeringsbudget.

Vi anser vidare att investeringsvolymen i Framtidsplanen för järnvägar ska öka. Regeringen har uppdragit åt Banverket att revidera planen. Verkets förslag innebär stora nedskärningar av investeringarna. Detta innebär att det kollektiva resandet inte kan öka i den takt som förutses i planen, vilket är beklagligt.

Enligt vår uppfattning ska staten, inom ramen för statsbudgeten, hantera den ökade kostnaden för Citybanan genom Stockholm. Regeringen vill att ett antal landsting och kommuner i Mälardalen, Stockholm och Östergöt-

land ska medverka i finansieringen. Vi anser inte att det finns något skäl till att vissa medborgare i Sverige ska svara för kostnader som är en angelägenhet för hela Sverige.

Vi anser även att staten ska öka avsättningen för banunderhåll för att minska tågförseningarna. Staten bör vidare stimulera inköp av lokala spårfordon eller lokal spårinvestering för att ytterligare främja det kollektiva resandet.

Slutligen vill Vänsterpartiet även satsa på sjöfarten genom att bl.a. tillföra resurser till Gotlandstrafiken så att de som bor på Gotland ska färdas till och från Gotland på samma villkor som boende i övriga delar av landet.

Vänsterpartiets förslag leder till en omställning till ett hållbart transportsystem och där spårbinden trafik tar en större andel av transportererna för både person- och godstrafik. En satsning på tåg- och spårtrafik leder till ett effektivare, miljövänligare, energisnålare och mer jämställt samhälle. Sådana satsningar gynnar hela samhället och detta är därmed en viktig fråga för statsbudgetens inriktning.

Finansutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2006/07:Fi7.

### **3. Vårpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (mp)**

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Miljöpartiet vill göra Sverige världsledande på klimatomställning av samhället. Genom att föregå med gott exempel kommer Sverige att vinna respekt i internationella sammanhang och därigenom kan Sverige påverka andra länder. Samtidigt kommer många nya jobb och affärsmöjligheter att skapas.

Regeringen för en politik som ökar utsläppen i stället för att minska dem. Att avskaffa flygskatten innebär att koldioxidutsläppen ökar med 100 000 ton. Utsläppen av koldioxid kommer att öka genom att man binder inkomster från trängselskatten till väginvesteringar. Regeringen anser att klimatproblemet ska lösas av någon annan, någon annan gång och någon annanstans. Denna hållning är ohållbar, omodern och osolidarisk. Det finns ett pris på regeringens icke-politik. I den brittiska Sternrapporten beräknas effekterna av klimatproblemen kunna begränsas till ca 1 % av BNP om åtgärder vidtas nu. Om inget görs kommer emellertid kostnaderna för samhället att bli mycket större i framtiden. Sternrapportens beräkningar uppskattar kostnaderna till 20 % av den globala BNP:n.

För att klara klimatproblemen behövs åtgärder på många olika nivåer. Klimatfrågan måste drivas kraftfullt och engagerat internationellt, åtgärder måste vidtas för att begränsa transportsektorns klimatpåverkan och omställningen inom energisektorn måste fortsätta.

Miljöpartiet har sedan länge arbetat framgångsrikt med en rad åtgärder för att få ned utsläppen av växthusgaser. Grön skatteväxling, satsningar på utbyggd järnväg och olika politiska åtgärder som stimulerat användningen av biodrivmedel har varit framgångsrika och måste fortsätta. Men det behövs också nya grepp inom klimatpolitiken. Därför föreslår vi klimatbra

vardagstransporter för att minska bilresor genom att en miljon nya sittplatser i kollektivtrafiken skapas i storstäderna, säkra skol- och cykelvägar, trängselavgifter i Stockholm, Göteborg och Malmö samt satsningar för att klara framtidsplanen för utbyggnad av järnväg.

Vi anser också att det ska bli billigare att bli miljövän genom att ett stöd för att konvertera vanliga bilar till miljöbilar införs och att miljöbilspremien höjs. Vi vill också avskaffa förmånsbeskattningen på cyklar för att främja både miljön och hälsan. Vi vill också satsa på biogas så att bl.a. tillgängligheten för tankställen för biogas ökar. Senast 2012 ska det finnas en biogasmack i varje kommun.

Det är också i högsta grad väsentligt att fortsätta den gröna skatteväxlingen. Därför vill vi införa klimatrelaterade skatter på flygresor, kilometerskatt, höjd skatt på bensin och olja samt koldioxidskatt för den handlande sektorn, dvs. att avskaffa koldioxidskatt för de sektorer som omfattas av handeln med utsläppsrätter bör skjutas på framtiden tills handeln fungerar tillfredsställande. Inkomsterna ska sedan användas i nödvändiga investeringar för ett klimatanpassat samhälle. Investeringar i kapacitetsutbyggnad av den infrastruktur som i första hand stöder järnvägstrafiken måste öka kraftigt. Samtidigt måste politiska åtgärder vidtas för att föra över transporter från bil, lastbil och flyg till järnväg, bussar och sjöfart.

Nedan redovisas Miljöpartiets förslag till beräknade utgifter för utgiftsområde 22 Kommunikationer perioden 2008–2010 i förhållande till regeringens proposition.

År	2008	2009	2010
Miljoner kronor	1 730	3 500	5 500

Tabellen visar att vi vill satsa betydligt mer än regeringen för att åstadkomma en klimatanpassning av transportsektorn. Utgifterna är finansierade genom att vi fortsätter den gröna skatteväxlingen som den nuvarande regeringen har avbrutit.

Finansutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2006/07:Fi8.