

# Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU1

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för 2023 inom utgiftsområde 22 som uppgår till ca 79 miljarder kronor. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, godkännande av investeringsplaner och övriga bemyndiganden.

I betänkandet finns fyra särskilda yttranden (S, V, C, MP). Ledamöterna 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 2022/23:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Fem yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning .....	6
Budgetprocessen i riksdagen .....	6
Betänkandets disposition .....	7
Utskottets överväganden .....	8
Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 .....	8
Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden .....	16
Statens budget inom utgiftsområde 22 .....	20
Särskilda yttranden .....	66
1. Statens budget inom utgiftsområde 22 (S) .....	66
2. Statens budget inom utgiftsområde 22 (V) .....	67
3. Statens budget inom utgiftsområde 22 (C) .....	70
4. Statens budget inom utgiftsområde 22 (MP) .....	73
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	76
Propositionen .....	76
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23 .....	77
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och motionärernas anslagsförslag .....	78
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden .....	80
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2023 för utveckling av statens transportinfrastruktur .....	22
Tabell 2 Anslaget 1:1, fördelning på anslagsposter .....	22
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket .....	24
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2022–2024 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån .....	27
Tabell 5 Budgetförslag för 2023 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur .....	29
Tabell 6 Anslaget 1:2, fördelning på anslagsposter .....	29
Tabell 7 Budgetförslag för 2023 för trafikslagsövergripande frågor .....	31
Tabell 8 Budgetförslag för 2023 för sjöfartsområdet .....	33
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket .....	36
Tabell 10 Budgetförslag för 2023 för luftfartsområdet .....	37
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket .....	40
Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik .....	41
Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort .....	41
Tabell 14 Budgetförslag för 2023 för informationssamhället .....	43
Tabell 15 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	67
Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	70
Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	72

Tabell 18 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	75
--	----

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## Statens budget inom utgiftsområde 22

### *a) Anslagen för 2022*

Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:1 utgiftsområde 22 punkt 12 och avslår motionerna

2022/23:1279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V),

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1 och 12,

2022/23:2174 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och

2022/23:2195 av Ulrika Heie m.fl. (C).

### *b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden*

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. besluta om medfinansiering av transportinfrastruktur i enlighet med vad regeringen föreslår,

2. besluta om förskottering av transportinfrastruktur i enlighet med vad regeringen föreslår,

3. för 2023 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 62 358 000 000 kronor,

4. för 2023 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor,

5. avsluta den tidigare beslutade låneramen till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,

6. för 2023 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 000 000 000 kronor,

7. under 2023 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 2022/23:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–3, 5, 10, 11 och 13.

### *c) Godkännande av investeringsplaner*

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2023–2025 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för Luftfartsverket för 2023–2025 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:1 utgiftsområde 22 punkterna 7 och 9.

*d) Övriga bemyndiganden*

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. under 2023 besluta om byte av mark inom fastigheten Solna Hagalund 4:1 mot mark inom fastigheterna Solna Järva 3:14 och Solna Järva 3:15,

2. för 2023 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat,

3. för 2023 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:1 utgiftsområde 22 punkterna 4, 6 och 8.

Stockholm den 13 december 2022

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)\*, Åsa Karlsson (S)\*, Kadir Kasirga (S)\*, Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S)\*, Ann-Sofie Lifvnhage (M), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP)\*, Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Lars Johnsson (M) och Kajsa Fredholm (V)\*.

\* Avstår från ställningstagande, se särskilda yttranden.

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2022/23:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och fem motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2022/23. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilaga 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2023 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).

Finansutskottet har föreslagit att riksdagen ska ställa sig bakom den utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2023 som regeringen föreslagit (bet. 2022/23:FiU1). Regeringen har föreslagit att utgiftsramen ska bestämmas till 78 952 417 000 kronor (prop. 2022/23:1). Riksdagen väntas den 13 december 2022, efter att detta betänkande justerats, fatta beslut med anledning av finansutskottets förslag. Trafikutskottets ställningstagande i detta betänkande till hur anslagen för utgiftsområdet ska fördelas inom utgiftsområdesramen bygger på förutsättningen att riksdagen fastställer ramen för utgiftsområde 22 i enlighet med finansutskottets förslag. Riksdagens ställningstagande till anslag och bemyndiganden om ekonomiska åtaganden för utgiftsområdet ska göras genom ett enda beslut (11 kap. 18 § fjärde stycket riksdagsordningen).

### Uppföljning av regeringens resultatredovisning

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

I utskottens uppgifter ingår att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 8 § regeringsformen). Som en del i utskottens uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar. Riksdagen har beslutat om riktlinjer för bl.a. den löpande uppföljningen av regeringens

resultatredovisning (framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333–335).

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

## Betänkandets disposition

Betänkandet har disponerats så att målet för utgiftsområdet och regeringens resultatredovisning behandlas först. Därefter behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i budgetpropositionen. Därefter behandlar utskottet de förslag i budgetpropositionen och de motionsförslag som gäller anslag 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 2023 följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet konstaterar att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat. Uppföljningen har inriktats på att följa upp resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområdet. Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag till utskottet inför beredningen av budgetpropositionen och att ge utskottet ett underlag för dialogen med regeringen om den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen.

### Propositionen

#### *Övergripande*

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

#### *Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken*

#### **Övergripande mål för transportpolitiken**

Av budgetpropositionen för 2023 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 utsläppsätter, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut om målet i juni 2017. Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att detta mål även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål.

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

I budgetpropositionen för 2022 ändrade regeringen en uppsättning indikatorer med hänvisning till en ökad enhetlighet mellan vad som beskrivs som indikatorer inom olika utgiftsområden. I årets budgetproposition är indikatorerna oförändrade för transportpolitiken.

### *Indikatorer för transportpolitikens övergripande mål*

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

### *Indikatorer för funktionsmålet*

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

### *Indikatorer för hänsynsmålet*

- antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken
- antalet viltolyckor
- växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg
- överskridanden av miljö kvalitetsnormer för kvävedioxiderna i gaturum

- andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla.

### *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 bedömer att det övergripande transportpolitiska målet inte har uppnåtts. Måluppfyllelsen för detta, liksom övriga transportpolitiska mål, har fortsatt att påverkas av pandemins effekter, framför allt i form av generellt minskat utbud av transporter. Regeringen framhåller att även om transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, behöver takten ökas för att transportförsörjningen ska bli långsiktigt hållbar. Generellt har tillgängligheten minskat något, framför allt till följd av pandemin. Det är dock väsentliga skillnader i tillgänglighet mellan olika delar av landet och hur den utvecklas. Vidare bedömer regeringen att transportförsörjningen inte i alla delar är samhällsekonomiskt effektiv, bl.a. på grund av att det fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen.

Regeringen bedömer att uppfyllelsen av funktionsmålet som helhet har haft en viss negativ utveckling jämfört med föregående år, som var väsentligen påverkat av effekter av pandemin, t.ex. på grund av färre tågavgångar och ett kraftigt minskat flygresande. Transportsystemets standard och tillförlitlighet har enligt regeringen försämrats något med minskad punktlighet för tågtrafiken och flyget. Totalstoppen i vägnätet har dock minskat. Transportsystemets användbarhet för olika grupper är enligt regeringen i stort sett oförändrad.

Regeringen bedömer att uppfyllelsen av hänsynsmålet i vissa delar visar en positiv utveckling, men det kan konstateras att utvecklingen inte går i den takt som krävs för att nå målet. När det gäller trafiksäkerheten är den övergripande trenden enligt regeringen att utvecklingen går i rätt riktning mot etappmålet till 2030, delvis genom det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, som fortsatte att bedrivas under 2021. Utvecklingen har dock gått åt fel håll inom flera trafikslag då antalet omkomna har ökat något. Växthusgasutsläppen har minskat sedan 2009, men inte i en takt som räcker för att etappmålet till 2030 kommer att uppnås. Elektrifieringen har under senare år ökat inom alla trafikslag men behöver enligt regeringen fortsätta i en hög takt för att målen ska kunna nås.

### *Mål för politiken för informationssamhället*

Av budgetpropositionen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer framgår målen för informationssamhället enligt nedan.

## **Mål för digitaliseringspolitiken**

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

Under målet för digitaliseringspolitiken finns följande två delmål:

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

## **Mål för posten**

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

## **Mål för grundläggande betaltjänster**

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

### *Indikatorer för digitaliseringspolitiken*

Resultatindikatorerna för att följa upp digitaliseringspolitiken är bl.a. följande indikatorer från den internationella mätningen och rankningen Digital Economy and Society Index 2021 och 2022, vidare DESI (mätningen visar Sverige i relation till övriga länder inom EU):

- Sveriges övergripande rankning i Europa
- Sveriges rankning avseende humankapital
- Sveriges rankning avseende digitala offentliga tjänster
- Sveriges rankning avseende integrering av digital teknik.

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

### *Mål om digitalisering av offentlig förvaltning*

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

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

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

*Indikatorer för delmålet bredband*

Delmålet om bredband följs upp med indikatorerna

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

*Indikatorer för delmålet elektronisk kommunikation*

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

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

*Indikator för postsektorn*

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

*Indikator för grundläggande betaltjänster*

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

*Resultaten inom politiken för informationssamhället*

Enligt regeringens bedömning når Sverige inte det övergripande målet med digitaliseringspolitiken. Samtidigt anser regeringen att det finns goda förutsättningar för att uppnå de mål som kommissionen har formulerat inom Digital kompass 2030 – den europeiska vägen in i det digitala decenniet (COM(2021) 118).

I bedömningen av måluppfyllelsen skriver regeringen att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet även om takten minskat jämfört med tidigare år. Regeringen gör ingen samlad bedömning av måluppfyllelsen men anger att regeringens arbete med genomförandet av kodexen för elektronisk kommunikation genom den nya lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/612 av den 6 april 2022 om roaming i allmänna mobilnät i unionen bidrar till uppfyllelsen av delmålet om elektronisk kommunikation.

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn uppfylls men att den svenska postmarknaden alltjämt befinner sig under ett stort förändringstryck.

Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna huvudsakligen uppfylls. Möjligheten att betala med kontanter bedöms ha försämrats under pandemin, vilket framför allt drabbat äldre, personer med funktionsnedsättning, asylsökande och nyanlända, samtidigt

som takten i den digitala delaktigheten kan ha ökat till följd av pandemins rekommendationer om fysisk distansering.

## **Utskottets bedömning**

Trafikutskottet har följt upp regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet vill inleda med att framhålla att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat, vilket utskottet välkomnar. Utskottet anser att utvecklingen av resultatredovisningen stärks av en dialog där regeringen motiverar förändringar utifrån utskottets ställningstaganden.

### *Transportpolitiken*

#### **Resultatredovisningens struktur**

Utskottet välkomnar att regeringen har valt att behålla uppsättningen av elva indikatorer från föregående år. Utskottet har tidigare betonat behovet av ett begränsat antal indikatorer och understrukit vikten av att dessa används över flera år samt att om förändringar sker bör regeringen tydligt motivera skälen till förändringen av indikatorer och på vilket sätt de bättre knyter an till målen. Utskottet vill återigen understryka vikten av långsiktighet vid framtagandet av indikatorer för att i möjligaste mån säkerställa att indikatorerna kan följas under en längre tid.

I årets redovisning har regeringen valt att i rubrikerna ange en översiktlig bedömning av indikatorns utveckling. Det ger en snabb överblick över utvecklingen. Utskottet är 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 över den långsiktiga utvecklingen. I de flesta fall har regeringen redovisat korta analyser som förklaring till resultatet.

#### **Bedömningar av redovisade resultat**

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

Funktionsmålet (tillgänglighet) och hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa) är jämbördiga. I föregående budgetproposition fanns ett resonemang om målförhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen, men det saknas i år. Det skapar en osäkerhet om vad som gäller i frågan och ytterst hur resultatredovisningen ska bedömas. Utskottet hade därför gärna sett en klagörande

argumentation om målförhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen i nästa års budgetproposition.

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 vägtransporter, standard i infrastrukturen samt antalet döda och allvarligt skadade i trafiken, som alla är viktiga komponenter av väg- och järnvägsnätets kvalitet.

Utskottet har tidigare år efterlyst en redovisning över tid av utvecklingen av den samhällsekonomiska effektiviteten. Det finns i år liksom föregående år ingen tydlig redovisning av den för förra året nya indikatorn internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader, men regeringen redovisar utvecklingen av de samhällsekonomiska kostnader som transportköpare betalar för perioden 2012–2019 och finner att det skedde ett trendbrott 2020. Utskottet vidhåller sitt önskemål i denna del.

Utskottet har föregående år efterlyst en redovisning av målpuppfyllelsen när det gäller att främja ökad och säker cykeltrafik. Utskottet saknar fortfarande en sådan redovisning och noterar att regeringen endast redovisat vilka insatser som genomfördes 2021, utan jämförelse med tidigare år. Utskottets önskemål om en redovisning av målpuppfyllelsen för detta ändamål kvarstår och ska ses mot bakgrund av att andelen i befolkningen som använder fysiskt aktiv transport ligger på en låg nivå.

### *Politiken för informationssamhället*

#### **Resultatredovisningens struktur**

Regeringen ger en samlad bedömning av målpuppfyllelsen inom informations-samhället, vilket utskottet är positivt till.

Utskottet noterar att det inte finns ett enskilt mål som rör digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Utskottet ställer sig frågande till om resultatindikatorerna för detta område ska användas för att följa upp det övergripande målet för digitaliseringspolitiken. Utskottet välkomnar ett klargörande i denna fråga i nästa års budgetproposition.

Utskottet konstaterar att resultatindikatorerna för att följa upp digitaliseringspolitiken har ändrats i årets budgetproposition. Europeiska kommissionen har ändrat strukturen i den internationella mätningen och rankningen Digital Economy and Society Index (DESI) 2021, och antalet mätområden har omstrukturerats för att bättre passa de fyra huvudområden som används för att följa upp de mål som specificeras av EU:s digitala decennium. I årets budgetproposition har resultatindikatorn Sveriges rankning avseende integrering av digital teknik (DESI) tillkommit, medan resultatindikatorerna befolkningens användning av internetjänster (Eurostat) och andel av befolkningen som har digitala basfärdigheter eller högre (Eurostat) utgått.

Även indikatorerna för delmålet om bredband har ändrats. I årets budgetproposition har indikatorn andel hushåll och företag som har tillgång till bredband och mobila tjänster (PTS) tillkommit. Regeringen motiverar inte förändringen. Enligt arbetsgruppens mening bör regeringen alltid motivera förändringar av redovisade indikatorer.

Utskottet noterar att det finns indikatorer för alla målområden. Regeringen har justerat uppsättningen indikatorer jämfört med föregående år. Utskottet har tidigare betonat vikten av att samma indikatorer används löpande för att skapa överblick och tydlighet. Förändringen av vissa av de redovisade indikatorerna är enligt utskottet förståelig eftersom kommissionen har ändrat strukturen i DESI och antalet mätområden har omstrukturerats. Det hade emellertid varit önskvärt om regeringen kommenterat hur väl justeringen av indikatorerna knyter an till målen för politiken för informationssamhället.

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. I texterna kommenteras ofta förändring jämfört endast med föregående år. Utskottet vill återigen understryka att det är värdefullt om regeringen även i textdelen kommenterar resultaten utifrån en längre tidsperiod än föregående år.

### **Bedömningar av redovisade resultat**

Utskottet noterar regeringens bedömning att Sverige inte når det övergripande målet med digitaliseringspolitiken och den avtagande utvecklingstakt som kan observeras jämfört med övriga EU-länder. Det vore önskvärt om regeringen återkommer i nästa års budgetproposition med en tydligare analys av den bristande målpuppfyllelsen.

