



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet merparten av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2002 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2001/02:1). Övriga förslag i budgetpropositionen behandlar utskottet i sitt betänkande Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (bet. 2001/02:TU2). Vidare behandlar utskottet i detta betänkande proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice samt 126 motioner.

Till betänkandet har fogats 33 reservationer och 11 särskilda yttranden. De frågor som reservationerna och de särskilda yttrandena avser samt de partier som har avgett dem framgår av innehållsförteckningen (s. 8 och 9).

Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet liberalerna har avgivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena 1–4 (s. 159–165).

Anslag inom utgiftsområde 22

Riksdagen beslutade den 21 november 2001 att ställa sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 24,5 miljarder kronor för budgetåret 2002. I budgetpropositionen redovisar regeringen hur den anser att detta belopp bör fördelas mellan olika anslag. Den största delen av beloppet, 22,2 miljarder kronor, föreslås gå till vägar och järnvägar och då främst infrastrukturåtgärder i form av investeringar och underhåll. Utskottet ställer sig bakom regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar.

Vägar och järnvägar

Utskottet föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 13,4 miljarder kronor till anslaget Väghållning och statsbidrag och 7,0 miljarder kronor till anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter. Dessa anslag samt de föreslagna möjligheterna till lånefinansiering gör det möjligt att genomföra en nödvändig ambitionshöjning inom väghållning och banhållning.

Sjöfart och luftfart

Riksdagen beslutade den 24 oktober 2001 att införa ett nytt sjöfartsstöd. Riksdagsbeslutet innebär främst att det gamla rederistödet, omfattande lastfartyg i internationell trafik, ersatts med ett nytt stöd som gäller såväl lastfartyg som passagerarfartyg i internationell trafik. Eftersom utbetalningar enligt det gamla systemet kommer att göras även nästa år föreslår utskottet en medelsanvisning på 212,5 miljoner kronor.

Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att en översyn av sjöfartens farledsavgifter snarast bör genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok om transportpolitiken.

Riksdagen föreslås anvisa 99,5 miljoner kronor i driftbidrag till kommunala flygplatser.

Rikstrafiken

Utskottet föreslår att 786 miljoner kronor anvisas till anslaget Rikstrafiken: Trafikupphandling. Anslaget bekostar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg och transportstöd till Gotland.

IT, tele, post och grundläggande kassatjänst

Utskottet anser, i likhet med regeringen, att det bör slås fast i lag att det skall finnas en kassaservice i hela landet. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till lag om grundläggande kassaservice i proposition 2001/02:34. Innebörden av förslaget är att det är Posten AB som skall tillhandahålla denna tjänst. Som ersättning för detta föreslås riksdagen anvisa 400 miljoner kronor till Posten AB.

Utskottet ställer sig också bakom ett lagförslag i budgetpropositionen som innebär att möjligheten att ge kommuner stöd till lokala telenät genom att deras skattekonto krediteras förlängs med ett år så att perioden omfattar den 1 juli 2000–den 31 december 2005.

Riksdagen föreslås anvisa 153 miljoner kronor i syfte att trygga funktionshinderades behov av telekommunikationer och posttjänster.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	10
Redogörelse för ärendet	21
Utskottets överväganden	22
1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	22
1.1 Utgiftsområdets omfattning.....	22
1.2 Riksdagens beslut om ram för utgiftsområdet.....	22
1.3 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet	23
1.4 Politikområde Transportpolitik	24
Politikområdets omfattning	24
Anslag inom verksamhetsområde Väg	25
Anslag inom verksamhetsområde Järnväg	26
Anslag inom verksamhetsområde Sjöfart	28
Anslag inom verksamhetsområde Luftfart	30
Anslag inom verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik	30
Anslag inom verksamhetsområde Forskning och analys.....	31
1.5 Politikområde IT, tele och post	32
Politikområdets omfattning	32
Anslag inom politikområdet.....	32
1.6 Sammanfattning av utskottets ställningstaganden till anslagsförslagen	34
2 Vägar.....	34
2.1 Låneram för byggande av broar som ersätter färjor	36
Regeringens förslag.....	36
Utskottets ställningstagande	36
2.2 Statlig borgen inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen.....	36
Regeringens förslag.....	36
Utskottets ställningstagande	37
2.3 Ekonomiska förpliktelser för långsiktiga avtal.....	37
Regeringens förslag.....	37
Utskottets ställningstagande	37
2.4 Enskilda vägar	38
Bakgrund.....	38
Motionsförslag	39
Utskottets ställningstagande.....	43
2.5 Färjetrafik m.m.....	44
Motionsförslag	44
Utskottets ställningstagande	46
2.6 Vägmärken och vägskyltar	48
Motionsförslag	48

Utskottets ställningstagande	49
2.7 Vägsalt.....	50
Motionsförslag.....	50
Utskottets ställningstagande	50
3 Järnvägar och Öresundsförbindelsen.....	52
3.1 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.	53
3.2 Ekonomiska förpliktelser.....	53
3.3 Arlandabanan.....	53
Bakgrund	53
Regeringens förslag	54
Utskottets ställningstagande	54
3.4 Banavgifter	54
Motionsförslag.....	54
Utskottets ställningstagande	54
3.5 Banverkets produktionsverksamhet.....	55
Bakgrund	55
Motionsförslag.....	55
Utskottets ställningstagande	55
3.6 Järnvägssäkerhet.....	56
Motionsförslag.....	56
Utskottets ställningstagande	56
3.7 Finansiella befogenheter för Statens järnvägar m.m.	56
Bakgrund	56
Regeringens förslag	57
Utskottets ställningstagande	57
3.8 Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB.....	58
Motionsförslag.....	58
Utskottets ställningstagande	58
3.9 Kapitaltillskott till SVEDAB AB	59
Bakgrund	59
Regeringens förslag	60
Utskottets ställningstagande	60
3.10 Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron	60
Motionsförslag.....	60
Utskottets ställningstagande	61
3.11 Öresundsbronns prissättning m.m.	61
Motionsförslag.....	61
Utskottets ställningstagande	63
4 Sjöfart.....	64
4.1 Sjöfartsstödet – den svenska rederinäringens internationella konkurrenskraft.....	65
Inledning.....	65
Motionsförslag.....	66
Utskottets ställningstagande	66
4.2 Handelssjöfartens kostnadsansvar	68

Inledning	68
Motionsförslag	69
Godstransportdelegationens slutbetänkande och kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010.....	70
Utskottets ställningstagande	70
4.3 Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket	71
Regeringens förslag.....	71
Utskottets ställningstagande	72
4.4 Statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium.....	72
Regeringens förslag.....	72
Utskottets ställningstagande	72
4.5 Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)	72
Regeringens förslag.....	72
Utskottets ställningstagande	72
4.6 Vänersjöfart m.m.....	73
Inledning	73
Motionsförslag	73
Utskottets ställningstagande	74
4.7 Miljö- och säkerhetsfrågor	75
Inledning	75
Motionsförslag	75
Utskottets ställningstagande	76
4.8 Fritidsbåtar	77
Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister.....	77
Förarbevis m.m.....	78
Åtgärder mot buller	79
4.9 Vissa övergripande hamnfrågor	79
Motionsförslag	79
Utskottets ställningstagande	79
4.10 M/S Estonias förlisning	81
Vissa kostnader med anledning av förlisningen	81
Regeringens överväganden och beslut i fråga om en ny utredning av förlisningen.....	82
Motionsförslag om ny utredning av förlisningen	82
Utskottets ställningstagande	83
4.11 Övrigt	83
Medel till marin forskning.....	83
Horstensleden	84
Återbemanning av Vinga lotsutkik.....	84
Sjöräddningssällskapets roll	85
Tonnageskatt	85
5 Luftfart	86
5.1 Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket	87
Regeringens förslag.....	87

Utskottets ställningstagande	87
5.2 Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur, m.m.	88
Motionsförslag.....	88
Utskottets ställningstagande	89
5.3 Luftfartsverkets avgifter	90
Motionsförslag.....	90
Utskottets ställningstagande	90
5.4 Slottidssystemet	91
Motionsförslag.....	91
Utskottets ställningstagande	91
5.5 Avreglering och konkurrens inom flyget.....	93
Motionsförslag.....	93
Utskottets ställningstagande	94
5.6 Ägande i flygbolag	95
Motionsförslag.....	95
Utskottets ställningstagande	96
5.7 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet	97
Motionsförslag.....	97
Utskottets ställningstagande	98
5.8 Arlanda flygplats	99
Motionsförslag.....	99
Utskottets ställningstagande	100
5.9 Landvetters flygplats	100
Motionsförslag.....	100
Utskottets ställningstagande	100
5.10 Skydd mot brottsliga handlingar.....	101
Motionsförslag.....	101
Utskottets ställningstagande	101
6 Kollektivtrafik	102
6.1 Lokal och regional kollektivtrafik	103
Bakgrund	103
Motionsförslag.....	105
Utskottets ställningstagande	106
6.2 Rikstrafiken och interregional kollektiv persontrafik	108
6.3 Anslaget för trafikupphandling.....	109
Regeringens förslag	109
Utskottets ställningstagande	109
6.4 Vissa upphandlingsfrågor m.m.	109
Motionsförslag.....	109
Utskottets ställningstagande	110
7 Gotlandstrafiken	113
7.1 Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken	113
Bakgrund	113
Motionsförslag.....	115
Utskottets ställningstagande	116

7.2 Nya färjeförbindelser.....	116
Motionsförslag	116
Utskottets ställningstagande	117
8 Färdtjänst.....	118
Bakgrund.....	118
Motionsförslag	119
Utskottets ställningstagande	120
9 Statens haverikommission.....	121
Bakgrund och regeringens förslag.....	121
Utskottets ställningstagande	122
10 IT, tele, post och grundläggande kassaservice	122
10.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.....	123
Bakgrund.....	123
Regeringens förslag.....	124
Motionsförslag	124
Utskottets ställningstagande	124
10.2 Samhällsupphandling	125
Regeringens förslag.....	125
Utskottets ställningstagande	125
10.3 Garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB	125
Regeringens förslag.....	125
Utskottets ställningstagande	125
10.4 Privatisering av Posten AB.....	126
Motionsförslag	126
Utskottets ställningstagande	126
10.5 Postservice.....	126
Motionsförslag	126
Utskottets ställningstagande	127
10.6 Grundläggande kassaservice	128
Gällande reglering	128
Regeringens förslag.....	129
Motionsförslag	130
Utskottets ställningstagande	131
Reservationer	133
1. Enskilda vägar (m, kd, c, fp)	133
2. Vägmärken och vägskyltar (m, kd, c, fp)	133
3. Vägsalt (c).....	134
4. Banavgifter (m)	135
5. Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB (c)	135
6. Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron (m, kd, c, fp).....	136
7. Sjöfartsstödet – den svenska rederinärings internationella konkurrenskraft (m).....	137

8. Övriga frågor om handelssjöfartens kostnadsansvar (m, kd).....	137
9. Vänersjöfart m.m. (m, kd, c, fp)	139
10. Miljö- och säkerhetsfrågor (kd).....	140
11. Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister (m, kd, fp)	140
12. Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister (v, mp).....	141
13. Förarbevis m.m. (mp)	141
14. Avreglering och privatisering av hamnväsendet (m).....	142
15. Ny utredning av M/S Estonias förlisning (m, kd, mp).....	142
16. Tonnageskatt (c)	143
17. Uppdelning av Luftfartsverket (m, kd, c, fp).....	144
18. Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel (m, kd, c, fp)	144
19. Privatisering av statliga flygplatser (m, c, fp).....	145
20. Luftfartsverkets avgifter (m).....	145
21. Sveriges agerande i WTO-förhandlingarna (m, fp)	146
22. Konkurrensen på flygmarknaden (m, kd, c, fp)	146
23. Nationella flygbolag (m)	147
24. Statens ägande i SAS (m, kd, c, fp)	147
25. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (m).....	148
26. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (v, c, mp).....	148
27. Senareläggningar av investeringar (m)	149
28. En fjärde bana på Arlanda (m, kd).....	149
29. Skydd mot brottsliga handlingar (kd)	150
30. Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken (m, kd, c, fp)	150
31. Kommunalt IT-stöd (m).....	151
32. Privatisering av Posten AB (m)	151
33. Grundläggande kassaservice (m, kd, fp).....	152
Särskilda yttranden	152
1. Anslag inom utgiftsområde 22 (m).....	152
2. Anslag inom utgiftsområde 22 (kd).....	155
3. Anslag inom utgiftsområde 22 (c)	157
4. Anslag inom utgiftsområde 22 (fp).....	158
5. Färjetrafik m.m. (c).....	159
6. Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB (v)	159
7. Översyn av farledsavgifterna (s, mp).....	160
8. Vänersjöfart m.m. (s).....	160
9. Återbemanning av Vinga lotsutkik (fp).....	160
10. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (s)	161
11. Kommunalt IT-stöd (c).....	161
Bilaga 1	
Regeringens lagförslag	162
1 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät	162
2 Förslag till lag om grundläggande kassaservice	163

3 Förslag till lag om ändring i postlagen (1993:1684)	164
Bilaga 2	
Utskottets förslag till beslut om anslag inom utgiftsområde 22	
Kommunikationer	165
Bilaga 3	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för år 2002 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	166
Bilaga 4	
Förteckning över behandlade förslag	168
Proposition 2001/02:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	168
Proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice	170
Motioner väckta med anledning av proposition 2001/02:20	
Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem	171
Motioner väckta med anledning av proposition 2001/02:34	
Grundläggande kassaservice	172
Motioner från riksmötet 1999/2000.....	173
Motioner från riksmötet 2000/01	173
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2001	174

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Anslagsfrågor

1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen anvisar anslag för budgetåret 2002 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt utskottets förslag i *bilaga 2*. Därmed bifaller riksdagen proposition 2001/02:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer i denna del och avslår motionerna 2001/02:T392, 2001/02:T450 yrkande 26, 2001/02:T454 yrkandena 2–11, 2001/02:T463 yrkande 23 och 2001/02:Fi294 yrkande 22.

Vägar

2. Låneram för byggande av broar som ersätter färjor

Riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 000 000 kr för Vägverket för byggande av broar som ersätter färjor. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

3. Statlig borgen inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen

Riksdagen bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för de lån som Göteborgsleder AB tar upp inom en total ram om högst 4 600 000 000 kr. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

4. Ekonomiska förpliktelser för långsiktiga avtal

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 500 000 000 kr efter år 2002. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

5. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T209 yrkande 15, 1999/2000:T213 yrkande 8, 1999/2000:T320 yrkande 2, 1999/2000:T340, 1999/2000:N214 yrkande 26, 2000/01:Sk1025 yrkande 9, 2001/02:T15 yrkande 17, 2001/02:T238 yrkandena 1–5, 2001/02:T257, 2001/02:T267, 2001/02:T317, 2001/02:T321, 2001/02:T380, 2001/02:T447 yrkande 2, 2001/02:T450 yrkande 3, 2001/02:T463 yrkande 19, 2001/02:MJ338 yrkandena 12 och 14, 2001/02:Sk288 yrkande 11 samt 2001/02:Sk433 yrkande 9.