Utskottet konstaterar att Sveriges ranking har försämrats på DESI-området offentliga digitala tjänster. I mätningen 2021 rankades Sverige på en femte plats och i mätningen 2022 på en nionde plats. Utskottet saknar en analys av förändringen eftersom befolkningen i Sverige enligt mätningen har den högsta andelen användare av offentliga digitala tjänster.

Det vore enligt utskottet också önskvärt om regeringen på ett tydligare sätt kan förklara varför Sverige tappar placeringar jämfört med övriga Europa när det gäller mätningen E-Government Benchmark, vilken mäter den digitala mognaden i offentliga tjänster samt möjligheten att använda ett medlemslands digitala tjänster i andra europeiska länder.

För att bättre kunna bedöma resultatutvecklingen när det gäller den digitala delaktigheten och digitalt utanförskap vore det enligt utskottet önskvärt om regeringen redogjorde för utvecklingen över en längre tidsperiod. I årets resultatbeskrivning redogörs endast statistik för ett år.

Det vore enligt utskottet även önskvärt om regeringen i nästa års budgetproposition gjorde en samlad bedömning av målpuppfyllelsen för delmålet om elektronisk kommunikation. Enligt utskottet försvåras bedömningen av delområdets resultatutveckling eftersom regeringen inte mer i detalj redogör

för hur mycket priserna har förändrats för mobilabonnemang respektive fast bredband via fiber. En sådan redogörelse för prisutvecklingen skulle helst göras för en längre tidsperiod.

Utskottet noterar att regeringen bedömer att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna huvudsakligen uppfylls. Av budgetpropositionen framgår det samtidigt att antalet betalningsställen där det är möjligt att betala räkningar med personlig service fortsätter att minska kraftigt. Minskningen mellan 2020 och 2021 var över 10 procent. Sedan 2011 har antalet betalningsställen mer än halverats. Det vore enligt utskottets mening intressant om regeringen i nästa års budgetproposition återkom med en fördjupad analys av denna förändring.

I förra årets budgetbetänkande saknade utskottet en redovisning av resultaten från arbetet med harmonisering av radiofrekvensanvändningen och om spektrumauktionerna. Utskottet konstaterar att en sådan redovisning saknas också i årets budgetproposition och önskar därför att regeringen återkommer med en sådan redogörelse i nästa års budgetproposition.

Slutligen noterar utskottet att regeringen i redovisningen av resultat fortfarande blandar insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd. En sådan hopblandning försvårar redovisningen av den totala utvecklingen inom området för digitaliseringspolitiken.

## Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

### Bakgrund

I budgetpropositionen för 2023 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av sju tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet, varav sex anges som slutbehandlade. Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att det berörda utskottet lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen i t.ex. budgetpropositionen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande.

### Redovisade tillkännagivanden

I budgetpropositionen för 2023 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av sju tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet.



I riksdagsskrivelse 2015/16:226 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde om Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14 punkt 4). I betänkandet anförde trafikutskottet att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Trafikutskottet underströk betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet. Utskottet ansåg att Bromma flygplats ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna. Regeringen pekar i budgetpropositionen bl.a. på det beslut som fattades i maj 2017 om att inrätta ett Arlandaråd och att rådets arbete är avslutat sedan den 31 mars 2019. Regeringen pekar vidare på den konsekvensanalys som Swedavia AB redovisade i september 2020 i fråga om den fortsatta driften av Bromma flygplats och att regeringen därefter i april 2021 gav en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram underlag inför en utveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Regeringen konstaterar att uppdraget redovisades i augusti 2021 och att det därefter liksom konsekvensanalysen från Swedavia AB har remissbehandlats. Regeringen anser att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten såväl för Stockholmsregionen som för övriga landet och att flygplatsen därför ska bevaras. Regeringen pekar på att Swedavia AB ansvarar för drift och utveckling av Bromma flygplats. Mot denna bakgrund uttalar regeringen att den inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2020/21:334 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2). I betänkandet anför trafikutskottet bl.a. att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. I budgetpropositionen redovisas att Regeringskansliet i februari 2022 gav en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Regeringen pekar på att bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 14 juni 2022 i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och att den var ute på remiss fram till den 31 oktober 2022. Regeringen uppger att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2021/22:81 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4). I budgetpropositionen framhåller regeringen att den anser att Bromma flygplats ska bevaras. Regeringen noterar därför riksdagens tillkännagivande och konstaterar i övrigt att tillkännagivandet i nuläget inte medför något behov av ytterligare åtgärder från regeringens sida. Mot denna bakgrund anser regeringen att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2020/21:379 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis (bet. 2020/21:TU12 punkt 3). Av tillkännagivandet följer att regeringen bör se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis. I budgetpropositionen pekar regeringen på att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022 och att det enligt lagen inte finns något som hindrar båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer från att utbilda och examinera för förarbevis för vattenskoter. Regeringen pekar vidare på att Transportstyrelsen den 31 mars 2022 fick i uppdrag att senast den 29 april 2022 informera båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer om denna möjlighet. Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen höll ett informationsmöte med berörda den 27 april 2022. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2014/15:206 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om lastbilers längd och vikt (bet. 2014/15:TU12 punkt 7). Av tillkännagivandet följer dels att regeringen skyndsamt bör utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels att generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter bör genomföras. Därefter tillkännagav riksdagen för regeringen i riksdagsskrivelse 2016/17:238 det som utskottet anförde om tunga och långa lastbilar (bet. 2016/17:TU14 punkt 4). Av tillkännagivandet följer att regeringen skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet. I budgetbetänkandet pekar regeringen på att det den 1 juli 2017 infördes en ny bärighetsklass, BK4, i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Regeringen konstaterar att den nya bärighetsklassen möjliggör för tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som var möjligt tidigare. Regeringen pekar vidare på att nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) trädde i kraft den 1 april 2018 och att de första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik under 2018. Regeringen konstaterar även att ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod trädde i kraft den 1 februari 2018 och att detta bedöms ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Regeringen pekar även på att Trafikverket i mars 2019 redovisade ett uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet och att uppdraget därefter har remissbehandlats. Regeringen konstaterar slutligen att nödvändiga ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen beslutades den 25 augusti 2022 för att tillåta att fordonsekipage på upp till 34,5 meter körs på det vägnät som pekas ut av

Trafikverket. Ändringarna i trafikförordningen träder i kraft den 31 augusti 2023 och Trafikverket har pekat ut ungefär 450 mil väg som kan öppnas för dessa fordon fram till 2025. Mot bakgrund av de nu redovisade åtgärderna anser regeringen att tillkännagivandet om lastbilars längd och vikt och tillkännagivandet om tunga och långa lastbilar är slutbehandlade.

I riksdagsskrivelse 2018/19:258 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om utnyttjande av vattenvägar (bet. 2018/19:TU14 punkt 4). Av tillkännagivandet följer att regeringen bör fortsätta att prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer pråmtrafik för att öka andelen hållbara transporter. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart utsågs 2019 inom ramen för den nationella godstransportstrategin och att samordnarens uppdrag löper t.o.m. 2024. Regeringen pekar vidare på att Regeringskansliet 2019 tog emot en rapport från Trafikverket med en handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. Regeringen konstaterar att Trafikverket i mars 2022 redovisade att den övergripande statusen för handlingsplanen är att 35 åtgärder är klara och att 28 åtgärder pågår enligt plan. Regeringen pekar vidare på att Transportstyrelsen under 2014 och 2019 pekade ut ett antal inre vattenvägar i Sverige i samband med genomförandet av det grundläggande tekniska direktivet för inlandssjöfarten. Därefter antog Europeiska kommissionen under 2021 en delegerad akt med reviderade bilagor där de nya utpekade inre vattenvägarna återfinns. Regeringen konstaterar att detta innebär att fartyg certifierade enligt direktivet nu har fler inre vattenvägar i Sverige att segla på. Regeringen pekar även på den s.k. ekobonus som riksdagen har beslutat om och som gäller t.o.m. 2022 som en åtgärd i arbetet för att ytterligare främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. Vidare hänvisar regeringen till att Trafikverket i september 2021 redovisade ett tilläggsuppdrag om hamnar och hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Trafikverket fick därefter i januari 2022 i uppdrag att via samordnaren bl.a. föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna. Regeringen pekar även på att Trafikverket under 2021 presenterade ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige och omfattar 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. Mot bakgrund av de nu redovisade åtgärderna anser regeringen att tillkännagivandet om utnyttjande av vattenvägar är slutbehandlat.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har inget att invända mot regeringens redovisning av de tillkännagivanden som utskottet har tagit initiativ till. Utskottet noterar att regeringen avser att återkomma när det gäller hanteringen av tillkännagivandet om

framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, vilket utskottet ser fram emot. När det gäller regeringens återrapportering av övriga tillkännagivanden gör utskottet ingen annan bedömning än regeringen. Utskottet kommer senare under riksmötet att återkomma till frågor om bl.a. flygkapaciteten i Stockholmsområdet, godstransporter på väg och sjöfartsrelaterade frågor i samband med behandlingen av motioner från den allmänna motionstiden 2022/23.

## Statens budget inom utgiftsområde 22

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag, lämnar de bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner investeringsplaner. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2023 inom utgiftsområde 22 avslås.

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

I detta avsnitt behandlas regeringens och motionärernas förslag till anslag inom utgiftsområde 22, bemyndiganden om ekonomiska åtaganden och investeringsplaner för 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 78 952 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2023. För 2024 beräknas anslagsnivån till 83 301 miljoner kronor och för 2025 till 89 698 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

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

Anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering

av investeringar i projekt som ingår i TEN-T genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

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

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

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2023 enligt följande tabell.

### **Tabell 1 Budgetförslag för 2023 för utveckling av statens transportinfrastruktur**

*Miljoner kronor*

	<b>2022</b>	<b>2023</b>
	<b>Anslag</b>	<b>Förslag</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 987	34 468
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	950	550
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 943	1 649
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 025	921

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

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

### **Tabell 2 Anslaget 1:1, fördelning på anslagsposter**

*Miljoner kronor*

	<b>2022</b>	<b>2023</b>
	<b>Prognos</b>	<b>Förslag</b>
Större investeringar i nationell plan		
Väginvesteringar	4 000	4 122
Järnvägsinvesteringar	13 617	14 307
Sjöfartsinvesteringar	643	1 066
Övriga investeringar		
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	4 200	3 311
Stadsmiljöavtal	1 200	775
Investeringar i regional plan	3 300	3 542

Övrig verksamhet	2 338	2 661
Civilt försvar	69	391
Räntor och återbetalning av lån	1 890	2 754
Tillskott med anledning av kostnadsfördyringar avseende investeringar i infrastruktur	±0	1 000
Kammarkollegiets disposition	1	1
Totalförsvarsöverenskommelsen samt medel för isbrytare	88	537
<b>Summa</b>	<b>31 347</b>	<b>34 468</b>

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 34 468 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2023.

Riksdagen biföll i juni 2021 regeringens förslag till en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Efter att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för infrastrukturen och Trafikverket redovisat uppdraget, fastställde regeringen i juni 2022 en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Med anledning av fastställelsebeslutet föreslår regeringen vissa omfördelningar på anslagspostnivå av belopp som tidigare varit ofördelade inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Enligt regeringen är omfördelningar mellan anslagsposter ännu osäkra efter fastställelsebeslutet och fördelningen kan därför komma att revideras i samband med beslut om Trafikverkets regleringsbrev för 2023.

Utöver tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer och medel för pris- och löneomräkning föreslår regeringen även ett antal ökning och minskningar inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Till följd av den rådande omvärldssituationen som innebär att priser på framför allt bränsle och insatsvaror har ökat inom Trafikverkets investeringsverksamhet och den fortsatta stora osäkerheten kring den framtida utvecklingen föreslår regeringen en anslagsökning med 1 miljard kronor för 2023.

Transportinfrastruktur och transporter är betydelsefulla för totalförsvaret och för Försvarsmaktens verksamhet och regeringen betonar behovet av förstärkningar och förmågeutveckling med anledning av den nuvarande situationen med kriget i Ukraina. Regeringen föreslår därför att transportområdet tilldelas ytterligare 300 miljoner kronor, varav 100 miljoner kronor är en omfördelning av medel som tidigare har avsatts för att genomföra ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Vidare föreslås att anslaget tillförs 7,5 miljoner kronor med anledning av regeringens beslut om en ny struktur för samhällets krisberedskap och det civila försvaret och att den nya strukturen medför ytterligare uppgifter för Trafikverket. Regeringen föreslår även en överföring på 305 miljoner kronor från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för att skapa en enklare och effektivare hantering och styrning av

de resurser som avsatts inom transportområdet för forskning och innovation. Vidare föreslår regeringen att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 15 miljoner kronor och att dessa resurser i stället förs över till anslaget 1:3 *Trafikverket* och där används för myndighetens strategiska arbete för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom kritiska personalkategorier med särskilt fokus på järnvägssektorn.

### Investeringar

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar-åtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymerna bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som fås via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner samt bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i de anvisade anslagen. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 35 514 miljoner kronor under 2023.

Riksdagen biföll den 22 juni 2021 regeringens förslag om en ny långsiktig ekonomisk ram på 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Investeringsplanen omfattar därför även åtgärder som vidtas med anledning av de ökade ekonomiska ramarna som regeringen fastställde när den fattade beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 den 7 juni 2022.

### Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket

*Miljoner kronor*

	2022	2023	2024	2025
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg – nationell plan	18 993	15 575	16 034	18 383
Järnväg – regional plan	134	115	154	117
Väg – nationell plan	10 987	9 439	9 157	8 936
Väg – regional plan	2 582	3 300	2 478	2 969
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	4 974	4 937	4 756	4 599
Reinvesteringar i vägar	2 821	2 148	2 232	2 057
<b>Summa utgifter</b>	<b>40 492</b>	<b>35 514</b>	<b>34 811</b>	<b>37 061</b>
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 651	22 337	22 996	24 466



Anslaget 1:10 EU-stöd TEN-T	98			
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	381			252
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	866	306		711
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	7 514	4 255	3 197	3 861
Bidrag/medfinansiering	2 185	1 531	1 630	1 115
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	7 707	6 967	6 962	6 631
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	45	4		5
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	32	74	2	
Bidrag/medfinansiering	12	40	24	21
<b>Summa finansiering</b>	<b>40 492</b>	<b>35 514</b>	<b>34 811</b>	<b>37 061</b>

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

## Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

### *Utveckling av statens infrastruktur*

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 130 918 874 000 kronor 2024–2050.

Regeringen redovisar att det i aktuella infrastrukturplaner ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. 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 fördyra 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 buffert i bemyndigandet av samma skäl som anges ovan.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive

tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 56 000 000 000 kronor 2024–2057.

### *Trängselskatt i Göteborg*

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg som Trafikverket ska göra för överskottet från trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten måste ingå avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det även här behövs en viss buffert i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 000 000 000 kronor 2024–2037.

### **Låneram**

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

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 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, det västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i 2021 års prisnivå, enligt den planeringsram som riksdagen fattat beslut om för sådana investeringar (prop. 2020/21:151, bet. 2020:21:TU16, rskr. 2020/21:409).

Regeringen föreslår därmed att den bemyndigas att för 2023 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 62 358 000 000 kronor.

I tabellen nedan redovisas den ackumulerade skulden under perioden 2022–2024.