Reservation 1 (m, kd, c, fp)

6. Färjetrafik m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T43, 2001/02:T225, 2001/02:T237, 2001/02:T238 yrkande 6, 2001/02:T325 och 2001/02:MJ220 yrkande 2.

7. Vägmärken och vägskyltar

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T245, 2001/02:T248, 2001/02:T322, 2001/02:T383, 2001/02:T408, 2001/02:T448 och 2001/02:Sk433 yrkande 10.

Reservation 2 (m, kd, c, fp)

8. Vägsalt

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T211 och 2001/02:T426.

Reservation 3 (c)

Järnvägar och Öresundsförbindelsen**9. Låneram för vissa järnvägsinvesteringar**

Riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 200 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrift- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för statens andel av lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

10. Ekonomiska förpliktelser

Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kr efter år 2002. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

11. Arlandabanan

Riksdagen godkänner

a) att regeringen fr.o.m. år 2002 tar ut en garantiavgift för statens garantiåtaganden till Arlandabanan Projekt AB,

b) att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till Arlandabanan Projekt AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket och tilldelade medel på Banverkets anslag till lika delar.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar.

12. Banavgifter

Riksdagen avslår motion 2001/02:T239 yrkande 11.

Reservation 4 (m)

13. Banverkets produktionsverksamhet

Riksdagen avslår motion 2001/02:T239 yrkande 6.

14. Järnvägssäkerhet

Riksdagen avslår motion 2001/02:T424.

15. Finansiella befogenheter för Statens järnvägar m.m.

Riksdagen bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar samt de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

16. Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T15 yrkande 22, 2001/02:T351 och 2001/02:T435.

Reservation 5 (c)

17. Kapitaltillskott till SVEDAB AB

Riksdagen godkänner att regeringen under år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB AB samt räntan för detta lån. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

18. Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron

Riksdagen avslår motion 2001/02:T239 yrkande 7.

Reservation 6 (m, kd, c, fp)

19. Öresundsbrons prissättning m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T223, 2001/02:T259, 2001/02:T382, 2001/02:N218 yrkandena 3–5, 2001/02:N229 yrkandena 1–3 och 2001/02:N258 yrkande 4.

Sjöfart**20. Sjöfartsstödet – den svenska rederinäringens internationella konkurrenskraft**

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T253 yrkandena 1 och 9, 2001/02:T400 och 2001/02:T446.

Reservation 7 (m)

21. Sjöfartsstöd för fartyg som inte är svenskregistrerade

Riksdagen avslår motion 2001/02:T451.

22. Översyn av farledsavgifterna

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om en översyn av farledsavgifterna. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T253 yrkande 7 och 2001/02:T467 yrkande 4.

23. Övriga frågor om handelssjöfartens kostnadsansvar

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T246, 2001/02:T253 yrkandena 5, 8, 12, 14 och 15, 2001/02:T444 yrkandena 1–4 samt 2001/02:T467 yrkandena 5 och 10.

Reservation 8 (m, kd)

24. Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket

Riksdagen

- a) godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar,
- b) bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- c) bemyndigar regeringen att för 2002 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar.

25. Statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium

Riksdagen godkänner att regeringen vidtar åtgärder för att den avgift som debiteras för statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium fr.o.m. 2002 skall kunna vara riskavspeglande. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

26. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

27. Vänersjöfart m.m.

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T237 yrkande 3, 2001/02:T15 yrkande 31, 2001/02:T46 yrkande 9, 2001/02:T219, 2001/02:T247, 2001/02:T253 yrkande 6, 2001/02:T277, 2001/02:T289 yrkande 2, 2001/02:T294, 2001/02:T323, 2001/02:T390, 2001/02:T443, 2001/02:T463 yrkande 15 samt 2001/02:T467 yrkandena 2 och 3.

Reservation 9 (m, kd, c, fp)

28. Miljö- och säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T615, 2001/02:T46 yrkande 8, 2001/02:T444 yrkande 5, 2001/02:T463 yrkande 17 samt 2001/02:T467 yrkandena 6, 8 och 9.

Reservation 10 (kd)

29. Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T253 yrkande 13 och 2001/02:T339.

Reservation 11 (m, kd, fp)

Reservation 12 (v, mp)

30. Förarbevis m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T276 och 2001/02:T354.

Reservation 13 (mp)

31. Åtgärder mot buller

Riksdagen avslår motion 2001/02:T210.

32. Avreglering och privatisering av hamnväsendet

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T201 yrkande 18, 2000/01:T642 yrkandena 1 och 2 och 2001/02:T253 yrkande 2.

Reservation 14 (m)

33. Samlat grepp om hamnfrågorna

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T637 och 2001/02:T417.

34. Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

35. Ny utredning av M/S Estonias förlisning

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T622, 2000/01:T631, 2000/01:T647, 2001/02:T374 och 2001/02:T458.

Reservation 15 (kd, mp, Im)

36. Medel till marin forskning

Riksdagen avslår motion 2001/02:T467 yrkande 7.

37. Horstensleden

Riksdagen avslår motion 2001/02:T255.

38. Återbemanning av Vinga lotsutkik

Riksdagen avslår motion 2001/02:T271.

39. Sjöräddningssällskapets roll

Riksdagen avslår motion 2001/02:T367.

40. Tonnageskatt

Riksdagen avslår motion 2001/02:T15 yrkande 30.

Reservation 16 (c)

Luftfart**41. Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket**

Riksdagen

- a) godkänner att regeringen fr.o.m. 2002 tar ut en garantiavgift för statens åtagande till LFV AirportCenter AB,
- b) godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till LFV AirportCenter AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket,
- c) godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar,
- d) bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- e) bemyndigar regeringen att för år 2002 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar.

42. Uppdelning av Luftfartsverket

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T15 yrkande 34, 2001/02:T419 yrkande 8 och 2001/02:T450 yrkande 16.

Reservation 17 (m, kd, c, fp)

43. Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T419 yrkande 9 och 2001/02:T463 yrkande 3.

Reservation 18 (m, kd, c, fp)

44. Privatisering av statliga flygplatser

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T15 yrkande 35, 2001/02:T272 yrkande 2, 2001/02:T419 yrkande 6 och 2001/02:T463 yrkande 14.

Reservation 19 (m, c, fp)

45. Luftfartsverkets avgifter

Riksdagen avslår motion 2001/02:T203.

Reservation 20 (m)

46. EG:s regelsystem för slottider

Riksdagen avslår motion 2001/02:T419 yrkande 1.

47. Slottider för inrikesflyget

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T8 yrkande 4 och 2001/02:T428.

48. Sveriges agerande i WTO-förhandlingarna

Riksdagen avslår motion 2001/02:T419 yrkande 3.

Reservation 21 (m, fp)

49. Konkurrensen på flygmarknaden

Riksdagen avslår motion 2001/02:T463 yrkande 13.

Reservation 22 (m, kd, c, fp)

50. Nationella flygbolag

Riksdagen avslår motion 2001/02:T419 yrkande 2.

Reservation 23 (m)

51. Statens ägande i SAS

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T15 yrkande 36, 2001/02:T450 yrkande 17 och 2001/02:T463 yrkande 2.

Reservation 24 (m, kd, c, fp)

52. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T8 yrkande 3, 2001/02:T229, 2001/02:T331, 2001/02:T338, 2001/02:T376, 2001/02:T399 och 2001/02:T419 yrkande 7.

Reservation 25 (m)

Reservation 26 (v, c, mp)

53. Senareläggningar av investeringar

Riksdagen avslår motion 2001/02:T419 yrkande 4.

Reservation 27 (m)

54. En fjärde bana på Arlanda

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T355 yrkande 5 och 2001/02:T450 yrkande 14.

Reservation 28 (m, kd)

55. Landvetters flygplats

Riksdagen avslår motion 2001/02:T378.

56. Skydd mot brottsliga handlingar

Riksdagen avslår motion 2001/02:T450 yrkande 15.

Reservation 29 (kd)

Kollektivtrafik**57. Lokal och regional kollektivtrafik**

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T305, 2001/02:T329, 2001/02:T450 yrkande 23 och 2001/02:T457.

58. Anslaget för trafikupphandling

Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare åtaganden under åren 2002–2008, innebär utgifter på högst 3 200 000 000 kr. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

59. Vissa upphandlingsfrågor m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T215, 2001/02:T221, 2001/02:T239 yrkandena 3 och 16, 2001/02:T284 samt 2001/02:T460.

Gotlandstrafiken

60. Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T8 yrkande 1, 2001/02:T15 yrkandena 32 och 33, 2001/02:T336, 2001/02:T468 yrkandena 1–3 och 2001/02:K321 yrkande 4.

Reservation 30 (m, kd, c, fp)

61. Nya färjeförbindelser

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T320, 2001/02:T349, 2001/02:T387 och 2001/02:T388.

Färdtjänst

62. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T217, 2001/02:T299, 2001/02:T327, 2001/02:T348, 2001/02:T361, 2001/02:T373, 2001/02:T394, 2001/02:T402, 2001/02:Sf402 yrkande 8, 2001/02:So500 yrkandena 4–6, 2001/02:So618 yrkande 13, 2001/02:So619 yrkande 9 och 2001/02:So630 yrkande 14.

Statens haverikommission

63. Statens haverikommission

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

IT, tele, post och grundläggande kassatjänst

64. Kommunalt IT-stöd

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del och avslår motion 2001/02:T454 yrkande 12.

Reservation 31 (m)

65. Samhällsupphandling

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kr under åren 2003–2004. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

66. Garantiåtaganden till SOS Alarm Sverige AB

Riksdagen godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002 tidsbegränsar statens garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB med upp till 10 års löptid och debiterar garantitagaren riskavspglande avgift för garantin. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i denna del.

67. Privatisering av Posten AB

Riksdagen avslår motion 2001/02:T438 yrkande 1.

Reservation 32 (m)

68. Postservice

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T359, 2001/02:T438 yrkande 2, 2001/02:T445, 2001/02:T463 yrkande 22 och 2001/02:T466 yrkande 1.

69. Grundläggande kassaservice

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om grundläggande kassaservice,
2. lag om ändring i postlagen (1993:1684).

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:34 och avslår motionerna 2001/02:T55, 2001/02:T56 yrkandena 1 och 2, 2001/02:T57, 2001/02:T58 och 2001/02:T466 yrkande 2.

Reservation 33 (m, kd, fp)

Stockholm den 27 november 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström¹ (c), Per-Richard Molén¹ (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling¹ (kd), Tom Heyman¹ (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman¹ (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg¹ (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik¹ (fp) och Jan-Evert Rådström¹ (m).

¹Ledamoten har ej deltagit i beslutet under punkt 1.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet merparten av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2002 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2001/02:1). Övriga förslag i budgetpropositionen behandlar utskottet i sitt betänkande Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (bet. 2001/02:TU2). Vidare behandlar utskottet i detta betänkande proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice samt 126 motioner.

Betänkandet är disponerat på följande sätt. I avsnitt 1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer behandlas regeringens och motionernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2002. I avsnitten 2–10 behandlar utskottet övriga frågor.

Under varje avsnitt anges de propositions- och motionsyrkanden som behandlas i respektive avsnitt.

I *bilaga 1* finns tre lagförslag.

Regeringen föreslår i proposition 2001/02:1 utgiftsområde 22 att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

Regeringen föreslår i proposition 2001/02:34 att riksdagen *dels* antar regeringens förslag till lag om grundläggande kassaservice, *dels* antar regeringens förslag till lag om ändring i postlagen (1993:1684).

I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2002 inom utgiftsområdet.

I *bilaga 3* redovisas regeringens och partiernas förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår inom utgiftsområdet.

I *bilaga 4* redovisas en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet. Efter varje yrkande anges i vilket avsnitt yrkandet behandlas.

Utskottets överväganden

1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen för budgetåret 2002 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisar anslag enligt regeringens förslag. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag (m, kd, c, fp) om alternativ anslagsberäkning avstyrks.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar m.m. för budgetåret 2002 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. De yrkanden som behandlas är:

dels budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, punkt 31) enligt vilket föreslås

31. att riksdagen för budgetåret 2002 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt propositionens uppställning (s. 13).

dels motionerna

- 2001/02:T392 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2001/02:T450 yrkande 26 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T454 yrkandena 2–11 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T463 yrkande 23 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:Fi294 yrkande 22 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

1.1 Utgiftsområdets omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar två politikområden, Transportpolitik samt delar av politikområdet IT, tele och post. Det förstnämnda politikområdet består i sin tur av sex verksamhetsområden, nämligen Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.

1.2 Riksdagens beslut om ram för utgiftsområdet

Den 14 juni 2001 beslutade riksdagen (prop. 2000/01:100, bet. 2000/01:FiU20, rskr. 2000/01:288) att – som riktlinje för regeringens budgetarbete –

fastställa den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden för åren 2002–2004. För utgiftsområde 22 Kommunikationer beräknades 24 967 miljoner kronor för budgetåret 2002. I budgetpropositionen för år 2002 föreslås att utgiftsområdet tillförs 24 469 miljoner kronor, dvs. ca en halv miljard kronor mindre än enligt den ekonomiska vårpropositionen. Den 21 november 2001 har riksdagen fastställt ramen för utgiftsområde 22 i enlighet med förslaget i budgetpropositionen.

1.3 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet

Det transportpolitiska målet

Det övergripande målet för transportpolitiken är enligt 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål har preciserats i fem delmål:

- ett tillgängligt transportsystem
- en hög transportkvalitet
- en säker trafik
- en god miljö
- en positiv regional utveckling.

I den infrastrukturproposition (2001/02:20) som regeringen lagt fram för riksdagen i oktober 2001 föreslås att delmålet om hög transportkvalitet utvidgas så att det omfattar såväl medborgarna som näringslivet. Dessutom föreslås en nytt sjätte delmål om ett jämställt transportsystem. Dessa förslag har tillstyrkts av utskottet (bet. 2001/02:TU2).

För vissa delmål har regeringen utarbetat s.k. verksamhetsgrensmål. Så har t.ex. Vägverket för innevarande budgetår ålagts att bidra till att antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor minskar och att antalet dödade i vägtrafikolyckor år 2007 understiger 270. För år 2001 gäller målet att antalet dödade per fordonskilometer till följd av vägtrafikolyckor år 2001 skall minska jämfört med år 2000.

Mål för politikområdet IT, tele och post

Det övergripande målet för politikområdet är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Målet har för var och en av verksamheterna preciserats på följande sätt.

Målet för IT-politiken

Inom ramen för den nationella IT-strategi som riksdagen beslutade om år 1996 lades bl.a. följande mål fast:

- IT:s möjligheter skall utnyttjas så att de bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning och stärker Sveriges konkurrenskraft,
- allas lika möjligheter skall värnas så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

Ett mer ambitiöst övergripande mål för IT-politiken formulerades i samband med behandlingen våren 2000 av proposition 1999/2000:86 Ett informations-samhälle för alla (bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256). Enligt detta mål skall Sverige som första nation bli ett informationssamhälle för alla.

Målet för telepolitiken

För telepolitiken gäller att enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer. Var och en skall ha möjlighet att från sin stadigvarande bostad eller sitt fasta verksamhetsställe till ett rimligt pris utnyttja telefonitjänst inom ett allmänt tillgängligt telenät.

Det postpolitiska målet

I hela landet skall det finnas en posttjänst som är av god kvalitet och som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst 20 kg. Alla skall kunna få sådana försändelser befordrade till enhetliga priser. Det skall finnas möjlighet att försäkra försändelser och att få kvitto från mottagaren på att en försändelse har tagits emot.

Enligt postlagen svarar staten för att det skall finnas en grundläggande kassaservice som innebär att alla i hela landet har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. På annan plats i detta betänkande tillstyrker utskottet regeringens förslag (prop. 2001/02:34) om att detta statliga ansvar skall regleras i särskild lag.

1.4 Politikområde Transportpolitik

Politikområdets omfattning

Politikområdet omfattar verksamhetsområdena Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.

Regeringen bedömer att en ambitionshöjning inom väghållning och banhållning är nödvändig för att möta utvecklingen. Därför föreslår regeringen (punkt 3) att återstående amorteringar avseende vissa lånefinansierade vägprojekt skall skjutas upp två år samt (punkt 4) att en tidigareläggning av väg- och banåtgärder möjliggörs genom lånefinansiering till ett belopp av ca 2 miljarder kronor under år 2002. Dessa förslag jämte ett motionsyrkande (kd) om lånefinansiering behandlar utskottet i sitt infrastrukturbetänkande (bet. 2001/02:TU2).

Anslag inom verksamhetsområde Väg

Vägverkets administrationsanslag

Anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* används för finansiering av verkets kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, internt expertstöd, intern utveckling samt viss utredningsverksamhet. I förra årets budgetproposition beräknades anslaget till 1 030 miljoner kronor. I samband med behandlingen av tilläggsbudgeten våren 2001 minskades, på förslag av regeringen, anslaget med 257 miljoner kronor, till 787 miljoner kronor. Detta skulle enligt regeringen ses som ett uttryck för regeringens förväntningar på en fortsatt minskning av Vägverkets administrationskostnader, vilka ökat mellan 1996 och 1999 men minskat mellan 1999 och 2000. För nästa budgetår föreslår regeringen en anslagsnivå på 1 030 miljoner kronor. Av ökningen om totalt 243 miljoner kronor motsvarar 218 miljoner kronor anslagsöverföringar medan 25 miljoner kronor utgör pris- och löneomräkning.

Samtliga partier som motionerat om alternativ anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 anser att administrationsanslaget kan minskas i förhållande till regeringens förslag. Längst går Folkpartiet som föreslår en nedräkning med 75 miljoner kronor. Moderaterna respektive Centerpartiet vill minska anslaget med 60 miljoner kronor och 55 miljoner kronor medan Kristdemokraterna redovisar det minst långtgående besparingsförslaget, 20 miljoner kronor.

Väghållningsanslaget

Av budgetpropositionen framgår att anslagets ändamål föreslås utvidgat fr.o.m. år 2002. Det skall sålunda bekosta en rad sektorsuppgifter, t.ex. insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, forskning och utveckling samt bidrag till ideella organisationer. Vidare skall anslaget finansiera myndighetsutövning, statlig väghållning och bidrag till kollektivtrafik, enskilda vägar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation för kommunerna för lokal och regional busstrafik. För innevarande budgetår har totalt anvisats 13 905 miljoner kronor. För nästa budgetår föreslås en minskning om drygt en halv miljard kronor, till 13 370 miljoner kronor. Förändringen sägs innebära en ambitionsminskning i samma storleksordning. Av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20) framgår hur regeringen avser att använda anslaget. Särskilt angeläget sägs där vara att det befintliga vägnätet säkerställs och bevaras. Detta kräver en fortsatt satsning på drift och underhåll samt på ökad tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion i det regionala vägnätet. I enlighet härmed avser regeringen att räkna upp anslagsposterna för investeringar och bidrag i regionala planer, med 612 miljoner kronor respektive 145 miljoner kronor. Vidare skall det s.k. 11-punktprogrammet fullföljas genom omprioritering från byggande av stamvägar till riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. För fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet beräknas sålunda ca 415 miljoner kronor, dvs. 14 miljoner kronor mer än under innevarande budgetår.

Samtliga motionärer föreslår högre belopp till väghållningen än regeringen. Centerpartiet vill höja anslaget med 2,75 miljarder kronor för att det eftersläpande underhållet skall kunna tas igen och för att angelägna investeringar skall bli möjliga. Moderata samlingspartiet och Folkpartiet liberalerna föreslår 2 miljarder kronor mer än regeringen medan Kristdemokraternas förslag innebär en höjning med 1,4 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Sistnämnda alternativ bör ses mot bakgrunden av att Kristdemokraterna avstyrker regeringens förslag om upptagande av nya lån i Riksgäldskontoret om totalt 2 miljarder kronor, av vilka medel drygt hälften enligt regeringen skall användas för väginvesteringar.

Anslag inom verksamhetsområde Järnväg

Banverkets administrationsanslag

Med anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, viss utredningsverksamhet m.m. Medelsbehovet beräknas av regeringen till 740 miljoner kronor, dvs. 162 miljoner kronor mer än för innevarande budgetår, sedan hänsyn har tagits till förändringarna i samband med tilläggsbudgetarna våren 2001 och hösten 2002. Den föreslagna höjningen motsvarar ingen ambitionshöjning utan är resultatet av pris- och löneomräkning samt vissa överföringar, bl.a. med anledning av de statliga avtalsförsäkringarna. Regeringen redovisar i sammanhanget att Banverket har inlett ett arbete för att definiera vilka verksamheter som bör hänföras till administration respektive till banhållning och sektorsuppgifter. På sikt kan det bli aktuellt att justera anslagsnivåerna som en följd av detta arbete.

I samtliga motioner som nu behandlas förordas en minskning av administrationsanslaget. Föreslagna besparingar varierar mellan 5 miljoner kronor (kd) och 75 miljoner kronor (fp).

Banhållningsanslaget

Från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* finansieras investeringar i nationella och regionala stomjärnvägar samt drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Härutöver finansieras bl.a. viss myndighetsutövning, nämligen Järnvägsinspektionen samt tidtabellsläggning och banupplåtelse, sektorsuppgifter samt bidrag till t.ex. Inlandsbanan, Øresundsbro Konsortiet och anläggningar i det kapillära bannätet. För år 2002 föreslår regeringen att anslaget beräknas till 7 046 miljoner kronor, dvs. ungefär samma belopp som för innevarande budgetår, sedan hänsyn tagits till höjningar i samband med tilläggsbudgetarna detta år.

Regeringens anslagsberäkning godtas av Centerpartiet. Två partier anser att anslaget skall minskas. Folkpartiet anser att Banverkets investeringar kan bedrivas i långsammare takt och föreslår därför en minskning med 1,6 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Moderaterna förordar en motsvarande besparing i storleksordningen 690 miljoner kronor. Kristdemokra-

terna, som hävdar att investeringsnivåerna inom såväl väg- som järnvägssektorn måste höjas, vill för treårsperioden 2002–2004 lägga ytterligare 2,1 miljarder kronor på järnvägsinvesteringar, därav 900 miljoner kronor för nästa budgetår.

Ersättning till Statens järnvägar

Anslaget 36:10 *Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier* har tidigare använts för att kompensera det dåvarande affärsverket Statens järnvägar för att verket inte skall kunna åtnjuta obeskattade koncernbidrag i samband med försäljning av dotterbolag i AB Swedcarrier. Vid årsskiftet 2000/01 överfördes större delen av verksamheten vid Statens järnvägar till ett antal aktiebolag. Mot den bakgrunden föreslår regeringen i tilläggsbudget för år 2001 att anslaget också bör få användas för andra ändamål än det ursprungliga, nämligen för att finansiera engångskostnader för arkivering av visst material, kostnader för Sveriges Järnvägmuseum samt tillfälliga kostnader för ett vagnregister. Dessutom bör anslaget få finansiera kostnader för den stämpelskatt som uppkommer när fastighetstillgångar förs över från staten till aktiebolag. Regeringen bedömer anslagsbehovet för år 2002 till 25 miljoner kronor.

EU-bidrag till Transeuropeiska nätverk

Med Sveriges EU-medlemskap följer möjligheter att ansöka om finansiellt stöd inom området för transeuropeiska nätverk. Erhållna bidrag bruttoredovisas på statsbudgeten. Detta innebär att bidragsinkomsterna redovisas på statsbudgetens inkomstsida medan beviljade bidrag avräknas från statsbudgetens utgiftssida. I enlighet med detta, numera gängse, redovisningssystem har inom utgiftsområde 22 Kommunikationer inrättats ett anslag, 36:6 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*. Regeringen föreslår att anslaget för år 2002 tas upp med 180 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande till anslagsförslagen inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg

Utskottet bedömer att regeringens förslag till anslag inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg totalt sett ligger på en rimlig nivå. Tillsammans med övriga finansiella dispositioner – dels den upplåning om ca 2 miljarder kronor som regeringen föreslagit för år 2002 och som utskottet har tillstyrkt i sitt infrastrukturbetänkande (bet. 2001/02:TU2), dels den av utskottet i samma betänkande tillstyrkta senareläggningen av Vägverkets låneamorteringar – torde den föreslagna resurstilldelningen skapa förutsättningar för en tillfredsställande underhålls- och investeringsverksamhet under nästa år. Utskottet har heller ingen erinran mot den fördelning av resurser på väg- respektive järnvägssektorn som regeringens förslag innebär.

Vad gäller väghållningsanslaget instämmer utskottet i regeringens bedömning att säkerställande och bevarande av vägnätet är en angelägen uppgift. Av särskild vikt är att satsningen på drift och underhåll samt på tjälsäkring, ökad

bärighet och rekonstruktion i det regionala vägnätet fortsätter. Regeringens ambitioner härvidlag återspeglas i den beräkning av anslagsposter som regeringen redovisar i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20 s. 85). Av redovisningen framgår att regeringen avser att öka investeringsutrymmet i regionala planer från 2,3 miljarder kronor innevarande år till 2,9 miljarder kronor år 2002. Dessutom noterar utskottet med tillfredsställelse att regeringen tänker fullfölja det s.k. 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet genom att satsa ca 415 miljoner kronor på investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet.

Också när det gäller banhållningsanslaget delar utskottet regeringens uppfattning att en satsning på drift och underhåll är särskilt angelägen för år 2002. Samtidigt skapas genom regeringens förslag till upplåning om totalt 865 miljoner kronor och senareläggning av vissa amorteringar ökat utrymme för angelägna investeringar.

Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda motionärernas förslag till väg- och banhållningsanslag för nästa budgetår. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka motionärernas krav på administrativa besparingar inom Vägverket och Banverket. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg. Därav följer att motionerna i motsvarande delar avstyrks.

Anslag inom verksamhetsområde Sjöfart

Ersättning för fritidsbåtsändamål

Anslaget 36:7 *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.* finansierar sådana tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte täcks genom inkomster från handelssjöfarten. Det gäller t.ex. Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser inom sjösäkerhetsområdet, vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet och bemanning av fyror. Anslaget får också användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Som regeringen redovisar har Sjöfartsverket under lång tid hävdad att anslaget inte täcker de kostnader som fritidsbåtssektorn åsamkar verket. Detta har medfört att underskottet har fått täckas genom intäkter från farledsavgifter. De verkliga kostnaderna beräknas uppgå till ca 123 miljoner kronor. Enligt regeringens uppfattning är det angeläget att den infrastruktur som utnyttjas av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare håller en god standard. Därför har anslaget i ett första steg fr.o.m. budgetåret 2000 räknats upp med 17 miljoner. Nu föreslår regeringen en ytterligare uppräknings, från 61 miljoner kronor för innevarande budgetår till 71 miljoner kronor. I den moderata motionen yrkas att anslaget i stället skall minskas, med 30 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Anslaget är, menar motionärerna, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet och har bara i ringa mån koppling till fritidsbåtar. Vidare hävdas att Sjöfartsverkets kostnader generellt bör kunna

minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten.

Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Ändamålet med anslaget 36:8 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* är att dels täcka underskott i driften av Trollhätte och Säffle kanaler, dels finansiera ersättning till Vänerens Seglationsstyrelse för utmärkning av fritidsbåtsleder m.m. Anslaget för år 2002 föreslås tas upp till oförändrat belopp, 62,7 miljoner kronor.

Bidrag till sjöfarten

Riksdagen har hösten 2001 beslutat om en ny utformning av stödet till svensk sjöfart (prop. 2000/01:127, bet. 2001/02:TU3, rskr. 2001/02:2). Enligt de nya reglerna, som träder i kraft den 1 december 2001 och som tillämpas retroaktivt fr.o.m. den 1 oktober 2001, omfattar sjöfartsstödet såväl lastfartyg som passagerarfartyg i internationell fart. Genom stödet krediteras arbetsgivarens skattekonto ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Systemet är således ett s.k. nettosystem som inte föranleder någon belastning på statsbudgetens utgiftssida. Men, som regeringen anför, till följd av tidigare bidragsregler kommer ett anslag att behövas även för år 2002. Regeringen beräknar anslagsbehovet under nästa år till 212,5 miljoner kronor. Moderaterna motsätter sig statligt stöd till sjöfarten. I enlighet härmed föreslås i motion 2001/02:T454 (m) att anslaget avskaffas.

Rederinämndens administration

För Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. föreslår regeringen att ett nytt anslag inrättas, benämnt 36:10 *Rederinämnden: Administration*. Medelsbehovet för år 2002 beräknas till 2,5 miljoner kronor. I sin motion föreslår Moderata samlingspartiet att anslaget avskaffas.

Utskottets ställningstagande till förslagen om anslag inom verksamhetsområde Sjöfart

Utskottet anser för sin del att staten måste fullfölja det ansvar som riksdagen genom 1996 års sjöfartspolitiska beslut har iklätt sig. Med den eftersläpning som följer av det tidigare bidragssystemets konstruktion krävs, som regeringen anför, utbetalningar även under år 2002. Det moderata förslaget om avskaffande av bidragsanslaget kan alltså inte biträdas. Den 1 oktober 2001 har ett nytt, utvidgat, system för stöd till den svenska sjöfarten införts. Även om detta stöd är mer lättadministrerat krävs även framdeles resurser för administration. Med hänvisning härtill avstyrks Moderata samlingspartiets förslag om en nedläggning av Rederinämnden. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka Moderaternas förslag om en minskning av ersättningen till fritidsbåtssektorn. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till

anslagsberäkningar inom verksamhetsområde Sjöfart och avstyrker därmed motionen i motsvarande delar.