**Tabell 4 Beräknad låneskuld 2022–2024 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån**

*Miljoner kronor*

<b>Objekt</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Broinvesteringar	13	12	11
El- och teleanläggningar	4 699	4 513	4 327
Prioriterade vägprojekt	2 923	2 683	2 443
Prioriterade järnvägsprojekt	10 925	10 308	9 691
Botniabanan	11 520	11 091	10 662
CEF-finansiering Göteborgs hamn	360	0	0
<b>Delsumma investeringar som lånefinansierats</b>	<b>30 440</b>	<b>28 607</b>	<b>27 134</b>
E4 Sundsvall	939	894	852
Riksväg 50 Motala–Mjölby	344	333	319
<b>Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter</b>	<b>1 283</b>	<b>1 227</b>	<b>1 171</b>
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	0	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	7 328	6 949	6 143
Skurubron	718	749	706
Investeringar i Stockholmsregionen	13 759	18 397	21 644
<b>Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt</b>	<b>21 983</b>	<b>26 095</b>	<b>28 493</b>
<b>Summa</b>	<b>53 706</b>	<b>55 929</b>	<b>56 798</b>

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### Medfinansiering och förskottering av statens transportinfrastruktur

Riksdagen har i samband med tidigare planbeslut bemyndigat regeringen att besluta om ramar för medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag av byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). Regeringen fastställde den 7 juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. För detta genomförande behövs bemyndiganden för medfinansiering och förskottering (räntefria lån).

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att den bemyndigas att besluta om medfinansiering av transportinfrastruktur. När det gäller medfinansiering av statens transportinfrastruktur föreslår regeringen i budgetpropositionen att

- investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 8 300 000 000 kronor under planperioden 2022–2033

- investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 3 000 000 000 kronor under planperioden 2022–2033
- investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom bidrag från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 3 700 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Vidare föreslår regeringen i budgetpropositionen att den bemyndigas att besluta om förskottering av statens transportinfrastruktur. Regeringens förslag innebär att

- investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 1 300 000 000 kronor under planperioden 2022–2033
- investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 500 000 000 kronor under planperioden 2022–2033
- investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 1 200 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

### *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*

#### **Anslaget**

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

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statsbidrag till drift av enskilda vägar
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta
- kommunikationer till Holmön
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket
- kompensation för godstransporter på järnväg för att minska godstrafikens totala externa kostnader
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet

- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2023 enligt följande tabell.

**Tabell 5 Budgetförslag för 2023 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

*Miljoner kronor*

	2022	2023
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	31 144	30 951

Källa: Prop. 2022/23:1 utg. omr. 22.

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

**Tabell 6 Anslaget 1:2, fördelning på anslagsposter**

*Miljoner kronor*

	2022	2023
	Prognos	Förslag
<b>Vidmakthållande väg</b>	<b>15 992</b>	<b>17 315</b>
Drift och underhåll	13 083	14 317
Bäringhet och tjälsäkring	1 529	1 669 600
Bidrag för drift av enskild väg	1 380	1 328
<b>Vidmakthållande järnväg</b>	<b>13 823</b>	<b>13 636</b>
Drift, underhåll och trafikledning	13 200	13 136
Drift, underhåll och trafikledning RRF	622	500
<b>FOI inom vidmakthållande</b>	<b>307</b>	<b>0</b>
<b>Summa</b>	<b>30 122</b>	<b>30 951</b>

Källa: Prop. 2022/23:1 utg. omr. 22.

### Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* anvisas 30 950 890 000 kronor för 2023. Detta innebär en ökning av anslaget med 250 000 000 kronor för ökade kostnader för vägunderhåll samt 662 710 000 kronor med anledning av pris- och löneomräkning. Vidare föreslås en minskning av anslaget med 305 000 000 kronor och att dessa medel i stället förs över till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för att genom en sådan konsolidering skapa en enklare och effektivare hantering och styrning av resurser för forskning och innovation inom transportområdet.

Regeringen anger i sitt förslag även en omfördelning mellan anslagsposter inom anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med

750 000 000 kronor som ska omfördelas från drift, underhåll och trafikledning på järnväg till drift och underhåll av vägar.

### **Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37 181 126 000 kronor 2024–2038. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar samtidigt att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnads-effektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder.

### **Godkännande av markbyte i Solna**

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2023 besluta om byte av mark inom fastigheten Solna Hagalund 4:1 mot mark inom fastigheterna Solna Järva 3:14 och Solna Järva 3:15.

Regeringen pekar på att den överbelastade infrastrukturen inom Hagalunds bangårds- och depåområde i Solna kommun medför utmaningar för såväl fjärtrafiken i Sverige som regionaltrafiken i Mälardalen. Trafikverket och Jernhusen Verkstäder AB har identifierat ett behov av utökad verkstads-kapacitet med en lämplig lokalisering. Enligt regeringen kommer markbytet i kombination med vissa servitutsupplåtelser att innebära att järnvägens funktioner upprätthålls och att tågverksamheten kan genomföras enligt plan. Vidare kommer markbytet att medföra en mer ändamålsenlig fördelning av rättigheter för den planerade verksamheten.

### *Övriga trafikslagsövergripande frågor*

#### **Anslagen**

Anslaget 1:3 *Trafikverket* får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer. Vidare får anslaget användas för utgifter 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 utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget får dessutom användas till 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). Anslaget får även användas till 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 användas för forskning och medfinansiering som följer av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas för inrättandet och driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling.

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2023 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 7 Budgetförslag för 2023 för trafikslagsövergripande frågor**

*Miljoner kronor*

	2022	2023
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 426	1 455
1:7 Trafikavtal	1 238	1 098
1:8 Viss internationell verksamhet	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	82	83
1:12 Transportstyrelsen	2 367	2 407
1:13 Trafikanalys	70	71

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* med 29 miljoner kronor för 2023. I ändringen ingår tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer, pris- och löneomräkning samt en ökning med 15 miljoner kronor för Trafikverkets arbete för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom kritiska personalkategorier för genomförandet av den

nationella infrastrukturplanen, med särskilt fokus på järnvägssektorn. Trafikverket ska i arbetet se över och vid behov verka för t.ex. att järnvägstekniska övningsanläggningar möter utbildningsbehoven och andra utbildnings-samarbeten i branschen. Ökningen finansieras genom en motsvarande minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Regeringen föreslår att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 60 miljoner kronor för 2023. I detta ingår en ökning med 10 miljoner kronor som görs mot bakgrund av att nu gällande avtal under anslaget för luftfarten upphör i oktober 2023 och att medel behöver tillföras för att Trafikverket ska kunna inleda upphandling av nya avtal inom luftfartsområdet. Vidare ingår en ökning med 50 miljoner kronor som avser att kompensera för bränsleprisökningar som är särskilt kännbara för Gotlandstrafiken, där priserna på flytande naturgas (LNG) stiger parallellt med priserna för fossila bränslen.

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 40 miljoner kronor. I anslagsökningen ingår utöver medel för tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer och pris- och löneomräkning även en förstärkning med 9,5 miljoner kronor för att stärka verksamheten inom regelgivning och tillsyn på transportområdet. Vidare ingår 6 miljoner kronor för Transportstyrelsens nya uppgifter med anledning av genomförandet av kommissionens genomförandeförordning om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon samt 15 miljoner kronor för Transportstyrelsens ökade kostnader med anledning av att regeringen ska avskaffa klimatbonusen.

För anslagen 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* och 1:13 *Trafikanalys* föreslås en ökning med ca 1 miljon kronor vardera till följd av pris- och löneomräkning.

### **Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Covid-19-pandemin medförde en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital har ökat kraftigt, eftersom flygtrafiken har en direkt påverkan på Transportstyrelsens intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken hade en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar är en lämpligare hantering av behovet av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit. Utifrån detta föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2023 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor.



Regeringen föreslår i propositionen att den bemyndigas att under 2023 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 3 500 000 000 kronor 2024–2027. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ge utrymme för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område.

## *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 en fossilfri båt- och fartygsflotta samt reduktion av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation.

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2023 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 8 Budgetförslag för 2023 för sjöfartsområdet**

*Miljoner kronor*

	2022	2023
	Anslag	Förslag
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369	533
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146	62
1:15 Sjöfartsstöd	1 550	1 600

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### **Förklaringar av ändringar**

Regeringen föreslår att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* ska ökas till 533 miljoner kronor för 2023. Regeringen pekar på att riksdagen med anledning av budgetpropositionen för 2022 beslutade om en klimatkompensation för sjöfarten med syftet att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten och att detta innebär att anslaget tillfördes 300 miljoner kronor per år

för 2023 respektive 2024 för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Regeringen pekar även på att Sjöfartsverket har föreslagit att klimatkompensationen ska utgöra en sänkning av farledsavgifterna inom ramen för befintlig avgiftsmodell, samtidigt som miljöincitamentet i avgiftsmodellen utökas. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning om hur klimatkompensationen lämpligast bör utformas, och mot denna bakgrund föreslås att anslagsändamålet utvidgas.

Regeringen föreslår att anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* ska uppgå till 62 miljoner kronor för 2023, vilket innebär en minskning med 84 miljoner kronor jämfört med 2022. Anslagsminskningen för 2023 förklaras av den temporära ökning av anslaget som gjordes 2022 för att finansiera kostnader i den anslagsfinansierade verksamheten och möjliggöra de investeringar som det finns behov av i Sjöfartsverkets fartygs-, båt- och helikopterflottor.

Regeringen föreslår att anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* ökas med 50 miljoner kronor för 2023 jämfört med 2022. Anslagsökningen förklaras av ökande volymer inom sjöfarten.

### **Sjöfartsverkets ekonomiska mål**

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

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

Efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 beslutade riksdagen att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen anger att den avser att återkomma om ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2021 uppgick till 2 408 miljoner kronor, jämfört med 2 558 miljoner kronor 2020, medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 490 miljoner kronor 2021, jämfört med 2 378 miljoner kronor 2020. Rörelseresultatet uppgick 2021 till minus 82 miljoner kronor, jämfört med 180 miljoner kronor 2020. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret 2021 uppgår till 0 kronor jämfört med 13 miljoner kronor året 2020.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2021 jämfört med 2020. Fartygstrafiken ökade under 2021 jämfört med 2020 men var inte tillbaka på nivåerna från före pandemin. Under 2021 genomfördes ett kapitaltillskott till Sjöfartsverket, vilket var en direkt förstärkning av det egna kapitalet och inte syns som en intäkt och därför inte har en direkt påverkan på resultatet, vilket tillskottet från 2020 hade som genomfördes för att kompensera för minskade

avgiftsinkomster. Under 2021 normaliserades kostnadsläget för bränsle, och isvintern var relativt normal, vilket bidrog till ökade kostnader jämfört med året före.

Vid utgången av 2021 uppgick det egna kapitalet till 378 miljoner kronor jämfört med 297 miljoner kronor 2020. Skälet till ökningen är det genomförda kapitaltillskottet. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 386 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden var mellan 2020 och 2021 oförändrad på minus 1,4 procent.

### **Sjöfartsverkets finansiella befogenheter**

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2023 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 2023 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på ett 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 2023–2025 (se tabell 9) godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2022–2024 uppgår till totalt 7 807 853 000 kronor, och att anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 95 procent medan vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 5 procent. Regeringen pekar på att den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år avser påbörjande av investering i två nya isbrytare. Därutöver avser man att investera i farleder, lotsbåtar, arbets- och sjömättningsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar m.m. samt it-system.

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*

	2022	2023	2024	2025
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder	574	1 207	1 799	1 469
Isbrytning	11	344	1 037	1 376
Sjötrafikservice	13	20	18	18
Sjögeografisk information	6	7	0	4
Lotsning	28	8	33	16
Sjö- och flygräddning	6	17	12	38
Gemensamma funktioner	7	1	0	0
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder	81	44	60	45
Isbrytning	15	0	0	0
Sjötrafikservice	28	35	35	36
Sjögeografisk information	2	12	35	2
Lotsning	25	20	20	20
Sjö- och flygräddning	2	5	1	5
Gemensamma funktioner	82	3	2	2
<b>Summa utgifter</b>	<b>880</b>	<b>1 723</b>	<b>3 053</b>	<b>3 032</b>
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1	0	344	1 037	1 376
Egna medel	77	176	316	226
Bidrag/medfinansiering	569	1 083	1 547	1 319
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	235	120	154	110
<b>Summa finansiering</b>	<b>880</b>	<b>1 723</b>	<b>3 053</b>	<b>3 032</b>

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

*Luftfart***Anslagen**

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får vidare användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut. Anslaget får även användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som inte trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten och som 2021 fick statligt driftsstöd eller vid kommunala och privata flygplatser där det under hela 2019 bedrevs inrikes reguljär linjetrafik. Anslaget får dessutom användas för utgifter för lån till leverantörer av flygtrafiktjänst vid icke statliga flygplatser för intäktsbortfall till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 för de delar av flygtrafiktjänst vid

regionala flygplatser som normalt finansieras via den svenska undervägsavgiften.

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

Anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* är ett nytt anslag som införs 2022 och får användas för utgifter för Luftfartsverkets arbete med obemannad luftfart.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2023 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

### Tabell 10 Budgetförslag för 2023 för luftfartsområdet

*Miljoner kronor*

	2022	2023
	Anslag	Förslag
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	258	151
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	299	351
1:19 Obemannad luftfart	8	30

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ökas till 151 miljoner kronor för 2023. I detta ingår en varaktig satsning på 60,5 miljoner kronor per år för att bibehålla den nuvarande nivån av systemet med beredskapsflygplatser samtidigt som 40,8 miljoner kronor som tidigare getts som medel för förlängning av temporära beredskapsflygplatser tas bort 2023. För att hantera såväl en avgiftshöjning som det ökade antalet undantagna flygningar ökas anslaget även med 2,5 miljoner kronor 2023. Utförare av flygtrafiktjänst finansieras genom avgifter från dem som nyttjar tjänsterna samtidigt som vissa flygningar emellertid är undantagna från sådana avgifter. Regeringen pekar på att antalet flygningar där avgifter inte får tas ut har ökat under 2022, bl.a. till följd av en anpassning efter pandemin och Rysslands invasion av Ukraina.

Regeringen föreslår totalt 351 miljoner kronor till anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst*. Ökningen består av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer.

Regeringen föreslår att anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* som fördes upp på statens budget i samband med höständringsbudgeten för 2022 tillförs 30 miljoner kronor för 2023. Regeringen pekar på att förmågan att hantera obemannad luftfart i det svenska luftrummet behöver förstärkas, bl.a. för att bidra till ökad flygsäkerhet. Anslagsmedlen tillförs eftersom Luftfartsverket behöver utveckla system som bidrar till en ökad kontroll och effektiv samordning med övrig luftfart inom det svenska luftrummet. Vidare anförs att Luftfartsverket behöver bygga upp ett system för sådana gemensamma informationstjänster som avses i kommissionens genomförandeförordning om

ett regelverk för U-space samt att verket bör kunna tillhandahålla andra typer av tjänster inom obemannad luftfart.

### **Luftfartsverkets ekonomiska mål**

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

Regeringen pekar på att Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket för ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet.

I november 2020 beslutades kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin, som reglerar ersättningen under 2020 och 2021. Enligt förordningen förs intäkterna för 2020 och 2021 upp som intäkter, men betalas först under 2022–2026 efter att en prestationsplan för referensperiod godkänts och beslutats. För 2022 till 2024 avses ordinarie regler gälla. Den svenska prestationsplanen för 2020–2024 har ännu inte fastställts. Arbetet för att få en fastställd plan väntas pågå under hösten 2022. Beslut väntas fattas sent under 2022 och kan då komma att få konsekvenser även för Luftfartsverkets intäkter under 2020, 2021 och 2022, utöver för intäkterna 2023 och 2024. Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen avser att återkomma om ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Resultatet i koncernen efter finansiella poster uppgår till 103 miljoner kronor, jämfört med 700 miljoner kronor 2020. Totalresultatet efter omvärdering av pensionsskulden uppgick 2020 till minus 122 miljoner kronor. Någon motsvarande post finns inte för 2021. Resultatet 2021 exklusive skattemotsvarighet är 225 miljoner kronor högre än totalresultatet för 2020 och 198 miljoner kronor högre än budget. Luftfartsverkets rörelseintäkter för 2021 uppgick till 2 523 miljoner kronor, jämfört med 3 310 miljoner kronor 2020. Intäktsminskningen beror främst på att 2020 påverkades av högre ersättning för pensionskostnader till följd av omvärdering av pensionsskulden enligt nya beräkningsgrunder för 2020. Rörelsekostnaderna uppgick 2021 till

2 523 miljoner kronor, jämfört med 2 599 miljoner kronor 2020. Rörelse-resultatet uppgick till 0 kronor, jämfört med 704 miljoner kronor 2020. Det redovisade resultatet, efter omvärdering av pensionsskulden, uppgick dock 2021 till 103 miljoner kronor, jämfört med minus 22 miljoner kronor 2020.

Vid utgången av 2021 uppgick det egna kapitalet till 742 miljoner kronor, jämfört med 638 miljoner kronor 2020.

### **Luftfartsverkets finansiella befogenheter**

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

- under 2023 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor
- för 2023 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret
- låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy och härvid 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* avseende civilt försvar. Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2023–2025 uppgår till totalt 1 717 miljoner kronor, varav anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 88 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 12 procent. Luftfartsverket gör fortsatt omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs av de krav på systemutveckling som ställs genom EU och behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrustning. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår

därför att investeringsplanen för Luftfartsverket (se tabell 11) godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

**Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket**

*Miljoner kronor*

	2022	2023	2024	2025
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
ATM-utrustning	136	268	301	259
Radarutrustning	105	39	39	39
Kommunikationsutrustning	69	69	34	34
Radioutrustning	125	125	125	60
It	34	16	12	13
Byggnader	18	15	15	15
Beredskapstillgångar	15	11	6	5
Övrigt	7	5	5	5
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
ATM-utrustning Förra	13	14	10	20
Radarutrustning	3	6	6	6
Kommunikationsutrustning	16	16	16	16
Radioutrustning	16	16	16	16
Byggnader	13	9	7	32
<b>Summa utgifter</b>	<b>568</b>	<b>607</b>	<b>591</b>	<b>519</b>
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	493	536	531	425
Anslagsmedel	15	11	6	5
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	60	60	54	89
<b>Summa finansiering</b>	<b>568</b>	<b>607</b>	<b>591</b>	<b>519</b>

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### *Internationell tågtrafik*

#### **Anslaget**

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas för utgifter för tågtrafik som staten upphandlat 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 2023 i enlighet med nedanstående tabell.



**Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik***Miljoner kronor*

	2022	2023
	Anslag	Förslag
1:16 Internationell tågtrafik	45	95

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

**Förklaringar av ändringar**

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 50 miljoner kronor för 2023. Ökningen består av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer.

*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 2023 i enlighet med nedanstående tabell.

**Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort***Miljoner kronor*

	2022	2023
	Anslag	Förslag
1:18 Lån till körkort	151	151

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

**Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:18 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 125 000 000 kronor 2024–2026.

Regeringen pekar på att besluten om lån till körkort kan löpa över en längre period än det budgetår då beslut om lån fattas och medföra utbetalningar under kommande budgetår.

*Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB***Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

Öresundsbrokonsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB (Svedab) och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svedab ta upp lån i Riksgäldskontoret upp till ett belopp av 2 600 000 000 kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt för

planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Riksdagen beslutade därefter 2009 om att utöka bemyndigandet till 3 361 000 000 kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117).

Regeringen pekar i budgetpropositionen bl.a. på att bemyndigandet för den nuvarande låneramen är angett i fastpris, vilket avviker från övriga låneramar på statsbudgeten. Dessa uttrycks i löpande priser och beslutas av riksdagen årligen. Regeringen anser att den nuvarande låneramen för Svedab från 2009 bör avslutas och i stället vid behov ersättas med en ny låneram som anges i löpande pris och fastställs årligen.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att den bemyndigas att avsluta den tidigare beslutade låneramen till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB på motsvarande 3 361 000 000 kronor i 2009 års prisnivå samt att för 2023 ta upp en ny låneram till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB på 6 000 000 000 kronor.

### *Informationssamhället*

#### **Anslagen**

Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* får användas för myndighetens 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 i syfte 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 på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får 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 avgifter till internationella organisationer inom digitalisering.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra 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 driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektroniska kommunikationer. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* får användas för Myndigheten för digital förvaltning's 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 2023 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 14 Budgetförslag för 2023 för informationssamhället**

*Miljoner kronor*

Anslag		2022	2023
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	93	120
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136	131
2:3	Grundläggande betaltjänster	28	25
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	105	91
2:5	Driftsäkra och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 638	1 549
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	158	162
2:7	Digital förvaltning	196	216

Källa: Prop. 2022/23:1 utg.omr. 22.

### Förklaringar av ändringar

Regeringen har beslutat om en ny struktur för samhällets krisberedskap och civilt försvar, vilket medför ytterligare uppgifter för Post- och telestyrelsen (PTS). Regeringen föreslår därför en ökning av anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* med 7,5 miljoner kronor för de ytterligare uppgifter som tillförs samt ytterligare 24 miljoner kronor för att stärka myndighetens ekonomiska styrning.

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* med 5 miljoner kronor till följd av överföringen av förvaltningsmedel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Enligt regeringen påverkar minskningen av anslaget inte den verksamhet som finansieras från anslaget.

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 3 miljoner kronor till följd av överföringen av medel till anslaget

2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Enligt regeringen påverkar minskningen av anslaget inte den verksamhet som finansieras från anslaget. Vidare tillförs anslaget medel för pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår vidare en minskning av anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* med 14 miljoner kronor till följd av överföringen av medel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Enligt regeringen påverkar minskningen av anslaget inte den verksamhet som finansieras från anslaget.

Regeringen föreslår att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* anvisas 1 549 014 000 kronor för 2023. I detta ingår att anslaget tillförs 600 miljoner kronor genom en överföring av medel för nationella åtgärder för landsbygdsutveckling, ytterligare 600 miljoner kronor för att stärka det nationella stödsystemet för bredbandsutbyggnad och 35 miljoner kronor för robusta elektroniska kommunikationer och post. Samtidigt görs minskningar med 8 miljoner kronor för en överföring av förvaltningsmedel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning samt 23 miljoner kronor för tvistekostnader som överförs till anslaget 6:2 *Justitiekanslern* inom utgiftsområde 1 Rikets styrelse. Sammantaget innebär detta tillsammans med tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer en minskning av anslaget med 12 miljoner kronor jämfört med tidigare år.

Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* ökas med drygt 5,5 miljoner kronor för 2023. I detta ingår utöver medel för pris- och löneomräkning en ökning om 3,5 miljoner kronor som tillförs med anledning av regeringens beslut om en ny struktur för samhällets krisberedskap och civilt försvar som medför ytterligare uppgifter för Myndigheten för digital förvaltning.

Regeringen föreslår slutligen att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* ska uppgå till 215,7 miljoner kronor för 2023, vilket innefattar en ökning med knappt 20 miljoner kronor till följd av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer.

### **Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2023 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 300 000 000 kronor 2024–2027. 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 2023 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2024–2027.

Regeringen föreslår slutligen att den även bemyndigas att under 2023 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 531 000 000 kronor 2024–2033. Regeringen pekar på att bemyndigandet behövs för att det för verksamheten ska kunna göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling samt vid beslut om fleråriga projekt för utbyggnad av elektroniska kommunikationer.

## **Motionerna**

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet har var för sig presenterat alternativa anslagsförslag för 2023. Förslagen innebär såväl andra anslagsnivåer som förslag till nya anslag. I det följande sammanfattas partiernas förslag inom utgiftsområde 22. En sammanställning som visar hur motionsförslagen avviker från regeringens förslag finns i bilaga 2.

### *Socialdemokraterna*

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2022/23:2140 att Sverige ska hålla ihop och betydelsen av ett väl fungerande och starkt transportsystem som knyter olika delar av landet närmare varandra. Motionärerna pekar på att de stora infrastruktursatsningar som tidigare har beslutats kommer att skapa jobb, nya bostäder och ett mer klimatsmart transportsystem. En ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är enligt motionärerna viktig för att Sverige ska kunna nå klimatmålen, och för att detta ska lyckas behövs ett bättre samspel mellan trafikslagen. I yrkande 1 föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2023.

Motionärerna anser att fler unga ska kunna resa kollektivt på sommarlovet och att plånboken inte ska stå i vägen för att fler ska kunna ta ett sommarjobb eller delta i en fritidsaktivitet. Enligt motionärerna minskar detta segregationen, ger fler en väg in på arbetsmarknaden och ökar friheten för unga. Regioner som är intresserade ska enligt motionärerna därför ha möjlighet att få en statlig stimulans för att göra kollektivtrafiken avgiftsfri på sommaren för gymnasieelever och studenter. Motionärerna föreslår därför i yrkande 12 en ökning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 500 miljoner kronor till ett sökbart stöd för regioner som erbjuder gratis kollektivtrafik till gymnasieelever och studenter under sommaren.

För 2023 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Vänsterpartiet*

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framhåller i partimotion 2022/23:1279 infrastrukturpolitikens vision om ett jämlikt samhälle. Motionärerna pekar

samtidigt på att världen befinner sig i ett klimatnödläge och att transportsystemet behöver ställas om till tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2023.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 4 590 miljoner kronor. Motionärerna anser att investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag och föreslår därför att ett statligt investeringsstöd införs för att säkerställa nyinvesteringar för en utbyggnad av kollektivtrafiken och en omställning till fossilfria fordon. Motionärerna vill även prioritera s.k. trimningsåtgärder som förbättrar tillgängligheten och styr trafiken mot mindre energiintensiva trafikslag och till kollektivtrafiken. Motionärerna anser vidare att cykling trots de samhällsvinster som finns med ökad cykling är förbjuden i den nationella infrastrukturplaneringen och att öronmärkta resurser därför behövs för investeringar i cykelinfrastruktur. Motionärerna understryker även att det finns ett stort behov av satsningar inom det regionala järnvägsnätet. Vidare vill motionärerna öka investeringarna i nattågsfordon så att svenska nattåg kan köras i Europa och ge ett statligt stöd till tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Motionärerna avvisar även regeringens förslag till omfördelning från anslaget till ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken.

Motionärerna föreslår en ökning med totalt 1 770 miljoner kronor av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Motionärerna framhåller att underhållet av järnvägsinfrastrukturen är eftersatt och förorsakar störningar i trafiken som påverkar både person- och godstransporter negativt. Motionärerna avvisar därför regeringens förslag om en omfördelning från järnvägsunderhåll till en satsning på vägunderhåll på 1 miljard kronor 2023. En stärkt konkurrenskraft för järnvägen krävs enligt motionärerna för att en ökad andel gods ska kunna transporteras klimatsmart på spår; de föreslår därför att tågoperatörerna som en tillfällig åtgärd under 2023 inte ska behöva betala några banavgifter till staten och därmed slippa en utgift på 2 020 miljoner kronor under året. Eftersom intäkterna från banavgifterna går till järnvägsunderhåll föreslår motionärerna att anslaget ökas med motsvarande summa för detta ändamål. Motionärerna pekar också på att underhållet av vissa delar av det svenska vägnätet är mycket eftersatt och att det därför behövs ökade medel för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Motionärerna vill därför rikta satsningarna särskilt på vidmakthållande av vägnätet på landsbygden.

Motionärerna föreslår vidare fem nya anslag.

Motionärerna anser att kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen och viktig för hushållens ekonomi. Enligt motionärerna ska utgångspunkten vara att kollektivtrafiken måste ges rättvisa förutsättningar över hela landet och öka i en takt som krävs för ambitiösa klimatmål. Motionärerna föreslår därför att ett nytt anslag, *Halverade biljettpriser i kollektivtrafiken*, ska införas och att det ska tillföras 12 miljarder kronor för 2023.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Anslagsstöd Sjöfartsverket*, ska införas och att det ska tillföras 700 miljoner kronor. Sjöfarten behövs enligt motionärerna när transporter ska ställas om till att bli klimat- och miljövänligare och har betydligt mer kapacitet än vad som används i dag. För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna och för att Sjöfartsverket ska uppnå en stabil ekonomi i framtiden anser motionärerna att det statliga finansieringsansvaret behöver bli tydligt.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, ska tillföras totalt 120 miljoner kronor för 2023. Motionärerna pekar på att det finns ett stort behov av att rusta upp och bygga ut järnvägen och att det samtidigt råder brist på bantekniker, spårsvetsare samt el-, signal- och teletekniker som kan göra detta. För att möjliggöra detta föreslås Trafikverket få ett utökad anslag med 110 miljoner kronor för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år. Inom sjöfarten handlar det enligt motionärerna framför allt om att möjliggöra för redan yrkesverksamma som nu blivit arbetslösa att få fortbildning för att kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter. För detta föreslår motionärerna ett tillskott på 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Godspendlar*, införs och ska tillföras 100 miljoner kronor. Motionärerna menar att den politiska ambitionen att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart inte har fungerat. Ett sätt att i närtid kunna stimulera en överflyttning vore enligt motionärerna att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspendlar.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Klimatomställningsstöd för personbilar*, ska anvisas 250 miljoner kronor för 2023. Syftet med ett klimatomställningsstöd är att påskynda omställningen från fossildrivna bilar till elbilar i personbilsflottan. Satsningen omfattar ett omställningsstöd för elbilar som innehåller en skrotningspremie samt ett stöd till konvertering från bensin- och dieselbil till drift med förnybara bränslen.

För 2023 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 19 530 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Centerpartiet*

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2022/23:2195 att en väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet och att det likaledes är viktigt att näringslivets godstransporter fungerar för att möjliggöra företagsamhet. Motionärerna framhåller att teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till att fortsatt goda kommunikationer i hela landet kan ske utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2023.

Motionärerna föreslår en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 1 miljard kronor för att finansiera förslag för ökat underhåll av vägar på landsbygden, och en ökad utbyggnad av bredband i hela landet.

För att permanent förstärka vägunderhållet, inte minst av vägar på landsbygden föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 200 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

För att finansiera andra prioriterade reformer föreslås en minskning av anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* med 300 miljoner kronor.

Motionärerna motsätter sig vidare regeringens förslag om att avveckla klimatbonusen samt föreslår en sänkning av pris- och löneomräkningen, vilket sammantaget innebär en minskning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 21 953 000 kronor.

Motionärerna föreslår även en sänkning av pris- och löneomräkningen som innebär att anslagen 1:3 *Trafikverket* minskas med 3 863 000 kronor, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 343 000 kronor, 1:13 *Trafikanalys* minskas med 245 000 kronor, 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas med 205 000 kronor och 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* minskas med 6 140 000 kronor.

Motionärerna föreslår vidare en minskning av anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* med 24 miljoner kronor som avser den förstärkning av anslaget som regeringen har föreslagit och som motionärerna avvisar.

Motionärerna framhåller att ökad tillgång till snabbt bredband och bättre mobiltäckning är avgörande för att det ska gå att bo, arbeta och driva företag på landsbygden. För att ytterligare förbättra denna typ av infrastruktur föreslår motionärerna en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 200 miljoner kronor för 2023.

För att finansiera förslaget om att sänka skatten vid pump med 3 kronor föreslår motionärerna slutligen att ett nytt anslag införs, *Nedsättning av bränslepriser på landsbygden*, och att detta tillförs 6,3 miljarder kronor. Enligt motionärerna bör anslaget få användas för att finansiera ett stödsystem där bilägare på landsbygden ges en rabatt på drivmedel.