Anslag inom verksamhetsområde Luftfart

Driftbidrag till kommunala flygplatser

Inom verksamhetsområdet finns endast ett anslag, 36:11 *Driftbidrag till kommunala flygplatser*. Anslaget infördes budgetåret 1999. Ursprungligen uppgick det totala flygplatsbidraget till 115 miljoner, varav 105 miljoner finansierades från anslaget medan 10 miljoner kronor betalades av Luftfartsverket. I beslutet om bidraget förutskickades att stödet skulle trappas ned i takt med en antagen produktivitetöknings om 2 % per år. Bidragsnivån har för innevarande budgetår beräknats till totalt 111 miljoner kronor, varav 101 miljoner kronor täcks av anslag medan Luftfartsverket svarar för återstoden. För nästa budgetår anser regeringen att det totala bidraget bör uppgå till 109 miljoner kronor. Av detta belopp bör 99,5 miljoner kronor anslagsfinansieras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot den redovisade anslagsberäkningen.

Anslag inom verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik

Rikstrafikens administration och trafikupphandling

Rikstrafiken inrättades den 1 januari 2000. Den nya myndigheten övertog tre anslag för statligt stöd till kollektivtrafik, nämligen Transportstöd till Gotland, Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. samt Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik. Dessa anslag adderades och omvandlades till ett anslag, Trafikupphandling.

Med anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Administration* finansieras kostnader för myndighetens ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Regeringen anser att anslaget inte bör ändras med mer än vad som följer av pris- och löneomräkning och andra justeringar av teknisk natur. För budgetåret 2002 föreslås sålunda 11,1 miljoner kronor till ändamålet. I Kristdemokraternas motion föreslås en besparing om en halv miljon kronor på anslaget. Utskottet för sin del förordar regeringens anslagsberäkning och avstyrker följaktligen motionen i motsvarande del.

Vidare anser regeringen att anslaget 36:13 *Trafikupphandling* skall räknas upp till den nivå som föreslogs i budgetpropositionen för år 2001, vilket skulle motsvara 790 miljoner kronor. Samtidigt föreslås dock för år 2002 en överföring om 4 miljoner kronor till anslaget 7:1 *Kustbevakningen*. Anslaget bör sålunda beräknas till 786 miljoner kronor för nästa budgetår, anser regeringen. Moderaterna anser att upphandlingsanslaget bör minskas med 100 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. En effektivisering av upphandlingsorganisationen och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen

torde möjliggöra en rimlig trafikstandard till lägre kostnad, menar motionärerna. Utskottet för sin del välkomnar den av regeringen föreslagna anslagsförstärkningen och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Anslag inom verksamhetsområde Forskning och analys

Viss internationell verksamhet

För Regeringskansliets kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor i samband med Sveriges deltagande i vissa internationella organisationer har inrättats ett särskilt anslag, 36:14 *Viss internationell verksamhet*. Regeringen beräknar medelsbehovet till 7,5 miljoner kronor, dvs. samma belopp som för innevarande budgetår. Kristdemokraterna föreslår i sin motion en besparing på 1 miljon kronor, jämfört med regeringens förslag.

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Verksamheten vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) finansieras huvudsakligen genom avgifter, vilka för innevarande budgetår beräknas uppgå till 114 miljoner kronor. För myndighetens kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration utgår emellertid statliga medel som anvisas över anslaget 36:15 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. Regeringen föreslår ingen förändring av anslagsnivån utöver vad som följer av pris- och löneomräkning och vissa andra tekniska justeringar. För år 2002 beräknas i enlighet härmed 32,7 miljoner kronor till VTI.

Statens institut för kommunikationsanalys

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) är huvudansvarig myndighet för transportstatistik. Myndigheten har till regeringen anmält behov av en anslagsuppräknning med 1,5 miljoner kronor för år 2002, sammanhängande med utökade uppgifter i samband med ett nytt system för järnvägsstatistik inom EU och en ny och förbättrad statistik över kollektivtrafikresande. Regeringen hänvisar emellertid till SIKA:s möjligheter att utnyttja sin anslagskredit och anser att anslaget inte bör räknas upp med mer än vad som motsvarar pris- och löneutvecklingen. Sålunda bör anslaget 36:16 *Statens institut för kommunikationsanalys* för nästa budgetår beräknas till 45,6 miljoner kronor. Enligt Kristdemokraterna bör anslaget i jämförelse med regeringens förslag minska med 5,5 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande till anslagsförslagen inom verksamhetsområdet Forskning och analys

Utskottet motsätter sig Kristdemokraternas besparingsförslag vad gäller såväl internationell verksamhet som SIKA. Enligt utskottets mening bör riksdagen beräkna anslagen inom verksamhetsområdet i enlighet med regeringens förslag. Följaktligen avstyrks Kristdemokraternas motion i motsvarande delar.

1.5 Politikområde IT, tele och post

Politikområdets omfattning

Politikområdet omfattar post- och telekommunikation, informationsteknik samt grundläggande kassaservice. Inom politikområdet finns fem anslag.

Anslag inom politikområdet

Post- och telestyrelsen

Post- och telestyrelsen (PTS) är numera till största delen en avgiftsfinansierad myndighet. Det innebär att PTS själv förfogar över de avgifter som tas ut av operatörerna. Emellertid har för finansiering av bl.a. styrelsens förvaltningskostnader för upphandling av samhällsättaganden (handikappåtgärder och uppgifter inom totalförsvaret) inrättats ett anslag, 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter*. För nästa budgetår föreslår regeringen att anslaget engångsvis förstärks med 10,9 miljoner kronor. Dessa medel skall användas till projekt och stöd till IT-infrastruktur. Efter pris- och löneomräkning samt vissa tekniska justeringar beräknas anslaget till 22,7 miljoner kronor.

Två partier, Moderata samlingspartiet och Kristdemokraterna, anser att anslaget bör minskas, med 10 miljoner kronor respektive 2 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Upphandling av samhällsättaganden

Anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden* disponeras av Post- och telestyrelsen samt av regeringen. Syftet med anslaget är att trygga funktionshindrades tillgång till effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Anslaget får också användas för att tillgodose funktionshindrades tillgång till sådana produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet som kräver hög överföringshastighet. Riksdagen har i samband med behandlingen av tilläggsbudgeten i budgetpropositionen för innevarande år beslutat att engångsvis 3 miljoner kronor av anslaget skall föras över till annat ändamål. Nu föreslår regeringen att upphandlingsanslaget för nästa budgetår återställs till sin ursprungsnivå, dvs. 153 miljoner kronor.

Grundläggande kassaservice

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet, innebärande att alla kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Till och med den 31 mars 2001 säkerställdes detta ansvar genom ett avtal med Posten AB (publ) – Posten –, som mot särskild ersättning har tillhandahållit kassaservice där alternativ saknats och där det inte funnits kommersiella motiv för verksamheten. På annan plats i detta betänkande tillstyrks regeringens förslag i proposition 2001/02:34 om att statens – och Postens – ansvar skall regleras i särskild lag.

Regeringen bedömer att den ersättning som hittills utgått till Posten – 200 miljoner kronor per år – inte inneburit full kostnadstäckning. Därför föreslår regeringen att ersättningen fördubblas. Sålunda föreslås att anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* år 2002 bestäms till 400 miljoner kronor. Moderata samlingspartiet motsätter sig förslaget och kräver att kraven på postal kassaservice definieras till omfattning och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprättas och att upphandling genomförs med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling. Anslaget till kassaservice bör alltså upphöra i sin nuvarande form, enligt motionärerna.

Ersättning till SOS Alarm Sverige AB

Anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* har i enlighet med förslag i tilläggsbudget 2 för innevarande budgetår höjts med 3 miljoner kronor till 147 miljoner kronor. Enligt vad regeringen redovisar har anslaget visat sig vara otillräckligt. En förstärkning har bedömts nödvändig för att alarmfunktionen i samhället skall fungera tillfredsställande. I årets budgetproposition föreslås att anslaget tas upp till 144 miljoner kronor för nästa budgetår.

Viss informationsteknik

Anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* används bl.a. för att finansiera IT-kommissionens verksamhet. Under treårsperioden 1999–2001 förstärktes anslaget med 25 miljoner kronor. För nästa budgetår beräknar regeringen medelsbehovet till 25 miljoner kronor. Kristdemo-kraterna föreslår i sin motion en besparing om 5 miljoner kronor på anslaget, jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande till anslagsförslagen inom politikområde IT, tele och post

I motsats till Moderata samlingspartiet hävdar utskottet att ansvaret för grundläggande postal kassaservice även fortsättningsvis skall vara statligt och fullgöras av Posten. Vidare delar utskottet regeringens bedömning att den hittillsvarande ersättningen inte täckt Postens merkostnader för verksamheten. Anslaget bör således höjas i enlighet med regeringens förslag.

Inte heller i övrigt har utskottet några invändningar mot regeringens anslagsberäkningar inom politikområde IT, tele och post. Av ställningstagandet följer att utskottet avstyrker Moderaternas och Kristdemokraternas motioner i motsvarande delar.

1.6 Sammanfattning av utskottets ställningstaganden till anslagsförslagen

Utskottet anser att riksdagen för budgetåret 2002 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i bilaga 2. Med de motiveringar som redovisats i det föregående avstyrker utskottet motionerna 2001/02:T392 (c), 2001/02:T450 (kd) yrkande 26, 2001/02:T454 (m) yrkandena 2–11, 2001/02:T463 (fp) yrkande 23 och 2001/02:Fi294 (fp) yrkande 22.

2 Vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag

- att regeringen för år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 miljoner kronor för byggande av broar som ersätter färjor,
- att bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för de lån som Göteborgsleder AB tar upp inom en total ram om högst 4 600 miljoner kronor,
- att regeringen bemyndigas att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 500 miljoner kronor efter år 2002.

Utskottet behandlar i detta avsnitt också motioner om enskilda vägar, färjetrafik, vägmärken och vägs skyltar samt vägsalt.

Utskottet framhåller att betydelsen av de enskilda vägarna i det svenska transportsystemet är stor. Frågan om enskilda vägar behöver ges en långsiktigt tillfredsställande lösning så att riksdagens transportpolitiska mål tillgodoses i hela landet. Utskottet är inte berett att i nuläget vidta någon åtgärd i denna fråga utan förutsätter att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen när remissbehandlingen av Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (SOU 2001:67) och regeringens ställningstaganden med anledning av utredningen är klara. Detsamma gäller frågorna om färjetrafik som också behandlats av utredningen.

Med hänsyn till bl.a. den pågående beredningen av de aktuella frågorna inom Regeringskansliet avstyrker utskottet motionerna. *Jämför reservationerna 1 (m, kd, c, fp), 2 (m, kd, c, fp) och 3 (c).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre regeringsförslag från budgetpropositionen 2002 som gäller väghållningsområdet (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, punkterna 2, 5 och 7). Regeringen föreslår att riksdagen

2. godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 000 000 kr för Vägverket för byggande av broar som ersätter färjor,

5. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för de lån som Göteborgsleder AB tar upp inom en total ram om högst 4 600 000 000 kr,

7. bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 500 000 000 kr efter år 2002,

Vidare behandlar utskottet 32 motioner:

- 1999/2000:T209 yrkande 15 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 1999/2000:T213 yrkande 8 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 1999/2000:T320 yrkande 2 av Olle Lindström (m),
- 1999/2000:T340 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 1999/2000:N214 yrkande 26 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- 2000/01:Sk1025 yrkande 9 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m),
- 2001/02:T15 yrkande 17 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T43 av Elver Jonsson (fp),
- 2001/02:T211 av Kenneth Johansson (c),
- 2001/02:T225 av Gunnel Wallin (c),
- 2001/02:T237 av Åsa Torstensson (c),
- 2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T245 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m),
- 2001/02:T248 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m),
- 2001/02:T257 av Göte Jonsson och Ingvar Eriksson (båda m),
- 2001/02:T267 av Margareta Andersson m.fl. (c),
- 2001/02:T317 av Åke Sandström och Kenneth Johansson (båda c),
- 2001/02:T321 av Lars Elinderson och Lars Hjertén (båda m),
- 2001/02:T322 av Dan Kihlström (kd),
- 2001/02:T325 av Gunilla Tjernberg (kd),
- 2001/02:T380 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s),
- 2001/02:T383 av Leif Jakobsson (s),
- 2001/02:T408 av Inger René och Berit Adolfsson (båda m),
- 2001/02:T426 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c),
- 2001/02:T447 yrkande 2 av Birgitta Carlsson (c),
- 2001/02:T448 av Birgitta Carlsson och Marianne Andersson (båda c),
- 2001/02:T450 yrkande 3 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T463 yrkande 19 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:MJ220 yrkande 2 av Åke Sandström m.fl. (c),

- 2001/02: MJ338 yrkandena 12 och 14 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02: Sk288 yrkande 11 av Bo Lundgren m.fl. (m) samt
- 2001/02: Sk433 yrkandena 9 och 10 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m).

2.1 Låneram för byggande av broar som ersätter färjor

Regeringens förslag

Vägverket tar i dag upp lån i Riksgäldskontoret för att bygga broar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Vägverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt använder Vägverket inbesparade driftmedel från färjetrafiken. Vid utgången av år 2000 var Vägverkets skuld för broar 182 miljoner kronor.

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 miljoner kronor för Vägverket för byggande av broar som ersätter färjor. Regeringen bedömer att Vägverkets skuld för broinvesteringarna kommer att vara ca 114 miljoner kronor vid utgången av år 2009.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att regeringen för år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 miljoner kronor för Vägverket för byggande av broar som ersätter färjor.

2.2 Statlig borgen inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen

Regeringens förslag

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats.

Vid utgången av år 2000 var 390 miljoner kronor upplånade för Göteborgspaketet.

Regeringen bedömer att låneramen och garantiramen för Göteborgspaketet kommer att behöva utökas för de lån som avser de statliga projekten i överenskommelsen, från 2 300 miljoner kronor till 2 600 miljoner kronor samt att låneramen och garantiramen för de lån som avser de kommunala projekten i överenskommelsen behöver utökas från 1 500 miljoner kronor till 2 000 miljoner kronor. Utökningen är enligt regeringen en följd av att den ursprungliga ramen inte innefattar prisökningar (index) och räntor. Regeringen föreslår således att låneramen och garantiramen för Göteborgsöverenskommelsen sammantaget ökas från 3 800 miljoner kronor till 4 600 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att skulden för Göteborgspaketet kommer att uppgå till 4 265 miljoner kronor vid utgången av år 2009.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för de lån som Göteborgsleder AB tar upp inom en total ram om högst 4 600 000 000 kr.

2.3 Ekonomiska förpliktelser för långsiktiga avtal

Regeringens förslag

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller t.ex. avtal om investeringar och avtal om drift och underhåll av vägnätet. Regeringen vill därför få ett bemyndigande av riksdagen att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Regeringen anser att ett sådant bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 500 miljoner kronor efter år 2002.

Närmare information om ingående, nya, infriade respektive utestående bemyndiganden samt den föreslagna totala ramen för bemyndigandet redovisas av regeringen i tabell 5:24 (s. 50) i budgetpropositionen för 2002, utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Utskottets ställningstagande

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Vägverket har även i uppdrag att ge ut bidrag för olika ändamål. När det gäller dessa bidrag måste bidragsmottagaren ofta veta att bidraget kommer att betalas ut under flera år för att kunna planera sin verksamhet.

Utskottet tillstyrker att regeringen bemyndigas att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28,5 miljarder kronor efter år 2002.

2.4 Enskilda vägar

Bakgrund

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar för vilka staten eller kommunerna är väghållare och enskilda vägar som de fastigheter som har nytta av vägarna ansvarar för. I tätorterna finns förutom allmänna vägar också gator upplåtna för allmänt nyttjande. Kommunerna ansvarar för gatuhållningen. I de fall enskilda fastighetsägare ombesörjer väghållningen sker detta oftast i någon organiserad form.

Statsbidrag kan lämnas för såväl byggande som drift av enskilda vägar.

Vägnätet består i dag av:

- 9 800 mil statliga vägar
- 3 700 mil kommunala gator och vägar
- 28 400 mil enskilda vägar (inklusive 15 000 mil skogsbilvägar) varav 7 400 mil får statsbidrag.

Den rättsliga regleringen av det enskilda vägnätet återfinns i flera författningar, bl.a. väglagen (1971:948), vägkungörelsen (1971:954), plan- och bygglagen (1987:10), lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar, anläggningslagen (1973:1149) och förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Dessutom finns bestämmelser i myndigheternas föreskrifter.

Delar av de regelverk som reglerar enskilda vägar har utretts under de senaste åren. 1986 års väghållningsutredning Ökat kommunalt väghållningsansvar och nya finansieringsmöjligheter (SOU 1987:25) behandlade i huvudsak frågor om statlig, kommunal och enskild väghållning i tätorter, men även andra frågor om enskilda vägar i en särskild del, Enskilda vägar (SOU 1987:26). Väghållningsutredningens förslag ledde inte till några lagstiftningsåtgärder. 1996 års utredning Enskilda vägar (SOU 1996:46) innehöll främst en översyn av lagstiftningen om enskilda vägar i syfte att rensa och förenkla i flera parallellt gällande regelverk. Utredningen ledde till att lagen om enskilda vägar upphävdes och de regler som behövdes införlivades i anläggningslagen. Plan- och byggutredningens slutbetänkande Översyn av PBL och va-lagen (SOU 1996:168) berörde bl.a. frågan om huvudmannaskap för mark som i detaljplan har redovisats som allmän plats, t.ex. gator och vägar. Regeringen har inte tagit ställning till utredningsförslaget. Tidigare utredningar har således behandlat vissa frågor om enskilda vägar. Både det allmänna och det enskilda vägnätets funktion förändras dock i takt med samhället i övrigt, och regeringen har funnit anledning att mera grundligt se över vissa bestämmelser och tillämpningen av dem. Gränsen för samhällets engagemang i det lokala vägnätet har utvecklats genom en framväxt av mångårig praxis. Ibland har denna praxis lett till orättvisor i någon eller flera aspekter. Regeringen beslutade därför i november 1999 att tillsätta en utredning (dir. 1999:93) med uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser som berör enskilda vägar. Utredningen antog namnet Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV). I juli 2001 överlämnade BREV-

utredningen sitt slutbetänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) till Näringsdepartementet. Syftet med BREV-utredningens förslag är enligt utredningen att valet av väghållare på det lågtrafikerade vägnätet skall ske med samhällsekonomisk effektivitet som grund. Dessutom skall valet av väghållare främja en rationell väghållning. BREV-utredningen föreslår bl.a.:

- Den samhällsekonomiska vinsten av att överföra delar av det lågtrafikerade vägnätet till enskild väghållning bör tas till vara och användas för bättre väghållning på detta vägnät.
- Vägverket skall utreda om en överföring av en väg till enskild väghållning ger samhällsekonomisk vinst. För allmänna vägar med mindre trafik än 125 fordon per årsmedeldygn (i glesbygd 50 fordon per årsmedeldygn) föreslås att Vägverket gör en sådan utredning.
- Överföring av kostnader på enskilda fastighetsägare bör så långt möjligt begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå en rationell väghållning.
- Den ekonomiska ersättningen till enskilda väghållare bör beräknas på ett kostnadsunderlag som speglar de kostnader som belastar de enskilda väghållarna och som enkelt kan jämföras med motsvarande kostnadsunderlag för de lågtrafikerade allmänna vägarna.
- Tekniskt komplicerade anläggningar bör i allmänhet inte överföras till enskilda väghållare.
- Särskilda regler bör gälla för statsbidrag till vägar respektive färjor.
- Statsbidraget till enskilda färjor skall avse vägfärjor.
- För annan trafiklösning med färjetrafik än vägfärja bör bidrag kunna lämnas efter en förhandling.
- Statsbidrag till en enskild väg bör kunna lämnas även om det införs begränsningar för viss trafik på denna väg.
- Beslut om förändrad väghållning bör underlättas.
- Samordningen av beslut om indragning av allmän väg och prövning av statsbidrag bör kunna förbättras.

Utredningen anger att förslagen innebär en samhällsekonomisk vinst på mellan 120 och 180 miljoner kronor per år. Vidare innebär de föreslagna kriterierna att ca 1 600 mil väg kan komma att övergå till enskild väghållning och att 500 mil enskild väg kan komma att bli allmän väg.

Motionsförslag

Frågor om enskilda vägar har väckts i 26 motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt. Flera motioner handlar om behovet av ökade anslag till upprustning av de enskilda vägarna, t.ex. för bärighetshöjande åtgärder. I flera motioner framförs också kritik mot BREV-utredningens förslag. Några motionsyrkanden handlar om behovet av att inventera standarden på det enskilda vägnätet.

Motionsförslag om de enskilda vägnätens behov av upprustning, höjda anslag m.m.

Enligt motion 2001/02:Sk288 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 11 är en väl utbyggd och underhållen väginfrastruktur en förutsättning för att Sverige skall kunna växa och utvecklas. I motionen betonas att även det enskilda vägnätet behöver en ordentlig upprustning. Kraftigt höjda anslag till det enskilda vägnätet föreslås i motionen, varav en betydande andel bör avsättas till bärighetshöjningar.

I motion 2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 1 föreslås att statsbidragen till enskilda vägar höjs och återställs så att förordningens bidragsnivåer skall kunna gälla. I yrkande 2 betonas att neddragningarna av statsbidragen under 1990-talet har medfört att underhållet på det enskilda vägnätet har eftersatts samtidigt som de enskilda fastighetsägarna med egna medel tvingas att i allt större omfattning finansiera underhållet. För att förhindra att de enskilda vägarna försämras ytterligare krävs i motionen att särskilda bärighetsmedel anslås. I motionen föreslås att 100 miljoner kronor per år under tio år i särskilda bärighetsmedel anslås för det enskilda vägnätet.

Enligt motion 1999/2000:T340 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 2 bör Vägverket se över det regelverk som gäller för det enskilda vägnätet. Vissa smärre justeringar har gjorts, men det är snart 20 år sedan man gjorde en genomgripande översyn. I motionen framhålls att det är uppenbart att de nuvarande reglerna för bidrag till enskilda vägar inte är utformade för att svara mot de trafikpolitiska mål som riksdagen antog våren 1998.

I motion 1999/2000:T340 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 3 anges att det tidigare bärighetshöjande anslaget bör återinföras och redovisas separat. Vidare betonas att denna separata redovisning även gäller det administrativa anslaget som i dag har vävts in i Vägverkets totala ramanslag för administration.

Enligt motionerna 2001/02:Sk433 yrkande 9 och 2000/01:Sk1025 yrkande 9 båda av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) framhålls att anslaget för drift och underhåll till enskilda vägar bör öka till 640 miljoner kronor per år. I motionerna framhålls att ett särskilt anslag till ökad bärighet på enskilda vägar bör utgå med 100 miljoner kronor per år.

I motion 1999/2000:T320 av Olle Lindström (m) yrkande 2 framhålls att statsbidragen till de enskilda vägarna bör uppräknas. Enligt motionen bör en översyn av det enskilda vägnätet göras omgående. Dessutom bör statsbidraget räknas upp kraftfullt.

I motion 2001/02:MJ338 av Agne Hansson m.fl. (c) yrkande 14 betonas att det är utomordentligt viktigt att det enskilda vägnätet tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att framöver hålla en god standard. Anslagen till de enskilda vägarna måste därför höjas enligt motionen.

Enligt motion 1999/2000:N214 av Lennart Daléus m.fl. (c) yrkande 26 bör bidraget till de enskilda vägarna höjas. Enskilda vägar bör återfå möjligheten att få del av medel avsatta för bärighetshöjande åtgärder. Dessutom föreslås att regeringen ser över hur man kan lösa problemen med kostnaderna för de

nya förrättningarna, eftersom flera vägföreningar i dag får dryga kostnader för detta som en följd av lagen för enskilda vägar.

I motion 2001/02:T267 av Margareta Andersson m.fl. (c) yrkande 1 framhåller motionärerna att bidragen till enskilda vägar behöver förstärkas för att inte fastighetsägare skall få en orimlig kostnad för vägar som används även för annan trafik än den som alstras av fastigheten. En översyn av reglerna bör därför göras.

I motion 1999/2000:T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) yrkande 15 betonas att de enskilda vägarna är av stor betydelse för näringslivet, människors möjlighet till bosättning, friluftsliv, rekreation m.m. Minskade resurser till det enskilda vägnätet får enligt motionen snabbt betydande negativa konsekvenser, inte bara för glesbygden utan även för landet i dess helhet.

I motion 2001/02:T380 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) framhåller motionärerna att det inte är rimligt att en del av befolkningen skall betala för nyttan av vägen, medan de allmänna vägarna finansieras av skattemedel. Enligt motionärerna är detta orättvist. Staten bör därför ta ett större ansvar för det enskilda vägnätet.

Motionsförslag om behov av inventering av standarden på det enskilda vägnätet

Enligt motionerna 1999/2000:T213 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 8 och 1999/2000:T340 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 1 bör Vägverket inventera standarden på det enskilda vägnätet. En sådan inventering har inte genomförts sedan 1984, och mot bakgrund av det enskilda vägnätets betydelse bör en sådan inventering genomföras snarast.

Även i motion 2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 3 framhålls att en ordentlig inventering av standarden på de enskilda vägarna bör genomföras för att få en riktig bild av bl.a. åtgärdsbehov.

Motionsförslag om förrättningar

I motion 2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 4 vill motionärerna underlätta förrättningar med anledning av lagen (1997:620) om upphävande av enskilda vägar. Det framhålls att kostnaderna för förrättningar är avsevärda för de inblandade. Dessutom har ärendena kommit att bli långdragna och besvärliga. Motionärerna förutsätter därför att regeringens anslag på 25 miljoner kronor till omprövningsförrättningar innebär att andelsägarna hålls skadeslösa.

Motionsförslag om överföring av allmänna vägar till enskilda vägar, bl.a. synpunkter på förslagen från Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV) i betänkandet SOU 2001:67

I motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c) yrkande 17 framhålls att förslagen i BREV-utredningen om att omvandla statliga vägar till enskilda vägar bör avvisas. Motionärerna betonar de enskilda vägarnas vikt för fast-

och fritidsboende, turister, det rörliga friluftslivet, företag och hela näringsgrenar. Enligt motionärerna kan BREV-utredningens förslag bli förödande för berörda bygder, företag och människor.

I motion 2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 5 framhålls att det i betänkandet från BREV-utredningen finns förslag som enligt motionärerna är oacceptabla. Att minska statens utgifter genom att föra över såväl det ekonomiska ansvaret som driftansvaret på de boende kring glesbygdens vägar är fel. Regeringen bör avstå från att i detta avseende lägga fram förslag baserade på BREV:s slutsatser. Ett generellt sett högre anslag till det enskilda vägnätet krävs för att återställa den standard som är nödvändig för boende och verksamma längs det enskilda vägnätet. BREV föreslår också att bidrag till väghållning inom detaljplanelagda områden tas bort från förordningen. Motionärerna understryker att ett beslut om en sådan ändring kräver analys av konsekvenserna för såväl medlemmarna som för kommunerna.

I motion 2001/02:T321 av Lars Elinderson och Lars Hjertén (båda m) betonas vikten av att inte överföra delar av det statliga vägnätet till det enskilda vägnätet och att bidragen till enskilda vägar höjs. Förslaget från BREV-utredningen är enligt motionärerna orimligt.

I motion 2001/02:T257 av Göte Jonsson och Ingvar Eriksson (båda m) behandlas också frågan om överförande av allmän väg till privat väg. Förslaget från BREV-utredningen om att föra över allmän väg till enskild väg innebär enligt motionärerna ökade kostnader för många enskilda medborgare och landsbygdsföretag. I många mindre kommuner skulle effekten bli omfattande. Motionärerna anser att förslaget därför bör stoppas.

I motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 3 framhålls att regeringen måste garantera att staten inte avsäger sig det slutliga ekonomiska ansvaret för underhållet av de landsbygdsvägar som är öppna för allmän trafik. Enligt motionen kan regeringen komma att avsäga sig det ekonomiska ansvaret för vägunderhållet i de områden där människor är som allra mest utlämnade till fungerande bilvägar, detta bl.a. mot bakgrund av de förslag som lämnas i BREV-utredningen om att föra över allmän väg till enskild väg. Det finns enligt motionärerna i stället effektivitetsvinster att göra genom en mer lokalt anpassad drift. Motionärerna understryker att det därför behöver utvecklas former för detta, utan att staten för den skull släpper det ekonomiska ansvaret. Grundläggande är enligt motionärerna att underhållet förbättras genom höjda anslag, oavsett om det sker genom ökade bidrag till enskilda vägar eller ökade resurser till Vägverket.

I motion 2001/02:MJ338 av Agne Hansson m.fl. (c) yrkande 12 betonas att tankarna på att omvandla statliga vägar till enskilda måste avvisas. En sådan omvandling från statliga vägar till enskilda vägar som föreslås av BREV-utredningen kan enligt motionärerna bli förödande för berörda bygder, företag och människor. Motionärerna anser att förslaget därför bör avvisas. Enligt motionärerna kan en vettigare förändring i stället vara att staten behåller ägandet av de enskilda vägarna, men i ökad utsträckning köper skötselansvaret från närliggande enskilda vägföreningar/vägsamfälligheter.

I motion 2001/02:T267 av Margareta Andersson m.fl. (c) yrkande 2 framhåller motionärerna att tanken på att omvandla statliga vägar till enskilda bör avvisas i sin helhet. Förslaget från BREV-utredningen om att föra över allmän väg till enskild väg skulle, enligt motionärerna, få fördömande konsekvenser för flera näringar om den genomfördes. Dessutom framhåller motionärerna att det skulle bli svåra spänningar i de vägsamfälligheter som skulle bildas på detta tvångsmässiga sätt.