För 2023 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 5 349 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Miljöpartiet*

Daniel Helldén m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2022/23:2174 behovet av att säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart fossilfritt sätt. Motionärerna vill därför att det görs stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2023.



Motionärerna pekar på att varutransporter förbrukar mindre energi och skapar mindre utsläpp om de kan transporteras på tåg eller båt, och de vill därför se fler satsningar på dessa transportslag. Motionärerna framhåller vidare behovet av att snabba på utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg, insatser för att bygga bort flaskhalsar och satsningar på järnväg i hela landet. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 10 540 miljoner kronor för 2023.

Motionärerna föreslår också en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med totalt 3 750 miljoner kronor. Motionärerna framhåller att resurserna till underhåll av befintlig järnväg behöver öka för att tågen ska gå i tid.

Motionärerna anser att utsläppen från flyget måste minska. Motionärerna pekar på behovet av att minska flygresorna, särskilt de längre som ger mest klimatpåverkan samt flygresor på sträckor där det finns bra järnväg. Motionärerna föreslår därför en minskning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke ställiga flygplatser* med totalt 63 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår vidare fyra nya anslag.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Bidrag till upprätthållande av kollektivtrafik*, ska anvisas 5 miljarder kronor. Bidraget till upprätthållande av kollektivtrafiken ska enligt motionärerna permanentas och höjas. Enligt motionärerna är detta nödvändigt för att stärka kollektivtrafikhuvudmännen i deras arbete. Motionärerna anser även att finansieringen till ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken behöver återställas för att få till ett flexibelt och robust system som inte stannar vid länsgränsen.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Leasingcheck*, ska anvisas 1,8 miljarder kronor. Leasingchecken, som ska vara inkomstprövad, ska ge rätt till maximalt 1 500 kronor i månaden som får användas till att leasa en elbil.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Skrotningspremie*, ska anvisas 2 miljarder kronor. Skrotningspremien ska kunna användas för att byta sin fossilbil till ett hållbart alternativ. Skrotningspremien på 20 000 kronor får användas för att skrota en bil som är minst 15 år gammal och pengarna får användas till hållbar mobilitet som t.ex. kollektivtrafik, leasing av elbil eller köp av en elcykel.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Cykelstöd till personer med funktionsnedsättning*, ska anvisas 100 miljoner kronor för 2023.

För 2023 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 23 127 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

## Utskottets ställningstagande

### *Inledande kommentarer*

Regeringens förslag till anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer innebär att sammanlagt ca 78 952 miljoner kronor anvisas

för utgiftsområde 22, varav 76 658 miljoner kronor till transportpolitiken och 2 294 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

I det följande redovisas vissa förtydliganden av regeringens förslag till medelsfördelning samt kommentarer till vissa frågor som har förts fram i motioner i samband med förslagen till alternativa medelsanvisningar.

### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

Utskottet vill inledningsvis och i likhet med regeringen framhålla vikten av ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem som skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft, ökat bostadsbyggande och har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet delar vidare regeringens syn på att transportsektorn ska ställas om genom bl.a. ökad elektrifiering och att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska påskyndas. En infrastruktur av hög kvalitet är viktig för jobb och tillväxt i alla delar av landet.

Regeringen påminner i budgetpropositionen om att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Regeringen pekar vidare på att utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatmålen. Regeringen föreslår därmed satsningar på såväl investeringar som vidmakthållande av vägar och järnvägar då detta ska bidra till att säkerställa arbetspendling och godstrafik som stärker jobb och tillväxt.

När det gäller utökade resurser till utveckling av det statliga transportsystemet påminner utskottet om att riksdagen tidigare har bifallit det förslag till ny långsiktig ekonomisk ram på 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 som lämnades i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Beslutet innebär att 437 miljarder kronor av den totala planeringsramen ska användas till utveckling av transportsystemet, 165 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Som framgår av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 tillkommer utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden ytterligare medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Intäkterna från banavgifter beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 39,6 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,290 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra

externa aktörer med 15,2 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 82 miljarder kronor tillföras på detta sätt. Med tillkommande finansiering från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering uppgår således det totala beloppet för infrastruktursatsningar till 881 miljarder kronor.

En väl fungerande transportinfrastruktur har stor betydelse för transportsystemet och är en viktig förutsättning för att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att utvecklas. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla hamnarnas betydelse och betona vikten av en fortsatt överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Utskottet ställer sig därmed bakom regeringens förslag om en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 1 miljard kronor för 2023 utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer. Utskottet kan i likhet med regeringen även konstatera att det råder fortfarande stor osäkerhet kring den framtida utvecklingen med anledning av den rådande situationen i omvärlden och att priserna på bränsle och insatsvaror har ökat inom Trafikverkets investeringsverksamhet.

### **Om trimnings- och miljöåtgärder**

Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder med en totalkostnad på högst 100 miljoner kronor som beslutas löpande under planperioden av Trafikverket. När det gäller motionsförslaget om ytterligare trimnings- och miljöåtgärder vill utskottet peka på skrivelse 2021/22:261 av vilken det framgår att det kommer att göras en kraftfull satsning på sammanlagt 39,9 miljarder kronor för trimnings- och miljöåtgärder som utvecklar och förbättrar den befintliga transportinfrastrukturen under den nuvarande planperioden. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska Trafikverket under perioden 2022–2027 fördela upp till 1,25 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygden prioriteras och kan t.ex. innebära åtgärder i form av mittseparering eller andra åtgärder som innebär att hastighetssänkningar kan undvikas. Samfinansiering kan ges upp till 50 procent av kostnaden förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya åtgärder med motsvarande ändamål.

### **Satsningar på kollektivtrafik, cykeltrafik och godstransporter genom stadsmiljöavtal**

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara gods-transportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Utskottet noterar att stödet särskilt bör främja innovativa,

kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Utskottet vill peka på att Trafikverket i enlighet med skrivelse 2021/22:261 ska fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027 för att främja hållbara stadsmiljöer. För avtal som hade ingåtts eller förhandlats färdigt senast sommaren 2022 gäller de tidpunkter för utbetalning som tidigare har avtalats eller förhandlats. Utskottet noterar även att Trafikverket i enlighet med skrivelsen bör eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Utskottet välkomnar att Trafikverkets arbete ska inriktas på att särskilt identifiera om det finns omständigheter som försvårar för gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet, t.ex. när det gäller förutsättningarna för att ansöka om medel, processen i övrigt eller kraven på motprestationer. Utskottet ser även positivt på att Trafikverket vid behov och inom ramen för förordningens bestämmelser kan överväga justeringar i tillämpningen av förordningen som kan underlätta för gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet.

### **Transportsystemets krisberedskap**

Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag om att tilldela transportområdet ytterligare totalt 700 miljoner kronor under perioden 2023–2025 för att stärka det civila försvaret och krisberedskapen. Trafikverket får 7,5 miljoner kronor per år för ansvaret som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Syftet är att stärka det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet.

### *Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur*

Drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet. Vid planering av underhållsåtgärder behövs en väl avvägd balans mellan allt från storstadsområden till landsbygder som tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för människor och näringsliv i hela landet.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen framhålls att de utökade ramar för vidmakthållande som riksdagen fastställt för 2022–2033 möjliggör ökat underhåll och reinvesteringar i väg- och järnvägsnäten. Av skrivelsen framgår att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 165 miljarder kronor under planperioden, varav 1,3 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter. Dessa beräknas under planperioden uppgå till 26,9 miljarder kronor, vilket möjliggör en upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet. Den ekonomiska ramen under planperioden för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt bidrag för

drift av enskilda vägar, uppgår till 197 miljarder kronor, varav 2,3 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 161,5 miljarder kronor användas för drift och underhåll och 18,2 miljarder kronor användas för bärighet och tjälsäkring, vilket bl.a. inkluderar 10,2 miljarder kronor för åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till bärighetsklass 4 (BK4), åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt samt åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat. Slutligen ska bidraget för drift av enskilda vägar öka. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 15 miljarder kronor användas för bidraget för drift av enskilda vägar.

Utskottet noterar vad som anges i skrivelsen om att behoven av underhållsåtgärder är stora på alla typer av vägar och därmed även på det lågtrafikerade vägnätet som ofta utgörs av gamla vägar som inte har dimensionerats och byggts utifrån dagens krav. Utskottet delar även den syn som framförs i skrivelsen om betydelsen av att Trafikverket vid planering av åtgärder inom vägunderhållet tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet, och att underhållsåtgärder därmed behöver genomföras på både de hög- och de lågtrafikerade delarna av vägnätet. Detta är även angeläget för det finmaskiga vägnätet på landsbygden som har en särskild betydelse för god tillgänglighet och behöver underhållas så att framkomligheten kan säkerställas.

Regeringen pekar i budgetpropositionen för 2023 på att kostnaderna för framför allt vägunderhåll har ökat kraftigt till följd av den situation som råder i omvärlden. Regeringen konstaterar samtidigt att Trafikverket har senarelagt visst järnvägsunderhåll på grund av brist på material, längre leveranstider och resursbrist. Eftersom det finns stora behov i närtid inom vägunderhållet anger regeringen att den därför omprioriterar en mindre del av järnvägsunderhållet, 750 miljoner kronor, till vägunderhåll. Omfördelningen mellan väg och järnväg drabbar enligt regeringen inte järnvägsunderhållet eftersom Trafikverket kan omsätta dessa medel i järnvägsunderhåll först flera år framåt i tiden. Därutöver föreslår regeringen att ytterligare 250 miljoner kronor tilldelas anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för vägunderhåll under 2023. Regeringen framhåller att Trafikverket därigenom kan genomföra viktiga underhållsåtgärder som t.ex. beläggningsunderhåll, linjemålning, broreparationer och trumbyten, vilket bidrar till att säkerställa framkomligheten i hela landet och trygga en konkurrenskraftig infrastruktur.

Utskottet är positivt till regeringens förslag. Utskottet välkomnar också förslaget om att omfördela 305 miljoner kronor för forskning och innovation till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* eftersom syftet med överföringen är att skapa en enklare och effektivare hantering och styrning av resurser som avsatts för detta ändamål inom transportområdet.

### *Om godspendlar*

När det gäller motionsförslaget om ett statligt stöd till godspendlar på järnväg noterar utskottet att den tidigare infrastrukturministern i ett interpellationssvar som lämnades i november 2020 (ip. 2020/21:126) pekade på att det har tagits initiativ för godspendlar på järnväg, bl.a. som en del i verkställandet av den nationella godstransportstrategin. Infrastrukturministern pekade även på Trafikverkets uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter och föra dialog med olika aktörer om möjligheterna att på olika sätt få till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg samt att Trafikverket har undersökt vilka hinder som finns för ökade intermodala järnvägstransporter och beskrivit vad som kan göras. Utskottet noterar även den utveckling som pågår för att öka andelen gods på järnväg. Utskottet noterar bl.a. att det sedan hösten 2020 körs ett nytt godståg mellan Oslo och Göteborgs hamn som bidrar till att minska lastbilstrafiken på E6.

### *Om banavgifter på järnväg*

När det gäller motionsförslaget om att halvera banavgifterna på järnväg vill utskottet påminna om att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Av järnvägslagstiftningen framgår vilka avgifter en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik för att använda järnvägsinfrastrukturen och hur avgifterna ska fastställas. SERA-direktivet innebär att avgiften för ansökan och utnyttjande av tåglägen, trafikledning och trafikinformation ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs (direkta kostnader). Detta har för Sveriges del ansetts motsvara den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden vilken motsvaras av de externa kostnader som orsakas av ett tillkommande tåg när järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att infrastrukturförvaltarnas avgiftsuttag håller sig inom de ramar som uppställs i lagstiftningen. En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Huvudregeln innebär att avgifterna inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Avgiften är obligatorisk, utgör ett golv för avgiftsuttaget och svarar i huvudsak mot slitagekostnaden.

Vidare har utskottet återkommande behandlat motionsförslag om sänkta banavgifter, senast våren 2022 (bet. 2021/22:TU9). Utskottet påminde då om att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en

direkt följd av järnvägstrafiken. Vidare hänvisade utskottet till det som statsrådet Eneroth hade lyft i en interpellationsdebatt i mars 2021 (ip. 2020/21:505) om att de svenska banavgifterna är bland de lägsta i Europa om man jämför avgifterna för genomsnittliga tåg i medlemsstaterna.

I budgetpropositionen för 2023 redovisar regeringen att banavgifterna för 2021 uppgick till 671 miljoner kronor, jämfört med 1,8 miljarder kronor 2020. Här kan noteras att en retroaktiv nedsättning av banavgifterna beslutades för perioden mars 2020 till september 2021 mot bakgrund av den pågående pandemin som hade mycket stor påverkan på resande och transporter på järnvägen. Nedsättningen grundades i ett bemyndigande i järnväglagen (2004:519) om undantag från lagens krav på avgifter för att använda järnvägsinfrastruktur i enlighet med vad som framgår av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Med hänvisning till gällande EU-regelverk finner utskottet inte anledning att ta något initiativ på det sätt som motionärerna föreslår när det gäller att halvera banavgifterna.

### *Om nattågstrafik*

När det gäller motionsförslaget om investeringar i nattågsfordon vill utskottet peka på att Trafikverket i april 2020 slutredovisade en utredning om nattåg till Europa och 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. SJ vann den upphandling som genomfördes och kör sedan den 1 september 2022 dagliga nattåg till Hamburg. Upphandlingen gäller 244 dagar per år och resterande tid av året kör SJ kommersiell trafik. Syftet med detta är att den upphandlade trafiken inte ska konkurrera med Snälltågets kommersiella nattågstrafik till Tyskland eftersom den körs utan statligt stöd under 100 dagar per år. Utskottet noterar att den totala restiden mellan Stockholm och Hamburg uppgår till ca 13 timmar och att tåget även öppnar för fortsatta förbindelser med ankomst till städer som Bryssel, London, Paris och Milano samma dag. Inledningsvis har liggvagnar som sedan tidigare har varit godkända för trafik genom Danmark använts för att trafikera sträckan. På SJ:s webbplats angavs i slutet av november att det för närvarande är möjligt att boka liggvagn och sittplats. SJ uppger vidare att de hoppas att sovvagn ska bli tillgänglig längre fram men konstaterar samtidigt att de inte kan säga när det blir. Utskottet anser att det saknas anledning att anslå statliga medel eftersom ansvaret för att tillhandahålla sovvagnar för nattågstrafiken ligger på SJ som vinnande bolag i den genomförda upphandlingen. Utskottet ser fram emot att SJ finner en snabb lösning när det gäller att tillhandahålla sovvagnar på den upphandlade sträckan.

### *Om tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland*

När det gäller motionsförslaget om statligt stöd till tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland kan utskottet konstatera att Trafikverket så sent som i juli 2020 fick i uppdrag att analysera och redovisa vilken funktion tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. I uppdraget som redovisades till Regeringskansliet i januari 2021 ingick att redogöra för möjliga åtgärder för tågfärjetrafiken som är långsiktigt motiverade ur ett transportförsörjningsperspektiv. Utskottet noterar att en av de slutsatser som Trafikverket drog med anledning av tågfärjeförbindelsens funktion för transportförsörjningen och marknadens förutsättningar är att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tågfärjeförbindelsen ska kunna upprätthållas. Trafikverket pekade samtidigt på att det behöver analyseras vidare hur ett eventuellt ekonomiskt stöd kan utformas, hur omfattande stödet behöver vara, hur länge stödet behövs och hur ett statligt stöd i kombination med finansiering från näringslivet kan utformas. Trafikverket menade även att analysen också behöver innefatta om och hur behovet av stöd ser ut före respektive efter Fehmarn Bält-förbindelsens färdigställande. Med anledning av att det nyligen har genomförts en utredning som bereds inom Regeringskansliet finner utskottet inte anledning att föregripa det pågående beredningsarbetet.