I motion 2001/02:T317 av Åke Sandström och Kenneth Johansson (båda c) framhålls att förslaget från BREV-utredningen om att föra över allmän väg till enskild väg inte bör genomföras. Längs många av de enskilda vägarna bor få människor, ofta äldre, som inte kan förväntas ta ett stort ansvar för vägnätet. Dessutom kommer förslaget att gälla de redan sämsta vägarna, vilka redan har ett mycket eftersatt underhåll. En möjlighet att hålla nere kostnaderna är, enligt motionärerna, i stället att överlåta skötseln av lämpliga delar av det allmänna vägnätet på lokala entreprenörer.

Enligt motion 2001/02:T447 av Birgitta Carlsson (c) yrkande 2 skulle förslaget från BREV-utredningen om att föra över allmän väg till enskild väg innebära att staten sparar pengar men att kostnaden i stället skulle föras över till enskilda och företag på landsbygden. Motionärerna framhåller att det inte är så företag och personer boende på landsbygden skall behandlas utan anser att förslaget från BREV inte får bli verklighet.

I motion 2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) yrkande 19 betonas de enskilda vägarnas betydelse för näringslivet, människors möjlighet till bosättning, möjlighet till friluftsliv m.m. Av motionen framgår att Folkpartiet inte delar inställningen i de förslag som lämnas i BREV-utredningen om att lågtrafikerade vägar som i dag är statliga skall föras över till det enskilda vägnätet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att de enskilda vägarna svarar för en betydande andel av det svenska vägnätet räknat i antalet mil. De enskilda vägarna spelar en viktig roll för tillgängligheten för såväl enskilda medborgare som näringslivet. Utskottet vill framhålla att betydelsen av de enskilda vägarna i det svenska transportsystemet är stor även om deras andel av det totala trafikarbetet endast är ca 4 %. De enskilda vägarna har också stor betydelse för glesbygdens utvecklingsmöjligheter. Det är enligt utskottet därför viktigt att frågan om enskilda vägar ges en långsiktigt tillfredsställande lösning så att riksdagens trafikpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling tillgodoses i hela landet. Detta bör vara utgångspunkten för den framtida hanteringen av de enskilda vägarna. Vidare bör också samhällets engagemang präglas av tydlighet och rättvisa samt främja effektiva trafiklösningar.

Utskottet betonar vidare vikten av att bidrag och regler för enskilda vägar i framtiden blir klarare och mer rättvisa. Vid en eventuell överföring från en allmän väg till en enskild bör det ske på ekonomiskt rimliga villkor för fastig-

hetsägarna. Mot bakgrund av de enskilda vägarnas betydelse i det svenska transportsystemet torde detta inte innebära att det i någon större utsträckning blir aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar.

Den utredning som regeringen tillsatte hösten 1999 om bidrag och regler för enskilda vägar överlämnade i juli 2001 sitt slutbetänkande. Betänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) är för närvarande föremål för ett brett remissförfarande. Betänkandet har remitterats till 149 remissinstanser, bl.a. till länsstyrelserna och till ett stort antal kommuner. Remissvaren skall ha kommit in till Näringsdepartementet den 7 januari 2002.

I de nu aktuella motionerna tas en rad viktiga frågor upp om den enskilda väghållningen och om BREV-utredningens förslag. Utskottet anser att remissbehandlingen samt regeringens ställningstagande till BREV-utredningens förslag måste avvaktas innan utskottet kan ta ställning till förändringar i reglerna för enskilda vägar. Enligt utskottets mening kan det dock inte bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i utredningen. Utskottet förutsätter att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen i denna fråga när remissbehandlingen och regeringens ställningstaganden är klara. I avvaktan på detta är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de nu aktuella motionsyrkandena. Motionerna 1999/2000:T209 (fp) yrkande 15, 1999/2000:T213 (m) yrkande 8, 1999/2000:T320 (m) yrkande 2, 1999/2000:T340 (m), 1999/2000:N214 (c) yrkande 26, 2001/02:T15 (c) yrkande 17, 2001/02:T238 (m) yrkandena 1–5, 2001/02:T257 (m), 2001/02:T267(c), 2001/02:T317 (c), 2001/02:T321 (m), 2001/02:T380 (s), 2001/02:T447 (c) yrkande 2, 2001/02:T450 (kd) yrkande 3, 2001/02:T463 (fp) yrkande 19, 2001/02: MJ338 (c) yrkandena 12 och 14, 2001/02:Sk288 (m) yrkande 11, 2001/02:Sk433 (m) yrkande 9 och 2000/01:Sk1025 (m) yrkande 9 avstyrks följaktligen.

2.5 Färjetrafik m.m.

Motionsförslag

I motion 2001/02:T43 av Elver Jonsson (fp) framhålls (yrkande 1) bl.a. de höga kostnaderna för att upprätthålla färjetrafik och därmed behovet av att bygga fler broar som ersätter färjor. En plan för att reducera samhällets kostnader för färjetrafiken bör också tas fram enligt motionären. Motionärerna avvisar förslaget i BREV-utredningen att kommuner och enskilda skall åläggas ett större ekonomiskt ansvar för enskilda vägar inklusive färjeleder. I motionen (yrkande 3) framhålls bl.a. att den s.k. PPP-principen (Public and Private Partnership) kan vara en finansieringslösning som innebär att byggandet av fasta förbindelser i stället för färjelinjer kan snabbas på.

I motion 2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 6 begärs att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med förslag om utformningen av ansvaret och regelverket för färjetrafiken mellan öar och fastland. I motionen framhålls att färjetrafiken är en livlina mellan fastlandet och de öar som saknar fast förbindelse. På det allmänna vägnätet har Vägverket normalt

ansvaret, medan det i vissa fall kan vara en kommun, en trafikhuvudman eller enskilda väghållare som har ansvaret. Motionärerna framhåller att det i dag saknas en klar gränsdragning som anger vem som skall vara huvudman för färjetrafiken. Enligt motionärerna är det därför angeläget att regeringen återkommer till riksdagen med förslag som kan tydliggöra det framtida ansvaret för dessa färjeförbindelser.

Enligt motion 2001/02:T325 av Gunilla Tjernberg (kd) framhålls nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet. Hon framhåller att Holmön är självklar som utvecklingsort i Umeå kommun. I dag har Holmön omkring 90 åretruntboende. Trafikförbindelserna mellan Holmön och fastlandet är enligt motionären i dag långt i från tillfredsställande. Motionären framhåller att det saknas beslut om huvudman för färjetrafiken. Vägverket har gjort en framställan till Näringsdepartementet med frågan om klassificering av vägen samt vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen. I motionen framhålls att Vägverkets formella skyldighet att driva trafiken upphörde redan år 1951, men att Vägverket trots detta har fortsatt att driva trafiken under de isfria årstiderna. Vägen till färjeläget på fastlandssidan samt vägen från hamnen på Holmön är i dag allmän väg. Färjan som trafikerar Holmön är ingen reguljär bilfärja, men man kan ta över enstaka bilar och servicefordon. Av miljöskäl och beroende på att ön inte kan hantera en stor mängd bilar finns inga önskemål om bilfärja till ön. Enligt motionären har näringsministern i två år hänvisat till att ärendet bereds i Regeringskansliet. Hon kräver att regeringen snarast fattar beslut om huvudmannaskapet för förbindelsen mellan Holmön och fastlandet.

Enligt motion 2001/02:MJ220 av Åke Sandström m.fl. (c) yrkande 2 bör statens förhållningssätt till färjetrafiken i skärgården utredas ingående och en strategi utformas för att säkra och utveckla färjetrafiken i skärgården i framtiden. Motionärerna betonar att ett väl utbyggt och underhållet vägnät i alla delar av landet är ett statligt ansvar. För skärgårdsbefolkningen är färjorna motsvarigheten till vägnätet. Det är således, enligt motionärerna, ett statligt ansvar att en fungerande färjetrafik finns i de delar av skärgården där detta är en nödvändighet för de boende.

I motion 2001/02:T225 av Gunnel Wallin (c) framhålls dels att Vägverket bör få till uppgift att ge den fasta befolkningen samt nödvändiga transporter förtursbevis till färjorna till och från fastlandet, dels att ansvariga på färjan bör få befogenhet att ge dem med förtursbevis förtur på färjeturen. Motionären framhåller att det blir stora olägenheter för de mantalsskrivna på öarna under turistsäsong. De som kanske har sitt arbete på fastlandet får under denna tid vänta länge vid färjelägena. Tidigare har Vägverket utfärdat förtursbevis för den fasta befolkningen och även för nödvändiga transporter till ön. Detta system har enligt motionären fungerat bra, men det är borttaget sedan en tid tillbaka. Enligt motionären bör förtursbevis återinföras för fast boende och för nödvändiga transporter.

I motion 2001/02:T237 av Åsa Torstensson (c) yrkande 1 bör förutsättningarna för ett nationellt stöd för person- och godstrafiken i skärgården utredas. Motionären framhåller att färje- och fartygstrafik mellan öar och mellan öar och fastland är en del av en större kommunikations- och transportkedja som måste ses utifrån ett helhetsperspektiv där anslutande vägar, hamnar, parkeringsplatser, järnväg och bussar hör samman. Motionären anser att förutsättningarna för ett nationellt stöd för person- och godstrafiken i skärgården därför bör utredas. I yrkande 2 i samma motion anförs att hänsyn måste tas till öars specifika trafiksituation. Realistiska regler måste därför finnas för vägansvar och kriterier för allmän och enskild väg. Motionären understryker att övärldens situation inte kan jämföras med glesbygd på fastlandet. Därför är det orimligt från statens sida att överföra ansvar för allmänna vägar till dem som bor i åretruntboende på öarna längs den svenska kusten. Enligt motionären är det också orimligt att använda samma kriterier för allmän respektive enskild väg på land som på en ö.

Utskottets ställningstagande

Färjelinjer är en väsentligt del av vägnätet, dels för att överbrygga vattendrag, dels för att förbinda öar med fastlandet. Utskottet konstaterar att det, när vägtrafiken för ett antal decennier sedan började öka, ställdes allt större krav på de färjeleder som fanns. Färjelederna blev delar av det allmänna vägnätet. Där det har varit möjligt har många av de ursprungliga färjelederna ersatts med broar, vilket är en process som fortfarande pågår. Nya färjeleder har tillkommit, ibland som allmänna färjeleder, ibland som enskilda färjeleder. Successivt har olika transportlösningar utvecklats beroende på de olika förutsättningar som funnits i de enskilda fallen. Utvecklingen gick i en del fall mot vägfärjor och ett utbyggt vägnät på öarna, i andra fall mot linjetrafik med båtar och en mycket begränsad fordonstrafik på själva ön. Utskottet kan konstatera att de historiska skälen till hur transporterna kom att lösas har gjort att vi i dag har en flora av olika lösningar. Det finns statliga allmänna färjeleder och enskilda färjelinjer med eller utan statsbidrag. De kan drivas av samfundligheter, kommuner eller av trafikhuvudmän. Det finns också båtlinjer som drivs av Vägverket eller av en kommun vilka får statsbidrag som enskild färja. Dessutom finns färjelinjer och båtlinjer som drivs av kommuner eller trafikhuvudmän utan statsbidrag. Statens engagemang i och stöd till de olika transportformerna varierar alltså, vilket medför att förutsättningarna för boendet och näringslivet kan variera mellan områden med olika transportlösningar. Utskottet ser därför positivt på att regeringen har låtit se över regler och bidrag för färjeverksamheten i landet. Den utredning som regeringen tillsatte hösten 1999 om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV) överlämnade i juli 2001 sitt slutbetänkande till näringsministern. I slutbetänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) lämnas förslag till lösningar av problem som gäller färjeverksamhet, bl.a. behandlas val av ansvarig för färjeverksamhet, gränsdragning mellan allmän och enskild färja samt förändringar av

bidrag och regler för färjor. När det gäller färjeverksamhet föreslår utredningen bl.a. att:

- valet av ansvarig för färjeverksamhet skall ske med samhällsekonomisk effektivitet som grund,
- valet av färjeansvarig skall främja en rationell drift av färjeleden,
- beslut om en färjeled skall vara allmän bör fattas utifrån kriterierna trafikmängd och trafikens sammansättning,
- Vägverket bör ges rätt att ta ut avgifter på färjor,
- Rikstrafiken ges i uppdrag att förhandla med kommun eller trafikhuvudman om huvudmannaskap och lämplig ersättning för att upprätthålla sådan trafik som i dag är statlig eller statsunderstödd men som inte uppfyller vägfärjedefinitionerna,
- bidragsreglerna för färjor bör förtydligas,
- en särskild anslagspost för bidrag till drift av färjor bör inrättas,
- investeringar i enskilda färjeleder bör planeras i länsplanerna för regional transportinfrastruktur,
- Rikstrafiken ges i uppdrag att förhandla om de integrerade trafiklösningarna.

Utskottet konstaterar att BREV-utredningen för närvarande är föremål för ett brett remissförfarande. Betänkandet har remitterats till 149 remissinstanser, bl.a. till länsstyrelserna och till ett stort antal kommuner. Remissvaren skall ha kommit in till Näringsdepartementet den 7 januari 2002. Regeringen anger i propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001:02:20) att den avser att ta ställning till utredningens förslag när det har remissbehandlats.

Utskottet anser att de nu aktuella motionerna tar upp en rad viktiga frågor om färjeverksamheten i landet. Utskottet har också tidigare (bet. 2000/01:TU1) framhållit att den praxis som utvecklats när det gäller samhällets engagemang i färjetrafiken kan upplevas som orättvis och oklar. Enligt utskottets mening har kommunikationerna stor betydelse för skärgårdens utvecklingsmöjligheter. Det är därför viktigt att färjefrågorna ges en tillfredsställande lösning så att riksdagens transportpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling tillgodoses även i skärgårdsområden. Samhällets engagemang bör därför präglas av tydlighet och rättvisa samt främja effektiva trafiklösningar. Vidare bör enligt utskottets mening remissbehandlingen samt regeringens ställningstagande till BREV-utredningens förslag avvaktas innan utskottet kan ta ställning till förändringar i reglerna för färjeverksamhet. Utskottet förutsätter att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen i denna fråga när remissbehandlingen och regeringens ställningstaganden är klara. I avvaktan på detta är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de nu aktuella motionsyrkandena. Motionerna 2001/02:T43 (fp), 2001/02:T225 (c), 2001/02:T237 (c), 2001/02:T238 (m) yrkande 6, 2001/02:T325 (kd) och 2001/02:MJ220 (c) yrkande 2 avstyrks följaktligen.

2.6 Vägmärken och vägskyltar

Motionsförslag

I motion 2001/02:T408 av Inger René och Berit Adolfsson (båda m) framhåller motionärerna nödvändigheten av att småföretagare på landsbygden kan uppmärksamma presumtiva kunder på sin existens. Det är enligt motionärerna därför nödvändigt att dessa näringsidkare tillåts sätta upp skyltar utmed vägarna. Motionärerna framhåller att Vägverket i dag synes inta en så restriktiv hållning till skyltning att det motverkar de insatser som görs när det gäller att starta och stödja företagande. Vägverket bör i stället underlätta för företagen.

I motion 2001/02:Sk433 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) yrkande 10 anser motionärerna att det bör antas en skyltningspolicy med likartade regler för skyltning på landsbygden och att skyltning till turistmål skall få förekomma.