### *Kollektivtrafik*

När det gäller förslaget om att införa ett nytt anslag, *Bidrag till upprätthållande av kollektivtrafik*, konstaterar utskottet att riksdagen under pandemin beslutade om extra medel som syftade till att upprätthålla kollektivtrafiken. Syftet med det särskilda bidrag som lämnades var att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken och under pandemin har det varit väsentligt att upprätthålla kapacitet och turtäthet, trots att efterfrågan minskat. Regeringen redovisar i budgetpropositionen att det särskilt riktade stödet till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna uppgick till 3 miljarder kronor som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av pandemin. Enligt regeringens bedömning har detta ökat tillgängligheten under året.

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Utskottet påminner om att kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen mellan 2022 och 2027. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till bl.a. en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Utskottet konstaterar att det därmed



finns statliga medel som syftar till att förbättra människors möjlighet att resa kollektivt. När det gäller förslaget om att införa ett nytt anslag, *Halvering av biljettpriser i kollektivtrafiken*, och tillföra detta 12 miljarder kronor liksom förslaget att införa gratis kollektivtrafik för unga på sommaren anser utskottet att förslaget inte bör genomföras, bl.a. med anledning av att det finns andra områden inom statsbudgeten som staten behöver prioritera resurser till.

### *Cykling*

En väl utbyggd cykelinfrastruktur kan enligt utskottets uppfattning ha stor betydelse för att öka andelen som cyklar. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter. För folkhälsan är ökat stillasittande ett hot som kan motverkas genom aktiv mobilitet, som t.ex. att på ett tryggt sätt kunna cykla och gå till skolan, arbetet eller fritidsaktiviteter. Utskottet anser därför att det är positivt att sammanlagt 325 miljoner kronor satsades 2021 och lika mycket 2022 för att förstärka både statens cykelinfrastruktur och kommunernas möjlighet till cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att det under 2021 byggdes 34 kilometer ny statlig cykelväg och att åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet generellt bedöms ge positiva hälsoeffekter. Regeringen pekar även på att arbetet med att främja ökad och säker cykling bedrivs bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen.

Utskottet anser att det är viktigt med fortsatta satsningar på åtgärder för att öka cyklingen och att det därför är positivt att medel för trimningsåtgärder kan användas för att främja ökad och säker cykling på det statliga vägnätet. Utskottet ser även positivt på vad som framgår av skrivelse 2021/22:261 om att satsningarna på cykelåtgärder utökas och att Trafikverket får i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga vägar. Samfinansiering kan ges upp till 50 procent av kostnaden, förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya cykelåtgärder på det regionala vägnätet. I skrivelsen konstateras att samfinansieringen bör ske utifrån likvärdiga bedömningsgrunder över hela landet och att möjligheten till samfinansiering ger goda förutsättningar för att infrastrukturen för cykling utformas trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel. Utskottet påminner i sammanhanget om att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* bl.a. får användas till statlig medfinansiering till cykelvägar och anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* bl.a. får användas för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling. Utskottet vill även påminna om att Trafikverket i oktober 2020 fick i uppdrag att fördela 4 miljoner kronor till ideella

organisationer som ska användas för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som främjar ökad och säker cykling.

I fråga om motionsförslaget om cykelstöd för personer med funktionsnedsättning noterar utskottet att frågan behandlades av socialutskottet våren 2022 (bet. 2021/22:SoU12). Socialutskottet underströk i sitt ställningstagande att tillgången till hjälpmedel är avgörande för att personer som på grund av ålder, skada eller sjukdom har fått en funktionsnedsättning ska kunna leva ett aktivt och självständigt liv och vara delaktiga i samhället. Utskottet pekade vidare på att regeringen har följt upp hjälpmedelsutredningen genom ett antal myndighetsuppdrag, bl.a. till Socialstyrelsen som har fått uppdraget att kontinuerligt samlar in data och statistik för att långsiktigt följa upp hjälpmedelsområdet. En första datainsamling redovisades i januari 2022. Socialutskottet ansåg att det behövs bättre kunskap om utvecklingen på hjälpmedelsområdet i olika delar av landet och emotsåg de statistiska underlag som kommer att presenteras kommande år om förskrivna hjälpmedel och avgifter för den enskilde. Med detta avstyrkte socialutskottet förslaget om cykelstöd till personer med funktionsnedsättning. Trafikutskottet har inte någon annan uppfattning i frågan än den som socialutskottet har uttalat.

### *Avskaffad klimatbonus*

Regeringen meddelade den 7 november 2022 att klimatbonusen upphör den 8 november 2022. Avskaffandet av klimatbonusen innebär att den som köper eller beställer en klimatbonusbil efter den 8 november 2022 inte kommer att få någon klimatbonus. En bil som köptes eller beställdes senast den 8 november 2022 ska för att få klimatbonus uppfylla de regler som gäller vid den tidpunkt när utbetalning ska ske, dvs. tidigast sex månader efter att bilen för första gången har ställts på i vägtrafikregistret. Regeringen motiverar avskaffandet av klimatbonusen med att kostnaden för att äga och köra en klimatbonusbil börjar bli jämförbar med kostnaden för att äga och köra en bensin- eller dieselbil och att ett statligt marknadsintroduktionsstöd därför inte längre är motiverat. Utskottet delar denna uppfattning och konstaterar i sammanhanget att klimatbonusbilar i dag utgör omkring hälften av nybilsförsäljningen av personbilar och finns i flera prisklasser. Vidare vill utskottet peka på att det för att omhänderta utestående utbetalningar och ta hänsyn till lagda beställningar tillfälligt under 2023 finns anslagsmedel för klimatbonus inom utgiftsområde 20. Vidare får anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* utöver att det får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter även användas för bl.a. administration av bonus till klimatbonusbilar.

### *Om åtgärder för omställning från fossildrivna bilar*

När det gäller förslaget till nytt anslag, *Klimatomställningsstöd för personbilar*, noterar utskottet att ett liknande budgetförslag behandlades hösten 2021 och då handlade om att införa ett nytt anslag för konverteringsstöd för begagnade bilar. Förslaget avstyrktes då. Trafikutskottet behandlade våren

2022 (bet. 2021/22:TU7) ett motionsförslag om att inrätta ett statligt konverteringsstöd och framförde då att utskottet liksom tidigare anser att det är positivt att regeringen har låtit Konjunkturinstitutet utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd. I den utredning som presenterades i juni 2021 ingick att analysera förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel, t.ex. med biogasdrift eller en väsentligt högre inblandning av etanol (E85). I uppdraget ingick även att redovisa kostnader, potentialen för utsläppsminskningar liksom fördelningspolitiska effekter. Utredningen bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller förslaget om att införa ett nytt anslag, *Leasingcheck*, innebär detta en subvention som reducerar kostnaden för att hyra en elbil. Utskottet avstyrker detta förslag av samma skäl som det står bakom regeringens beslut att avskaffa klimatbonusen. Med beaktande av det rådande konjunkturläget och behovet av noggranna prioriteringar när det gäller att initiera nya satsningar kan utskottet inte förorda mer långtgående åtgärder än dem som regeringen har föreslagit och därmed inte heller införande av en s.k. leasingcheck.

När det gäller förslaget om att införa ett nytt anslag, *Skrotningspremie*, kan utskottet konstatera att miljö- och jordbruksutskottet under hösten 2021 behandlade ett motsvarande motionsyrkande som avstyrktes (bet. 2020/21: MJU1). Miljö- och jordbruksutskottet behandlade under våren 2022 åter ett motionsyrkande om att införa en skrotningspremie och konstaterade då att det inte pågår något arbete i Regeringskansliet för att införa en skrotningspremie för äldre bilar och att utskottet inte heller var berett att ta några initiativ i denna riktning. Trafikutskottet är inte av någon annan uppfattning än den som miljö- och jordbruksutskottet har uttalat i frågan.

### *Om kompensation för ökade drivmedelskostnader*

När det gäller motionsförslaget om ett nytt anslag för nedsättning av bränslepriser på landsbygden vill utskottet peka på att regeringen i budgeten för 2023 aviserar ett förslag om att under tre år göra en tillfällig skattesänkning på drivmedel med 1 krona vid pump. Skattesänkningen ska införas den 1 januari 2023. Enligt regeringen ska nivån på drivmedelsskatterna analyseras årligen och kunna förändras om prisläget motiverar det. Om världsmarknadspriset är lägre och den tillfälliga sänkningen av reduktionsplikten fått avsedd effekt kan den tillfälliga sänkningen av skatten enligt regeringen upphöra redan under 2024 eller 2025. Enligt regeringen ska styrmedlen för att minska utsläppen från transportsektorn utredas med början under 2023. Samtidigt ska politiken främja elektrifiering samt utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen. Regeringen anger vidare att den kommer att föreslå att den tillfälligt utökade nedsättning av skatt på diesel som används i arbetsmaskiner m.m. inom bl.a. jord- och skogsbruket förlängs under hela 2023. Regeringen uttalar att den kommer att verka för att skatten på diesel för jord-, skogs- och

vattenbruk ska ligga på EU:s miniminivå under 2024 och 2025. Regeringen anger vidare att den även kommer att föreslå att reduktionsplikten sänks till EU:s lägstanivå den 1 januari 2024, vilket ska gälla under mandatperioden. Utskottet välkomnar de åtgärder som regeringen aviserar för att mildra effekterna av de kraftigt ökade drivmedelskostnader som drabbar såväl privatpersoner som företag som behöver resa och transportera varor. Med beaktande av det rådande konjunkturläget och därmed behovet av noggranna prioriteringar mellan olika statliga satsningar kan utskottet för närvarande inte förorda mer långtgående åtgärder än dem som regeringen har föreslagit.

### *Sjöfart*

Utskottet vill framhålla betydelsen av en väl fungerande sjöfart för handel och näringsliv liksom behovet av överflyttning av godstransporter till sjöfart.

Utskottet påminner om att Sjöfartsverket i enlighet med sin instruktion ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en långsiktigt effektiv och hållbar transportförsörjning. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

När det gäller motionsförslaget om att införa ett nytt anslag, *Anslagsstöd Sjöfartsverket*, påminner utskottet om riksdagens budgetbeslut hösten 2021 om en 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). Riksdagsbeslutet innebär att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* tillförs 300 miljoner kronor per år under 2023 respektive 2024 för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Av budgetpropositionen framgår att Sjöfartsverket har föreslagit att klimatkompensationen ska utgöra en sänkning av farledsavgifterna inom ramen för den befintliga avgiftsmodellen, samtidigt som miljöincitamentet i avgiftsmodellen utökas. Regeringen uttalar att den delar Sjöfartsverkets bedömning om hur klimatkompensationen lämpligast bör utformas och att anslagets ändamål därmed bör utvidgas. Denna bedömning delar även utskottet.

Utskottet vill även påminna om att riksdagen med anledning av budgetpropositionen för 2022 beslutade att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Utskottet ser därmed positivt på vad regeringen uttalar i budgetpropositionen för 2023 om att den avser att återkomma om ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Utskottet noterar slutligen att det framgår av budgetpropositionen att fartygstrafiken liksom Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2021 jämfört med 2020 även om de inte var tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Regeringen påminner vidare om det kapitaltillskott som genomfördes till Sjöfartsverket under 2020 som en direkt förstärkning av det egna

kapitalet. Vid utgången av 2021 uppgick Sjöfartsverkets egna kapital till 378 miljoner kronor, jämfört med 297 miljoner kronor 2020. Mot bakgrund av de uppgifter som redovisas i budgetpropositionen för 2023 om Sjöfartsverkets nuvarande ekonomiska situation finner utskottet inte anledning att införa ett nytt anslag till Sjöfartsverket.

### *Luftfart*

Utskottet vill inledningsvis understryka att Sveriges stora avstånd gör att ett väl fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Flyget är för många det mest effektiva sättet att resa kollektivt och detta gäller speciellt på de orter i Sverige som har dåligt med andra alternativ. Utskottet vill även framhålla att Försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer också är beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. En väl fungerande flygplatsinfrastruktur har även stor betydelse för att kunna fortsätta utvecklingen i en riktning där Sverige kan bli ledande inom EU i att elektrifiera inrikesflyget.

Utskottet ser därför positivt på att det i statens budget för 2023 föreslås att 151 miljoner kronor förs upp på anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* och att det i regeringens höständringsbudget (prop. 2022/23:2) föreslås att ytterligare 2,5 miljoner kronor tillförs anslaget för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut. Förslaget motiveras med att antalet flygningar för vilka det inte får tas ut någon avgift för flygtrafiktjänst har ökat.

Utskottet välkomnar även regeringens förslag om en varaktig satsning på 60,5 miljoner kronor per år för att bibehålla den nuvarande nivån av systemet med beredskapsflygplatser. Tillsammans med redan befintliga medel innebär det enligt regeringen att totalt 70 miljoner kronor per år kan fördelas till berörda beredskapsflygplatser. Regeringen framhåller att genom förslaget tillgodoses behov av samhällsviktig luftfart för bl.a. hälso- och sjukvård, ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvar. Beredskapsflygplatserna ska dygnet runt kunna ta emot samhällsviktiga luftfartstransporter.

När det gäller driftsbidrag till icke statliga flygplatser framgår det av skrivelse 2021/22:261 att 1 056 miljoner kronor kommer att fördelas under planperioden 2022–2033 till ersättning för att finansiera delar av driftsunderskotten vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Utskottet ser positivt på att dessa resurser kommer att tillföras.

Trafikverket kan under vissa förutsättningar upphandla och avtala om flygtrafik på en flygsträcka om inget lufttrafikföretag avser att bedriva kommersiell flygtrafik där. Det nuvarande avtalet löper ut i oktober 2023 och utskottet välkomnar därför att Trafikverket inom kort kommer att inleda upphandling av flyglinjer till elva regionala flygplatser där det inte finns förutsättningar för en kommersiell lösning. Mot denna bakgrund vill regeringen

tillföra 10 miljoner kronor under 2023 för ändamålet och ytterligare 60 miljoner kronor per år under 2024–2025.

Utskottet vill slutligen framhålla att utskottet delar regeringens syn på att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten såväl för Stockholmsområdet som för övriga landet liksom att flygplatsen är viktig för bl.a. näringslivet och företagandet. Utskottet delar därmed regeringens syn på att Bromma flygplats ska bevaras.

### *Om utbildningssatsningar inom järnväg och sjöfart*

I godstransportstrategin betonas att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt kommer branschen att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver, eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg. I strategin aviseras att en analys ska göras av hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen kan främjas.

Utskottet ser positivt på att det pågår initiativ för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I utredningsbetänkandet *Framtidens järnvägsunderhåll – Betänkande av Utredningen om Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18)* anges t.ex. att Sveriges Byggindustrier har gjort en genomgång av dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Vidare har Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) skapat en gemensam plattform, [jarnvagsjobb.se](http://jarnvagsjobb.se). Inom ramen för JBS pågår dessutom ett arbete med en prognosmodell för framtida kompetensbehov. JBS arbetar även för att öka intresset och säkerställa utbildningsutbudet. Under 2019 startade Trafikverksskolan tre nya yrkeshögskoleutbildningar inom signalteknik, kontaktledningsteknik och banteknik. Utredaren betonade samtidigt att bristen på kompetens inom branschen är mycket stor och pekade på att Trafikverket inom ramen för sektorsuppdraget bör ta initiativ till åtgärder för att avhjälpa brister i branschens kompetensförsörjning. Utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet ser positivt på att det satsas statliga medel för att underlätta kompetensförsörjningen. Av Trafikverkets regleringsbrev för 2022 framgår att medel upp till 25 miljoner kronor får användas för att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Utskottet vill även påminna om att medel från anslaget 1:3 *Trafikverket* bl.a. får användas till utgifter för att samordna åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn med branschaktörer och utbildningsanordnare.