I motion 2001/02:T245 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) framhålls behovet av en ny vägmärkesförordning. I motionen framhålls också att länsstyrelsen och vägmyndigheterna bör underlätta för småföretagen att hitta bra skyltplatser i stället för att vägra tillstånd för skyltar. Dessutom pekar motionärerna på att det är ytterst angeläget att vägmärken utformas så att de avspeglar den verklighet som råder. Det gäller exempelvis vägmärket för industriområde. Symbolvärdet i att ge industriområden en modernare vägvisning skall inte underskattas enligt motionärerna.

Enligt motion 2001/02:T248 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m) måste reglerna för skyltning beakta de små företagens villkor. Motionärerna framhåller att turistföretag på landsbygden i första hand har behov av att marknadsföra sin verksamhet gentemot bilister. En generösare vägmärkesförordning skulle enligt motionärerna förmodligen vara mer verkingsfull för småföretagarna på landsbygden än många andra åtgärder.

I motion 2001/02:T322 av Dan Kihlström (kd) yrkande 1 pekar motionären på att det finns problem i samband med vägs skyltning, inte minst när det gäller småföretagarna på landsbygden. Småföretagarna, t.ex. konsthantverkare, gårdsbutiker, lanthandlare m.fl., har behov av att upplysa om sin verksamhet till trafikanterna. Många exempel finns på att företagare på landsbygden nekats skyltning. Reglerna för skyltning tillämpas dessutom olika av Vägverkets olika regioner påpekar motionären. Han anser att det är av största vikt att en mer enhetlig tillämpning sker i hela landet. Det är också viktigt att regeringen snabbt ser över skyltningsfrågorna samt förenklar regelverket i syfte att förstärka det lokala inflytandet och öka hänsynstagandet till företagen samt turistintressen och kulturella intressen. Motionären anser (yrkande 2) att det behövs en ny enhetlig och mer företagavvänlig skyltningspolitik.

I motion 2001/02:T448 av Birgitta Carlsson och Marianne Andersson (båda c) framhålls behovet av generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar. Motionärerna pekar på att det fortfarande är svårt att få tillstånd att sätta upp skyltar längs allmänna vägar. Många mindre företag är

mycket beroende av att kunderna hittar deras företag, det gäller t.ex. företag som ”bo på lantgård”, hemslojdsföretag, olika serviceföretag och mindre turistanläggningar. Motionärerna framhåller att regeringen på detta område kan visa handlingskraft genom att se till att det verkligen blir lättare för företag att få skylta om sitt företag vid allmänna vägar.

I motion 2001/02:T383 av Leif Jakobsson (s) anförs att informationsskyltar om bensinstationer eller restauranger längs våra motorvägar, som bl.a. inkluderar exponering av företagets logotyp, innebär ett mycket stort reklamvärde som är kostnadsfritt för dessa företag. På andra vägar varierar dock praxis om vad som tillåts liksom även kostnaderna för företagen. Effekten av dessa skillnader blir enligt motionären att små eller ideella verksamheter tvingas betala mycket för att få en hänvisningsskylt, medan stora kedjor får detta fritt, och dessutom får dessa större kedjor också sin logotyp exponerad. Motionären anser att det borde vara rimligt att skyltningen på motorvägar avgiftsbeläggs och att företagen får betala för det reklamvärde exponeringen innebär.

Utskottets ställningstagande

Frågor som gäller vägmärken och vägs skyltar för reklam regleras främst i vägmärkesförordningen (1978:1001) och väglagen (1971:948). Som en allmän princip gäller att vägmärkena skall tjäna trafikanternas intressen. Till grund för dessa bestämmelser ligger främst hänsynen till trafiksäkerheten.

Vägverket redovisade sommaren 1999 en översyn av olika vägmärkesfrågor och lämnade ett förslag till regeringen om ändringar i vägmärkesförordningen. Förslaget har remissbehandlats och en beredning av förslaget pågår inom Regeringskansliet.

Utskottet har åren 1998, 1999 och 2000 behandlat frågor om vägs skyltning och har i detta sammanhang sett positivt på inriktningen av det översynsarbete som pågår. Utskottet har förutsatt att ändrade regler får en så enhetlig tillämpning som möjligt och att näringslivetens intressen beaktas (bet. 1998/99:TU1, bet. 1999/2000:TU1, bet. 2000/01:TU1). Utskottet har också förutsatt att det pågående beredningsarbetet kan slutföras snarast. Utskottet har inte ändrat uppfattning. Utskottet förutsätter att flertalet av de frågor som uppmärksammas i de nu aktuella motionerna kommer att behandlas i samband med det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet. Det gäller bl.a. önskemålen om ett förstärkt lokalt inflytande, ökat hänsynstagande till företag och till turistintressen och kulturella intressen samt sänkta skyltningskostnader. Utskottet anser även i år att den pågående beredningen och regeringens ställningstagande bör avvaktas och att riksdagen inte nu bör vidta någon åtgärd med anledning av motionerna. Utskottet vill dock betona vikten av att det pågående beredningsarbetet kan slutföras snarast. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 2001/02:T245 (m), 2001/02:T248 (m), 2001/02:T322 (kd), 2001/02:T383 (s), 2001/02:T448 (c), 2001/02:T408 (m) och 2001/02:Sk433 (m) yrkande 10.

2.7 Vägsalt

Motionsförslag

I motion 2001/02:T211 av Kenneth Johansson (c) betonas att mer resurser behövs till forskning och utvecklingsarbete för att få fram bra och miljövänliga ersättningspreparat till vägsalt. Motionären pekar på att drygt 200 000 ton vägsalt sprids varje år på våra vägar och att växter och vattentäkter påverkas av detta. Motionären framhåller också att vägsaltet bidrar till att korrosionsproblem uppstår samt att saltet vid ogynnsamma förhållanden kan nå grundvattnet. Vägverket måste minska användningen av vägsalt utan att försämra trafiksäkerheten enligt motionären. Motionären anser att en rad åtgärder behövs, bl.a. behöver regeringen satsa betydligt mer resurser på forskning och utvecklingsarbete för att hitta bra och miljövänliga ersättningspreparat till vägsaltet.

I motion 2001/02:T426 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c) framhåller motionärerna att vägsaltet medför flera nackdelar, bl.a. negativ påverkan på naturen och på bilarna. Motionärerna framhåller att enkäter i Västernorrland och Västerbotten visar att bilister och yrkeschaufförer önskar få bort salt som halkbekämpningsmedel. Motionärerna pekar också på att det finns andra halkbekämpningsmedel, t.ex. kalciummagnesiumacetat (CMA) som är lika bra som salt ur halkbekämpningssynpunkt, men bättre ur miljösynpunkt. CMA är dock dyrare än salt. Enligt motionärerna bör regeringen titta på möjligheterna att övergå från salt till miljövänligare halkbekämpningsmedel. Dessutom anser motionärerna att rekommendationer bör gå ut om att halkbekämpning med salt skall vara mer restriktiv.

Utskottets ställningstagande

Ett långsiktigt hållbart transportsystem måste klara de krav som både människan och naturen ställer. Flera stora problem återstår att lösa på trafikens område, inte minst utsläppen av olika luftföroreningar som skadar hälsa och miljö. Även andra problem kan av miljöskäl behöva uppmärksammas på vägtrafikens område. Många av våra vägar behöver exempelvis saltas under vintern för att motverka halka. Salt (natriumklorid) är visserligen en kemikalie som i mindre doser är förhållandevis harmlös ur miljösynpunkt, men när det rör sig om tusentals ton kan det lokalt i vissa känsliga områden finnas skäl att se över hanteringen, t.ex. i närheten av vattentäkter och i närheten av särskilt värdefulla sjöar och vattendrag, dvs. sötvattenmiljöer. Saltning av vägar kan också försämra grundvattnets kvalitet. Förutom risken för påverkan på vattentäkter i vägarnas närhet kan också dricksvattenbrunnar bli otjänliga. Salt i brunnarna skyndar dessutom på korrosionen av pumpar, rör, värmepannor och hushållsmaskiner. Dessutom konstaterar utskottet att salt kan skada växter och hämma tillväxten av träd. Några skador på trädens rötter på grund av salt förekommer dock, enligt vad utskottet känner till, bara i mycket utsatta stadsmiljöer.

Vägverkets användning av vägsalt (i ton/vintersäsong):

1990/91	ca 230 000 ton
1991/92	ca 210 000 ton
1992/93	ca 330 000 ton
1993/94	ca 420 000 ton
1994/95	ca 296 000 ton
1995/96	ca 294 000 ton
1996/97	ca 224 000 ton
1997/98	ca 240 000 ton
1998/99	ca 335 000 ton
1999/2000	ca 280 000 ton
2000/01	ca 210 000 ton

Som redovisas i tabellen ovan varierar användningen av vägsalt kraftigt över åren. Det beror främst på hur stort behovet av att motverka halka som har funnits och hur lång vintern har varit. Enligt Vägverket är målsättningen att minska förbrukningen till mindre än 1992 års nivå (se Vägverkets hemsida: www.vv.se). Vägverket bedömer att vägsalt är svårt att ersätta i stora delar av landet om vinterväghållningen skall kunna klaras. De alternativa kemiska halkbekämpningsmedel som finns är betydligt dyrare.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att EG:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) innebär att det senast år 2009 skall finnas åtgärdsprogram för vatten som bl.a. anger hur god grundvattenstatus skall uppnås. I det sammanhanget kan även vägsaltanvändningen i vissa områden behöva ses över. I regeringens proposition Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier (prop. 2000/01:130) anges att regeringen snarast avser att vidta åtgärder för att genomföra direktivet i Sverige.

Slutligen konstaterar utskottet att det är Vägverket som har det övergripande ansvaret för vägtransportsystemets miljöpåverkan. Utskottet förutsätter därför att Vägverket arbetar för att bl.a. vägsaltanvändningen minimeras utan att kraven på hög trafiksäkerhet sänks samt att insatser görs för att undersöka alternativ till vägsalt. Något initiativ från riksdagens sida med anledning av motionerna är enligt utskottet inte motiverat. Utskottet avstyrker därför motionerna 2001/02:T211 (c) och 2001/02:T426 (c).

3 Järnvägar och Öresundsförbindelsen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag att Banverket får låna högst 8 200 miljoner kronor i Riksgäldskontoret samt ingå ekonomiska förpliktelser på högst 6 300 miljoner kronor. För Arlandabanan tillstyrker utskottet regeringens förslag om garantiavgift och kapitaltäckningsgaranti. SJ och de nya SJ-bolagen föreslås ges finansiella befogenheter i enlighet med regeringens förslag. För Öresundsförbindelsen godkänner utskottet en låneram om högst 310 miljoner kronor för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB AB. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag. *Jämför reservationerna 4 (m), 5 (c) och 6 (m, kd, c, fp).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet sex regeringsförslag som gäller järnvägsområdet samt Svensk-Danska Broförbindelsen AB, SVEDAB AB (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, punkterna 6, 8, 9, 13–15). Regeringen föreslår att riksdagen

6. godkänner att regeringen under år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB AB samt räntan för detta lån,

8. godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 200 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrift- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för statens andel av lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten,

9. bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kr efter år 2002,

13. godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002 tar ut en garantiavgift för statens garantiåtaganden till Arlandabanan Projekt AB,

14. godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till Arlandabanan Projekt AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket och tilldelade medel på Banverkets anslag till lika delar,

15. bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar samt de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet följande elva motioner:

- 2001/02:T15 yrkande 22 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T223 av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m),
- 2001/02:T239 yrkandena 6, 7 och 11 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T259 av Bertil Persson (m),
- 2001/02:T351 av Camilla Sköld Jansson m.fl. (v),
- 2001/02:T382 av Leif Jakobsson (s),
- 2001/02:T424 av Lars Lilja och Rinaldo Karlsson (båda s),
- 2001/02:T435 av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s),
- 2001/02:N218 yrkandena 3–5 av Ulf Nilsson (fp),
- 2001/02:N229 yrkandena 1–3 av Kenneth Lantz (kd),
- 2001/02:N258 yrkande 4 av Margareta Viklund (kd).

3.1 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.

Banverket har möjlighet att låna i Riksgäldskontoret för att finansiera investeringar i eldrift- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för statens andel av lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner en låneram för dessa ändamål år 2002 om högst 8, 2 miljarder kronor.

3.2 Ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att Banverket ingår långsiktiga avtal som medför ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att dela ut bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut.

Utskottet tillstyrker att regeringen bemyndigas att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6,3 miljarder kronor efter år 2002.

3.3 Arlandabanan

Bakgrund

A-banan Projekt AB är ett statligt bolag vars aktier till lika delar förvaltas av Banverket och Luftfartsverket. Bolaget har till uppgift att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt de s.k. Arlandabaneavtalen som reglerar byggande och drift av järnvägen till Arlanda flygplats. A-banan Projekt AB skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet.

Arlandabanan har uppförts av ett konsortium bestående av Alstom, John Mowlem Construction och NCC. Konsortiet har bildat ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra och driva anläggningen. Vid färdigställandet överlämnades anläggningen till A-Banan Projekt AB som i sin tur hyr ut den till A-Train AB. A-Train AB har som ersättning erhållit rätt att fram till år 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB är under koncessionsperioden spårinnehavare på järnvägssträckan Rosersberg–Arlanda flygplats–Odensala samt har rätt att bedriva persontrafik på sträckan Stockholms central–Rosersberg. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express.

För att täcka de kostnader som kan uppkomma i A-Banan Projekt AB till följd av statens åtaganden i projektet har Banverket och Luftfartsverket givits rätt att disponera en obegränsad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att Luftfartsverket och Banverket debiteras en administrativ avgift för statens garantiåtagande. Regeringen föreslår vidare att ett infriande av garantin i ett första led får belasta Riksgäldskontorets garantireserv och, i ett andra led, till lika delar Luftfartsverket och tilldelade medel på Banverkets anslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag.

3.4 Banavgifter

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) erinrar i motion 2001/02:T239 om att banavgifterna ursprungligen var tänkta som en kostnad avsedd att svara mot järnvägsföretagens nytta av nätet. Genom riksdagens transportpolitiska beslut år 1998 har dock avgifterna sänkts så att i dag endast en fjärdedel av banhållningens kostnader täcks genom banavgifter. Enligt motionärerna är det angeläget att drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet i ökad grad täcks av trafikavgifter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att ekonomiska styrmedel är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt 1998 års transportpolitiska beslut gäller också att en utgångspunkt vid beräkningen av banavgifterna skall vara de samhällsekonomiska marginalkostnader som tågtrafiken ger upphov till. I jämförelse med tidigare avgiftssystem har därmed banavgifterna reducerats med cirka två tredjedelar.