För att få arbeta till sjöss krävs det rätt behörighet och certifikat eller intyg för aktuell befattning ombord. För att få detta måste man ha godkänd

utbildning. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen inte arrangerar några utbildningar men är den myndighet som godkänner utbildningsanordnare och utbildningar samt fortlöpande kontrollerar att de uppfyller internationella krav och standarder. På vissa fartyg har redaren själv möjlighet att utbilda egen personal. Det finns t.ex. möjlighet för redare att utbilda egen personal i säkerhet på passagerarfartyg och roropassagerarfartyg. I Sverige finns det två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ett tjugotal enskilda privata aktörer som är godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handels-sjöfarten. Enligt statistik från Transportföretagen verkar den stigande trenden för förstahandssökande till sjöfartsgymnasierna och sjöingenjörsprogrammet ha brutits under 2021. Utskottet välkomnar därför att Transportföretagen för att öka antalet sökande till sjöingenjörsprogrammet genomförde en digital kampanj under perioden den 22 februari–19 april 2022 där man via skraddarsydda filmer på sociala medier försökte få fler unga och teknikintresserade ungdomar att söka till sjöingenjörsprogrammet. Utskottet välkomnar även Transportföretagens uttalande om att de arbetar nära både högskolorna och gymnasieskolorna och har skapat möjligheter för rederierna att på ett enkelt sätt möta elever och studenter digitalt och ge dem möjlighet att presentera sig för sina framtida arbetstagare. Utskottet ser även positivt på att det pågår ett långsiktigt arbete för att säkra antalet praktikplatser ombord.

### *Tillgång till elektroniska kommunikationer*

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. När det gäller tillgången till bredband ser utskottet positivt på vad regeringen redovisar i budgetpropositionen om att Sverige i internationell jämförelse har en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. Regeringen pekar vidare på att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet även om takten har minskat jämfört med tidigare år. Enligt regeringens bedömning har stödet för bredbandsutbyggnad och andra åtgärder som främjar denna utbyggnad varit viktigt och bidrar till möjligheten att nå målet för bredband. Regeringen konstaterar även att skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd fortsätter att minska men att det fortfarande är en ojämn fördelning av tillgången i landet, vilket även kan påverka digitaliseringen i offentliga verksamheter utanför tätort. Regeringen bedömer att det finns goda chanser att nå målet om att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska kommunikationstjänster, inte minst bredband. Enligt regeringen beror detta till stor del på att tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför minst 10 Mbit/s är mycket god. Utskottet ser positivt på den pågående utvecklingen och de fortsatta insatser som görs för god tillgänglighet i hela landet.

I enlighet med förordningen (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur är Post- och telestyrelsen (PTS) ansvarig myndighet för bredbandsstödet. Det nationella stödet för utbyggnad av bredband syftar

till att åstadkomma bredbandsutbyggnad i områden där det saknas kommersiella förutsättningar och investeringsvilja från marknaden. Vidare har stöd för utbyggnad av bredband även ingått i landsbygdsprogrammet och i regionalfondsprogrammen för Norra Mellansverige, Mellersta Norrland samt Övre Norrland. Bredbandsforums kansli har i samverkan med berörda organisationer tagit fram en handlingsplan för Bredbandsforums verksamhet 2022–2025. Handlingsplanen består av fokusområden som behandlar viktiga ämnen för att öka användningen av bredband.

Utskottet ser sammantaget positivt på att regeringen satsar ytterligare 600 miljoner kronor i stöd till bredbandsutbyggnad 2023. Det innebär att det sammantaget finns 1,3 miljarder kronor för bredbandsutbyggnad inom ramen för det statliga bredbandsstödet som PTS ansvarar för. Dessa medel består av 600 miljoner i utökad anslag, 600 miljoner kronor från EU:s gemensamma jordbrukspolitik samt 100 miljoner kronor från tidigare beslut. Utskottet välkomnar dessa satsningar.

### *Om pris- och löneomräkning*

Med anledning av motionsförslaget om pris- och löneomräkning och en minskning av anslagen 1:3, 1:9, 1:12, 1:13, 2:1 och 2:6 vill utskottet inledningsvis påminna om att statliga myndigheters verksamhet huvudsakligen finansieras med ett årligt förvaltningsanslag från statsbudgeten, som beslutas av riksdagen. Anslagets storlek baseras bl.a. på den s.k. pris- och löneomräkningen som infördes för snart 30 år sedan och som ska kompensera myndigheterna för höjda kostnader för bl.a. löner och lokaler. Modellens konstruktion gör dock att myndigheterna inte fullt ut kompenseras för ökade lönekostnader, vilket i praktiken innebär att myndigheterna ständigt måste effektivisera sin verksamhet för att få pengarna att räcka till. Syftet med pris- och löneomräkningen är att förstärka myndigheternas incitament att effektivisera, följa upp och hålla nere kostnaderna i verksamheten.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Riksrevisionen i juni 2021 inledde en granskning av modellen med pris- och löneomräkning med syftet att ge svar på om pris- och löneomräkningen är en ändamålsenlig metod för att skapa incitament till förbättrad effektivitet. I granskningen ingick även att belysa eventuella oönskade bieffekter som kan påverka myndigheternas förmåga att planera och fullgöra sina uppdrag. Resultatet från granskningen presenterades i februari 2022 (RiR 2022:2). Utskottet noterar vad granskningen visade om att det inbyggda kravet på produktivitet har minskat myndigheternas köpkraft under 2010-talet och att det har fungerat som en styrsignal för effektivisering och bidragit till ökat budgetutrymme för staten. Enligt Riksrevisionens bedömning har produktivitetskravet inte hindrat myndigheterna från att utföra sina uppdrag. Riksrevisionen menade samtidigt att pris- och löneomräkningen kan bli mer transparent och att större kunskap om modellen i sig kan stärka styrningen mot effektivare resurshantering. Riksrevisionen konstaterade även att granskningen pekar på att det inte finns något



motsvarande omvandlingstryck i statlig verksamhet som finansieras med avgifter. Riksrevisionen rekommenderade regeringen att förtydliga regeringens förväntningar på myndigheterna, förbättra transparensen i redovisningen till riksdagen samt utreda förutsättningarna för att införa ett produktivitetskrav i avgiftsfinansierad verksamhet.

Utskottet har inget att invända mot den redovisning av pris- och löneomräkningen som regeringen gör för anslagen som baseras på anvisade medel 2022. Av budgeten framgår vidare att övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och därmed inkluderar en pris- och löneomräkning. Regeringen föreslår inte några sänkningar av pris- och löneomräkningen för 2023. Utskottet har ingen annan uppfattning än den som regeringen framför i budgetpropositionen och anser därmed att det inte finns anledning att minska vissa av anslagen inom utgiftsområde 22 på det sätt som motionärerna föreslår när det gäller pris- och löneomräkningen för 2023.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, godkännande av investeringsplaner och övriga bemyndiganden inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende, medan motionerna 2022/23:1279 (V), 2022/23:2140 (S) yrkandena 1 och 12, 2022/23:2174 (MP) och 2022/23:2195 (C) avstyrks.

# Särskilda yttranden

## 1. Statens budget inom utgiftsområde 22 (S)

Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S) anför:

Finansutskottet har föreslagit att riksdagen ska ställa sig bakom den utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2023 som regeringen har föreslagit (bet. 2022/23:FiU1). Regeringen har föreslagit att utgiftsramen ska bestämmas till 78 952 417 000 kronor (prop. 2022/23:1). Riksdagen väntas den 13 december 2022, efter att detta betänkande justerats, fatta beslut med anledning av finansutskottets förslag. Eftersom Socialdemokraternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Socialdemokraternas förslag 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 2022/23:2074 Vårt Sverige kan bättre. Motionen behandlas i betänkande 2022/23:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 1 i det betänkandet. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Socialdemokraternas förslag till statens budget inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2022/23:2140. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Sverige ska hålla ihop, och för det krävs ett väl fungerande och starkt transportsystem som knyter alla delar av landet närmare varandra. Vi vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för såväl jobb som tillväxt. För att samhället ska vara tillgängligt krävs ett transportsystem med god standard och tillförlitlighet samt att det anpassas så att det kan användas av alla. De satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras, inklusive nya stambanor. Den socialdemokratiska regeringen presenterade i den nationella planen den största infrastruktursatsningen någonsin. Av de 881 miljarder kronor som omfattas av den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 fördelas 799 miljarder till massiva satsningar på järnväg, vägar och sjöfart – satsningar som om de fullföljs kommer att skapa jobb, nya bostäder och ett mer klimatsmart transportsystem. En ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är också viktig 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. Vidare vill vi framhålla att en livskraftig transportbransch är en viktig del i detta och en förutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna använda olika typer av transporter. Vi anser att Transportsystemets standard och tillförlitlighet

behöver förbättras ytterligare för att bidra till att alla ska få en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Vi vill även peka på att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt, och för att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer anser vi att hela kollektivtrafiken måste få både ökad kapacitet och ökad kvalitet. På så sätt kan arbetsmarknadsregionerna utvidgas och förutsättningarna för jobb och tillväxt kan därmed öka. Kollektivtrafiken har även en viktig del i att klara klimatomställningen eftersom kollektiva färdmedel är ett klimatsmart transportalternativ. Vi vill framhålla kollektivtrafikens betydelse för jämställdheten men också att mer behöver göras för att göra den mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Vi anser vidare att kollektivtrafiken ska vara avgiftsfri för unga på sommaren eftersom många unga är beroende av kollektivtrafik. Vi vet att många studenter och gymnasieungdomar använder kollektivtrafiken under sommarmånaderna för att ta sig till sommarjobb och olika fritidsaktiviteter. Vi anser att det är bra att unga reser kollektivt både sett till klimatet och för individens frigörelse. Vi anser även att det är positivt för samhället att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av de ungas resvanor. Mot denna bakgrund anser vi att det ska införas ett sökbart stöd om 500 miljoner kronor till regioner som erbjuder gratis kollektivtrafik till gymnasieelever och studenter under sommaren.

Sammantaget föreslår vi därmed en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 500 miljoner kronor för 2023 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Socialdemokraternas förslag till anslagsändringar 2023 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 15 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:12	Transportstyrelsen	2 407 440	+500 000
<b>Summa</b>			<b>+500 000</b>

## 2. Statens budget inom utgiftsområde 22 (V)

Kajsa Fredholm (V) anför:

Finansutskottet har föreslagit att riksdagen ska ställa sig bakom den utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2023 som regeringen har föreslagit (bet. 2022/23:FiU1). Regeringen har föreslagit att utgiftsramen ska bestämmas till 78 952 417 000 kronor (prop. 2022/23:1). Riksdagen väntas den 13 december 2022, efter att detta betänkande justerats, fatta beslut med anledning av finansutskottets förslag. Eftersom Vänsterpartiets förslag till

anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivå som jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Vänsterpartiets förslag 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 2022/23:1299 En rättvis väg genom krisen – Vänsterpartiets budgetmotion för 2023. Motionen behandlas i betänkande 2022/23:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 2 i det betänkandet. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Vänsterpartiets förslag till statens budget 2023 inom utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2022/23:1279. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Vi vill framhålla att Vänsterpartiets utgångspunkter för infrastrukturpolitiken är visionen om ett jämlikt samhälle och faktumet att världen befinner sig i ett klimatnödläge. Klimatomställningsarbetet måste accelereras betydligt för att vi ska nå våra klimatmål. Det är därför angeläget att ställa om transportsystemet till tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter, och efter coronapandemin krävs åtgärder som stärker medborgarnas möjligheter att resa hållbart och för att gods ska kunna transporteras med liten klimatpåverkan.

Investeringar i ny infrastruktur ska riktas till klimatvänliga transportslag och satsningar på järnväg och cykelinfrastruktur. Vi anser att trimningsåtgärder som förbättrar tillgängligheten och styr trafiken mot mindre energintensiva trafikslag och till kollektivtrafiken ska prioriteras. För att säkerställa nyinvesteringar och utbyggnad i kollektivtrafiken föreslår vi ett nytt investeringsstöd på 5 miljarder kronor årligen, varav 1 miljard kronor särskilt avsätts inom utgiftsområde 20 för en elbusspremie. Vi avvisar samtidigt regeringens föreslagna omfördelning av medel som tidigare avsatts för att genomföra ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Vidare vill vi öka investeringarna i nattågsfordon så att svenska nattåg kan köras i Europa samt ge ett statligt stöd till tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Sammantaget föreslår vi därför en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 4 590 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2023.

Dessvärre är underhållet av järnvägsinfrastrukturen eftersatt, och detta förorsakar störningar i trafiken som påverkar både person- och godstransporter negativt. För att komma upp till en nivå som åtgärdar underhållsskulden både på stambanorna och på de regionala banorna krävs insatser, och vi avvisar därför regeringens föreslagna omfördelning inom anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* av medel från järnvägsunderhåll till vägunderhåll. Vidare anser vi att tågoperatörerna som en tillfällig åtgärd inte ska behöva betala några banavgifter till staten under 2023. Därmed slipper branschen en utgift på 2 020 miljoner kronor under 2023 som i stället anslagsfinansieras med denna summa. Eftersom underhållet på vissa delar av vägnätet också är mycket eftersatt behövs det även ökade medel för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Vi vill därför

se särskilda riktade satsningar på vidmakthållande av vägnätet på landsbygden och föreslår därmed en ökning av anslaget med 900 miljoner kronor i detta syfte. Sammantaget föreslår vi att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska ökas med totalt 1 770 miljoner kronor jämfört med regeringens budgetförslag.

Vi anser även att fem nya anslag bör införas.

Samtidigt som kollektivtrafiken är viktig för hushållens ekonomi har den en avgörande betydelse för klimatomställningen. Därför anser vi att biljettpiserna i kollektivtrafiken fr.o.m. 2023 ska halveras genom att staten står för halva intäktsbeloppet från biljettintäkter inom kollektivtrafiken. Utgångspunkten ska vara att kollektivtrafiken ska ge rättvisa förutsättningar över hela landet och öka i den takt som krävs för att nå ambitiösa klimatmål. Mot denna bakgrund föreslår vi ett nytt anslag, *Halverade biljettpiserna i kollektivtrafiken*, och att det ska tillföras 12 miljarder kronor 2023.

Vidare har Sjöfartsverket stora ekonomiska problem som de inte har möjlighet att lösa på egen hand. Verkets intäkter varierar dessutom med konjunkturer, och därutöver har coronapandemin påverkat intäkterna kraftigt. För en stabil ekonomi i framtiden anser vi att det statliga finansieringsansvaret behöver bli tydligt så att Sjöfartsverket inte tvingas att enbart förlita sig på osäkra inkomster från sjöfartsavgifter. För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna föreslår vi därför ett nytt anslag, *Anslagsstöd Sjöfartsverket*, och att det ska tillföras 700 miljoner kronor för 2023.

Det finns ett stort behov av att rusta upp och bygga ut järnvägen samtidigt som det råder brist på bantekniker, spårsvetsare och el-, signal- och tele-tekniker som kan göra detta. Vi föreslår därför att ett nytt anslag införs, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, och att det ska tillföras totalt 120 miljoner kronor för 2023. I detta ingår att Trafikverket ska få ett utökad anslag med 110 miljoner kronor för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år. Inom sjöfarten handlar det främst om att göra det möjligt för redan yrkesverksamma som nu blivit arbetslösa att få fortbildning för att kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter, och därför bör ett tillskott göras med 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser.

Vidare vill vi att ytterligare ett nytt anslag, *Godspondlar*, ska införas och tillföras 100 miljoner kronor för 2023. Den politiska ambitionen att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har inte fungerat och vi vill därför peka på att ett sätt att i närtid kunna stimulera en överflyttning är att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspondlar.

Avslutningsvis vill vi understryka att det har stor betydelse att äldre bensin- och dieseldrivna bilar med större klimatpåverkan fasas ut under de kommande åren. Vi vill därför föreslå att ett nytt anslag, *Klimatomställningsstöd för personbilar*, införs och anvisas 250 miljoner kronor för 2023. Förslaget omfattar ett omställningsstöd för elbilar som innehåller en skrotningspremie samt ett stöd till konvertering från bensin- och dieselbil till drift med förnybara bränslen. Förslaget innebär att en konverteringspremie utbetalas till de som

konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. När det gäller den del som avser en allmän skrotningspremie för bilar är syftet att motverka att skrotbilar hamnar i naturen och skapar miljöproblem.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 19 530 miljoner kronor för 2023 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2023 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391	+4 590 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890	+1 770 000
99:1	Halverade biljetter i kollektivtrafiken (nytt anslag)		+12 000 000
99:2	Anslagsstöd Sjöfartsverket (nytt anslag)		+700 000
99:3	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart (nytt anslag)		+120 000
99:4	Godspendlar (nytt anslag)		+100 000
99:5	Klimatomställningsstöd för personbilar (nytt anslag)		+250 000
<b>Summa</b>			<b>+19 530 000</b>

### 3. Statens budget inom utgiftsområde 22 (C)

Ulrika Heie (C) anför:

Finansutskottet har föreslagit att riksdagen ska ställa sig bakom den utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2023 som regeringen har föreslagit (bet. 2022/23:FiU1). Regeringen har föreslagit att utgiftsramen ska bestämmas till 78 952 417 000 kronor (prop. 2022/23:1). Riksdagen väntas den 13 december 2022, efter att detta betänkande justerats, fatta beslut med anledning av finansutskottets förslag. Eftersom Centerpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Centerpartiets förslag 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 2022/23:2180 Jobben, klimatet och hela landet – Centerpartiets budgetmotion för 2023. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Motionen behandlas i betänkande 2022/23:FiU1, och vårt samlade förslag

framgår av reservation 3 i det betänkandet. Centerpartiets förslag till statens budget 2023 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2022/23:2195. 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, och att näringslivets gods-transporter fungerar är likaledes viktigt 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. Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar från de inrikes transporterna med 70 procent till 2030. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Centerpartiet 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. Det är de fem transportslagen tillsammans som skapar förutsättningar för transporteffektivitet och en smart omställning till klimatnytta. Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet. Möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna behöver förstärkas och det behövs därför en fossiloberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar och järnvägar och bättre kollektivtrafik i form av t.ex. buss, tåg och taxi i hela landet, utan att straffbeskatta dem som har långa avstånd. Även bredbandsfunktionaliteten är central.

För att finansiera förslaget om att sänka skatten vid pump med 3 kronor vill vi inledningsvis föreslå att ett nytt anslag införs, *Nedsättning av bränslepriser på landsbygden*, och att detta tillförs 6,3 miljarder kronor för 2023. Detta anslag bör få användas för att finansiera ett stödsystem där bilägare på landsbygden ges en rabatt på drivmedel.

För att finansiera förslag för ökat underhåll av vägar på landsbygden och en ökad utbyggnad av bredband i hela landet anser vi vidare att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* bör minskas med 1 000 miljoner kronor 2023. Vi anser också att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* bör minskas med 300 miljoner kronor för att finansiera andra prioriterade reformer.

För att permanent förstärka vägunderhållet, inte minst av vägar på landsbygden, anser vi att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska förstärkas med 200 miljoner kronor. Vi motsätter oss samtidigt regeringens förslag att avveckla klimatbonusen och därmed regeringens föreslagna tillskott till Transportstyrelsen med anledning av detta. Vi anser även att pris- och löneomräkningen bör sänkas, vilket sammantaget

innebär att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* bör minskas med 21 953 000 kronor.

Vi vill framhålla att ökad tillgång till snabbt bredband och bättre mobil-täckning är avgörande för att det ska gå att bo, arbeta och driva företag på landsbygden. För att ytterligare förbättra denna typ av infrastruktur anser vi att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* bör ökas med 200 miljoner kronor för 2023. Vi avvisar dock regeringens förslag om att stärka PTS ekonomiska styrning och anser således att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* kan minskas med 24 miljoner kronor.

Med utgångspunkt från pris- och löneomräkningen för statliga myndigheter anser vi vidare att anslagen 1:3 *Trafikverket* bör minskas med 3 863 000 kronor, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* bör minskas med 343 000 kronor, 1:13 *Trafikanalys* bör minskas med 245 000 kronor, 2:1 *Post- och telestyrelsen* bör minskas med 205 000 kronor och 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* bör minskas med 614 000 kronor.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 5 348 777 000 kronor för 2023 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Centerpartiets förslag till anslagsändringar 2023 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391	-1 000 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890	+200 000
1:3 Trafikverket	1 455 481	-3 863
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	-3 00 000
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	83 179	-343
1:12 Transportstyrelsen	2 407 440	-21 953
1:13 Trafikanalys	70 527	-245
2:1 Post- och telestyrelsen	119 862	-24 205
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 549 014	+200 000
2:6 Myndigheten för digitalförvaltning	162 410	-614
99:1 Nedsättning av bränslepriser på landsbygden (nytt anslag)		6 300 000
<b>Summa</b>		<b>+5 348 777</b>



#### 4. Statens budget inom utgiftsområde 22 (MP)

Daniel Helldén (MP) anför:

Finansutskottet har föreslagit att riksdagen ska ställa sig bakom den utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2023 som regeringen har föreslagit (bet. 2022/23:FiU1). Regeringen har föreslagit att utgiftsramen ska bestämmas till 78 952 417 000 kronor (prop. 2022/23:1). Riksdagen väntas den 13 december 2022, efter att detta betänkande justerats, fatta beslut med anledning av finansutskottets förslag. Eftersom Miljöpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Miljöpartiets förslag 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 2022/23:2275 Vi bygger det nya gröna folkhemmet – Miljöpartiets budgetmotion för 2023. Motionen behandlas i betänkande 2022/23:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 4 i det betänkandet. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Miljöpartiets förslag till statens budget 2023 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2022/23:2174. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Vi vill inledningsvis betona att vi alla tillsammans behöver säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett fossilfritt och hållbart sätt. Klimatfrågan måste prioriteras och få genomslag inom transportområdet. Målet om 70 procents sänkning av transportsektorns utsläpp fram till 2030 ska klaras men är bara en början mot nollutsläpp. Därför behövs stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. Transporter orsakar i dag omkring en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige och försämrar luftkvaliteten i städer och längs trafikleder. För att minska utsläppen från transporter behöver vi arbeta med tre områden. Det handlar om att byta drivmedel från fossilt till i första hand el och under en övergångsperiod biodrivmedel, effektivisera transporter och minska behovet av transporter. Tillsammans kan vi minska behovet av transporter genom att planera samhället smartare.

Pandemin har gett en skjuts åt utvecklingen av digitala lösningar och lett till förändringar i människors beteenden. Styrmedel och politiska beslut är viktiga för att driva på utvecklingen för mer energismarta lösningar och för att hållbar energi ska användas för godstransporter och resor. Miljöpartiet välkomnar nya tekniska innovationer som kan förändra beteendemönster och vill att lagstiftningen ska ligga i framkant och anpassas till morgondagens transportsystem. Andelen elbilar i nybilsförsäljningen ökar snabbt tack vare politiska reformer som elbilspremien och bonus malus-systemet. För att nå utsläppsmålen för transportsektorn finns därmed ett fortsatt stort behov av att stötta den pågående elektrifieringen med såväl bonus för miljöbilar som malus för fossildrivna bilar. Vidare behöver järnvägen rustas och byggas ut i hela

landet. Med tät och pålitlig kollektivtrafik och med moderna och säkra cykelbanor får fler människor möjlighet att avstå från bilen i vardagen.

Miljöpartiet anser att stadsmiljöavtalen ska förstärkas för mer och bättre infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik. Eftersom varutransporter förbrukar mindre energi och skapar mindre utsläpp om de kan transporteras på tåg eller båt anser vi även att det behövs mer satsningar på dessa transportslag. Vidare anser vi att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg, ytterligare åtgärder för att bygga bort flaskhalsar och satsningar på järnvägsvägen i hela landet behöver snabbas på. Vi vill därför öka anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 10 540 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2023. För att tågen ska gå i tid anser vi också att resurserna till underhåll av den befintliga järnvägen behöver öka. Att sänka underhållsbudgeten som regeringen gör är inte acceptabelt. Dessutom behöver en grön hamnstrategi tas fram. Därför anser vi att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* bör ökas med 3 750 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår för 2023.

Utsläppen från flyget måste minska, och för att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Vi vill därför minska flygresorna, särskilt de längre som ger mest klimatpåverkan samt resorna på sträckor där det finns bra järnväg. Vi anser även att flyget ska betala för sina utsläpp, något som huvudsakligen hanteras i Miljöpartiets budgetförslag i partimotion 2022/23:2275. Bromma flygplats ska läggas ned. Flygplatsen har spelat ut sin roll och utgör en anakronism som bromsar bostadsbyggandet i Stockholmsregionen. Mot bakgrund av behovet av att flyget ska betala sina kostnader anser vi att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* bör minskas med 63 miljoner kronor för 2023.

Vi anser även att fyra nya anslag bör införas.

Det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än bil, och fler behöver välja kollektiva färdmedel. Vidare behöver finansieringen av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken återställas i syfte att få till ett flexibelt, robust system som inte stannar vid länsgränsen. För att stärka kollektivtrafikhuvudmännen i deras arbete anser vi därför att ett nytt anslag, *Bidrag till upprätthållande av kollektivtrafiken*, bör inrättas permanent och tillföras 5 miljarder kronor för 2023.

Vi anser även att det behöver införas en särskild leasingcheck för elbil för personer med låga inkomster och menar därför att ett nytt anslag, *Leasingcheck*, bör införas och anvisas 1,8 miljarder kronor 2023. Stödet ska vara inkomstprövat och ge rätt till maximalt 1 500 kronor i månaden som kan användas till att leasa en elbil. Vidare anser vi att det behöver införas en skrotningspremie för att byta sin fossilbil till ett hållbart alternativ. En skrotningspremie på 20 000 kronor bör därför få användas för att skrota en bil som är minst 15 år gammal och pengarna användas till hållbar mobilitet som att leasa en elbil, betala för kollektivtrafik eller köpa en elcykel. För detta

ändamål bör ett nytt anslag, *Skrotningspremie*, införas och anvisas 2 miljarder kronor för 2023. Elbilschecken och skrotningspremien ska vara oberoende av varandra och syftar till att ställa om till fossilfria transporter och hjälpa dem som behöver bilen för att ta sig till jobbet men inte har råd med elbil.

Slutligen anser vi att ett nytt anslag, *Cykelstöd till personer med funktionsnedsättning*, ska utformas och inrättas. För ändamålet ska anslaget anvisas 100 miljoner kronor.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 23 127 miljoner kronor för 2023 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Miljöpartiets förslag till anslagsändringar 2023 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 18 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>		<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391	+10 540 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890	+3 750 000
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	151 013	-63 000
99:1	Bidrag till upprätthållande av kollektivtrafik (nytt anslag)		+5 000 000
99:2	Leasingcheck (nytt anslag)		+1 800 000
99:3	Skrotningspremie (nytt anslag)		+2 000 000
99:4	Cykelstöd till personer med funktionsnedsättning (nytt anslag)		+100 000
<b>Summa</b>			<b>+23 127 000</b>

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2022/23:1 Budgetpropositionen för 2023 utgiftsområde 22:*

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om medfinansiering av transportinfrastruktur i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.7.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om förskottering av transportinfrastruktur i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.7.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 62 358 000 000 kronor (avsnitt 3.7.1).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2023 besluta om byte av mark inom fastigheten Solna Hagalund 4:1 mot mark inom fastigheterna Solna Järva 3:14 och Solna Järva 3:15 (avsnitt 3.7.2).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor (avsnitt 3.7.12).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.7.20).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2023–2025 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.20).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.7.21).
9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2023–2025 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.21).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att avsluta den tidigare beslutade låneramen till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (avsnitt 3.7.22).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 000 000 000 kronor (avsnitt 3.7.22).

12. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
13. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2023 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 2022/23

*2022/23:1279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

*2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett sökbart stöd om 500 miljoner kronor bör införas till regioner som erbjuder gratis kollektivtrafik till gymnasieelever och studenter under sommaren, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:2174 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell A i motionen.

*2022/23:2195 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

BILAGA 2

# Regeringens och motionärernas anslagsförslag

## Anslag för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
		S	V	C	MP
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391	±0	4 590 000	-1 000 000	10 540 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890	±0	1 770 000	200 000	3 750 000
1:3 Trafikverket	1 455 481	±0	±0	-3 863	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	±0	±0	-300 000	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0	±0	±0	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	151 013	±0	±0	±0	-63 000
1:7 Trafikavtal	1 098 000	±0	±0	±0	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0	±0	±0	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	83 179	±0	±0	-343	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000	±0	±0	±0	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 648 987	±0	±0	±0	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 407 440	500 000	±0	-21 953	±0
1:13 Trafikanalys	70 527	±0	±0	-245	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	920 705	±0	±0	±0	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 600 000	±0	±0	±0	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0	±0	±0	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	351 000	±0	±0	±0	±0
1:18 Lån till körkort	151 466	±0	±0	±0	±0
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0	±0	±0	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	119 862	±0	±0	-24 205	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278	±0	±0	±0	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	±0	±0	±0	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	90 844	±0	±0	±0	±0

2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 549 014	±0	±0	200 000	±0
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	162 410	±0	±0	-614	±0
2:7	Digital förvaltning	215 744	±0	±0	±0	±0
<i>Förslag till anslag utöver regeringens förslag</i>						
99:1	Halverade biljettpreiser i kollektivtrafiken	±0	±0	12 000 000	±0	±0
99:2	Anslagsstöd Sjöfartsverket	±0	±0	700 000	±0	±0
99:3	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart	±0	±0	120 000	±0	±0
99:4	Godspendlar	±0	±0	100 000	±0	±0
99:5	Klimatomställningsstöd för personbilar	±0	±0	250 000	±0	±0
99:6	Nedsättning av bränslepriser på landsbygden	±0	±0	±0	6 300 000	±0
99:7	Bidrag till upprätthållande av kollektivtrafik	±0	±0	±0	±0	5 000 000
99:8	Leasingcheck	±0	±0	±0	±0	1 800 000
99:9	Skrotningspremie	±0	±0	±0	±0	2 000 000
99:10	Cykelstöd till personer med funktionsnedsättning	±0	±0	±0	±0	100 000
<b>Summa för utgiftsområdet</b>		<b>78 952 417</b>	<b>500 000</b>	<b>19 530 000</b>	<b>5 348 777</b>	<b>23 127 000</b>

BILAGA 3

# Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

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

## Beställningsbemyndiganden inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Tidsperiod</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	130 918 874	2024–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	37 181 126	2024–2038
1:7 Trafikavtal	3 500 000	2024–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	56 000 000	2024–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	14 000 000	2024–2037
1:18 Lån till körkort	125 000	2024–2026
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2024–2027
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2024–2027
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	531 000	2024–2033