Enligt vad utskottet erfarit har Banverket och SIKA nyligen fått regeringens uppdrag att analysera och föreslå en justering av dagens banavgiftssystem. Förslaget skall vara utformat så att det bättre speglar järnvägstrafikens kortsiktiga marginalkostnader på en nivå som är praktiskt lämplig, samtidigt som operatörerna stimuleras att göra önskvärda anpassningar av verksamheten. Förslaget skall vidare vara utformat så att det uppfyller den nya EGlagsstiftningens villkor. Det innebär att marginalkostnadsprissättning skall vara huvudprincipen men att påslag för vissa kostnader skall kunna tillåtas. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 2 april 2002.

Utskottet anser att det är viktigt att järnvägen ges goda förutsättningar att spela en viktig roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Ett viktigt transportpolitiskt styrmedel är en utvecklad tillämpning av kostnadsansvaret på såväl nationell som internationell nivå. Utskottet är inte berett att kraftigt försämra järnvägstrafikens konkurrenskraft genom att återgå till tidigare principer för att beräkna banavgifterna. Av detta följer att utskottet avstyrker motion 2001/02:T239 (m) yrkande 11.

3.5 Banverkets produktionsverksamhet

Bakgrund

Banverkets organisation är uppdelad mellan beställare (förvaltare) och utförare (producent). Banverket Produktions verksamhet är inriktad på drift och underhåll samt ny- och ombyggnad av spåranläggningar. Den dominerande marknaden är uppdrag från Banverkets banregioner, kommuner, hamnar, industrier och andra som äger järnvägsanläggningar.

Motionsförslag

I motion 2001/02:T239 redovisar Per-Richard Molén m.fl. (m) att nya operatörer på det privata bannätet har visat att ny teknik och högre lönsamhetskrav leder till lägre underhållskostnader. Rationalisering och teknikutveckling inom befintliga verksamheter och en omprövning av gamla projekteringsmodeller kan öka effektiviteten och sänka Banverkets underhållskostnader. Enligt motionärerna bör mot denna bakgrund hela Banverkets produktion upphandlas och staten uppträda som en kompetent upphandlare av tjänster. Det betyder att såväl projektering som byggande på järnvägsområdet bör ske i konkurrens mellan marknads olika aktörer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om att rationalisering, teknikutveckling och omprövning av arbetsmodeller i en marknadsmässig miljö kan sänka kostnaderna för att vidmakthålla och utveckla järnvägsnätet. Banverkets styrelse har också mot denna bakgrund beslutat att konkurrensutsätta sin produktionsverksamhet. Som ett led i omställningen till en arbetsmiljö i kon-

kurens har ett omfattande förändringsarbete inletts inom Banverket som innebär bl.a. att produktionsverksamheten koncentreras till färre orter och att personalstyrkan minskar.

Utskottet anser det viktigt att drift och underhåll samt nybyggnation av järnvägsnätet sker effektivt. Samtidigt krävs att kraven i lagen om järnvägs-säkerheten efterlevs och att kvaliteten inte försämras. Utskottet konstaterar att Banverkets pågående reformarbete överensstämmer väl med motionärernas förslag om att produktionsverksamheten på järnvägsområdet bör upphandlas i konkurrens. Med hänvisning till det anförda anser utskottet att någon åtgärd med anledning av det aktuella motionsyrkandet inte bör vidtas av riksdagen. Följaktligen avstyrks motion 2001/02:T239 (m) yrkande 6.

3.6 Järnvägssäkerhet

Motionsförslag

Lars Lilja och Rinaldo Karlsson (båda s) begär i motion 2001/02:T424 att Järnvägsinspektionen utarbetar tydliga och skärpta regler för säkerheten inom järnvägstrafiken. Som motiv för en regelförändring anges att alltfler tågvårdar utan säkerhetsutbildning på senare tid har börjat tjänstgöra på tågen. Det betyder att det på ett över 300 meter långt tåg med upp till 500 passagerare ibland bara finns en tågmästare med säkerhetsutbildning. Enligt motionärerna bör det vara tågets storlek som avgör hur mycket personal med säkerhetsutbildning som skall finnas ombord. Vidare framhålls att det i vagnar med bara utgång i en ända behövs bättre utmärkning av utrymningsvägar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är mycket viktigt att ha en hög säkerhet i järnvägstrafiken. Järnvägsinspektionen är en myndighetsutövande fristående enhet inom Banverket som har överinseendet över säkerheten i svensk spårtrafik – järnväg, spårväg och tunnelbana – med inriktningen att förebygga olyckor. Till inspektionens uppgifter hör bl.a. att utarbeta regler för järnväg, spårväg och tunnelbana, tillståndspröva trafikutövning, spårinnehav och trafikledningsverksamhet samt godkänna fordon, spåranläggningar, utbildningsplaner och trafiksäkerhetsinstruktioner.

Utskottet förutsätter att de av motionärerna påtalade säkerhetsfrågorna övervägs av Järnvägsinspektionen. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Motionen avstyrks därför.

3.7 Finansiella befogenheter för Statens järnvägar m.m.

Bakgrund

Vid årsskiftet 2000/01 ombildades verksamheten i affärsverket Statens järnvägar till tre fristående aktiebolagskoncerner. Person- och godstågstrafiken

bedrivs sedan den 1 januari 2001 i SJ AB respektive SJ Green Cargo AB. Dessa bolag är direktägda av staten medan övriga nybildade bolag ägs av staten genom holdingbolaget AB Swedcarrier. Affärsverket Statens järnvägar finns kvar även efter årsskiftet, dock utan att driva någon egen verksamhet av nämnvärd omfattning.

Regeringens förslag

Av propositionen framgår att affärsverket Statens järnvägar har i uppdrag att förvalta den egendom och ansvara för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/01. Affärsverket skall i möjligaste mån inte ingå några nya åtaganden, och verksamheten skall inriktas mot att avveckla affärsverkets åtaganden affärsmässigt på ett snabbt och effektivt sätt.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar följande finansiella befogenheter för år 2002:

- besluta om överföring/försäljning av staten tillhörig fast egendom till Banverket, det av staten helägda bolaget Jernhusen AB eller dess helägda dotterbolag Jernhusen Fastigheter AB och Jernhusen Lager & Distribution AB,
- besluta om övrig försäljning av staten tillhörig fast egendom som Statens järnvägar förvaltar när taxerings- eller saluvärdet ej överstiger 20 miljoner kronor,
- teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt,
- placera medel enligt gällande finanspolicy,
- överföra uppkomna reavinster från fastighetsförsäljning till Jernhusen AB.

Regeringen anser vidare att en långsiktig upplåning för de nya bolagen i princip helt bör ske på den öppna kreditmarknaden efter omvandlingen till aktiebolag. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen konstaterar dock regeringen att en total omedelbar upplåning på den öppna kreditmarknaden skulle innebära en finansiell belastning och en ökad risk. Regeringen anser därför att en treårig övergångsperiod fr.o.m. innevarande år bör tillämpas för affärsverkets och de nya bolagens befintliga och nya riksgäldslån. Under denna period bör nuvarande riksgäldslån kunna stå kvar och såväl affärsverket Statens järnvägar som de nya SJ-bolagen inom en låneram om totalt 16 miljarder kronor kunna ta upp nya lån i Riksgäldskontoret under treårsperioden 2001–2003. Regeringen framhåller vidare att samtliga riksgäldslån skall vara återbetalda efter treårsperioden. I budgetpropositionen aviseras att regeringen under hösten 2001 kommer att lämna en skrivelse till riksdagen som redogör för bolagiseringen av Statens järnvägar.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag om finansiella befogenheter har inte givit upphov till några motioner. Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

3.8 Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB

Motionsförslag

Agne Hansson m.fl. (c) framhåller i motion 2001/02:T15 att det statliga bolaget för godstransporter på järnväg Green Cargo AB har slutat trafikera stora delar av landet. Det visar att företaget inte tar något samhällsansvar. Även persontrafikbolaget SJ har en prispolitik som hämmar en god resandeutveckling. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en översyn av SJ:s och Green Cargos ägardirektiv i syfte att tydliggöra företagets samhällsansvar.

Camilla Sköld Jansson m.fl. (v) säger i motion 2001/02:T351 att det statliga bolaget för godstransporter på järnväg, Green Cargo AB, har höjt sina priser kraftigt och slutat trafikera en del sträckor. Enligt motionärerna är de riktlinjer som bolaget arbetar efter inte förenliga med målet att hela landet skall ha tillgång till godstransport på järnväg och en framåtsyftande miljöpolitik. Enligt motionärerna bör därför bolagets ägarstrategi kompletteras med målsättningar om att leva upp till ett särskilt samhällsintresse.

Berit Andnor och Rune Berglund (båda s) säger i motion 2001/02:T435 att skapandet av Green Cargo har lett till försämrad och fördröjd transportservice. Enligt motionärerna bör godstransporter på järnväg även fortsättningsvis kunna ske i mer glest befolkade delar av landet. Det kan ske genom Green Cargos fraktorganisation men också genom att staten stödjer utvecklingen av s.k. shortlineföretag som har till uppgift att samla järnvägsvagnar till terminaler för vidare transport med tidtabellsgående heltåg. Staten bör även ta ansvaret för att företag på mindre orter kan utföra sina järnvägsfrakter till priser som motsvarar den allmänna prisutvecklingen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att åstadkomma ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Detta förutsätter bl.a. en konkurrenskraftig järnvägstrafik, både person- och godstrafik. Järnvägens infrastruktur måste därför utvecklas. Järnvägstrafiken måste också anpassas till kundernas behov och vara företagsekonomiskt lönsam för järnvägsoperatörerna.

Affärsverket Statens järnvägar delades vid årsskiftet 2000/01 upp i sex fristående företag. Syftet med bolagiseringen var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service.

Järnvägsföretaget Green Cargo AB svarar för godstransporter över hela landet och har som en uttalad målsättning att under affärsmässiga förutsättningar bidra till att andelen gods som transporteras på järnväg ökar. För första halvåret 2001 redovisar företaget ett positivt resultat. Resultatförbättringen har kunnat ske med en i stort sett oförändrad produktionsvolym. Enligt vad utskottet erfarit arbetar Green Cargo AB med att utveckla effektiva och mer kundanpassade transportlösningar i syfte att på ett affärsmässigt sätt öka godstransporterna på järnväg. Motsvarande arbete pågår även hos andra tåg-

operatörer. Utskottet vill vidare framhålla att Green Cargo AB agerar på en avreglerad marknad för godstransporter. Kunderna kan förhandla med andra operatörer i syfte att åstadkomma effektiva och prisvärda transporter.

SJ AB utvecklar och säljer tågresor. SJ är huvudsakligen verksamt på marknaderna för interregionala eller långväga resor. På järnvägsmarknaden är SJ:s marknadsandel ca 70 %. SJ agerar på affärsmässiga villkor på en konkurrenssatt marknad och finansieras inte av skattebetalarna utan genom kundernas köp av transporter. Att besluta om tjänsteutbud och prissättning ligger helt inom SJ:s ansvarsområde.

Utskottet förutsätter att de nya SJ-bolagen arbetar för att utveckla och förbättra sina tjänster så att järnvägstrafiken kan spela en betydande roll i samhällets transportförsörjning. Utskottet finner mot denna bakgrund ingen anledning för riksdagen att vidta några åtgärder i frågan. Motionerna 2001/02:T15 (c) yrkande 22, 2001/02:T351 (v) och 2001/02:T435 (s) avstyrks därför.

3.9 Kapitaltillskott till SVEDAB AB

Bakgrund

Beslutet om en fast förbindelse över Öresund fattades år 1991 på grundval av ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar. Avtalet godkändes av riksdagen den 12 juni 1991. Samtidigt beslutade riksdagen om de ekonomiska åtaganden som avtalet förutsatte (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Enligt beslutet skall Öresundsförbindelsen finansieras med avgifter från trafikanterna så att ingen belastning uppstår på statsbudgeten. Vidare angavs att anslutningarna på den svenska sidan skulle finansieras med det överskott Öresundsförbindelsen beräknades ge.

Med anledning av regeringsavtalet bildades två helstatliga bolag, ett svenskt (Svensk-Danska Broförbindelsen AB, SVEDAB AB) och ett danskt (A/S Øresundsforbindelsen) som tillsammans bildat Öresundsbrokonsortiet som svarat för planering, projektering, byggande, drift, underhåll och finansiering av kust-till-kust-förbindelsen. Sedan Öresundsförbindelsen öppnades för trafik den 1 juli 2000 har konsortiet ändrat namn till Øresundsbro Konsortiet och koncentrerat sin verksamhet till drift, kundservice och marknadsföring.

SVEDAB AB äger 50 % av Øresundsbro Konsortiet och förvaltar de svenska landanslutningarna till Öresundsbron. Bolagets verksamhet är huvudsakligen koncentrerad till ekonomisk koncern- och bolagsförvaltning samt drifts- och underhållsförvaltning av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron. Bolaget ägs av den svenska staten genom Banverket (50 %) och Vägverket (50 %).

I och med att Öresundsförbindelsen togs i drift i juni 2000 påbörjades avskrivningen (värdeminskningen) av anläggningen, vilket har lett till ett negativt resultat i SVEDAB AB:s ekonomi som inte kan tillgodoses med SVEDAB AB:s eget kapital. Förhållandet med negativt kapital har enligt

tidigare riksdagsbeslut beräknats bestå under flera år. Utdelning från Øresundsbro Konsortiet till ägarbolaget SVEDAB AB beräknas i dag till att första gången ske år 2018. Kust-till-kust-förbindelsen av Öresundsförbindelsen bedöms vara återbetald på 30 år.

Riksdagen har mot denna bakgrund bemyndigat regeringen att *dels* låta Banverket och Vägverket oåterkalleligen förbinda sig att vid behov lämna aktieägartillskott för att SVEDAB AB:s egna kapital vid varje tillfälle skall uppgå till det registrerade aktiekapitalet, *dels* låta Banverket och Vägverket årligen lämna erforderliga villkorade aktieägartillskott till SVEDAB AB jämte ränta i form av betalningsutfästelser (prop. 2000/01:100, bet. 2000/01:FiU27, rskr. 2000/01:36).

Bemyndigandet gavs med det villkoret att regeringen noggrant följer utvecklingen. En fördjupad prövning av betalningsutfästelsernas storlek samt SVEDAB AB:s och Øresundsbro Konsortiets ekonomiska utveckling skall göras efter fem år. Regeringen skall vidare för riksdagen årligen redovisa hur stora belopp betalningsutfästelserna sammanlagt uppgår till. Vidare förutsattes att regeringen i budgetpropositionen fortsättningsvis redovisar Øresundsbro Konsortiets och SVEDAB AB:s ekonomi.

Regeringens förslag

I propositionen föreslås att regeringen, med hänvisning till riksdagsbeslutet tidigare i år under år 2002, får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 miljoner kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB AB samt räntan för detta lån.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag. Utskottet erinrar samtidigt om riksdagens beslut tidigare i år om att utvecklingen kring Öresundsförbindelsens ekonomi noga skall följas och redovisas för riksdagen.

3.10 Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) konstaterar i motion 2001/02:T239 att järnvägens ekonomiska kostnadsansvar för Öresundsbron har överförts till Banverket. Budgetmässigt täcks Banverkets kostnader främst genom ett anslag i statsbudgeten och genom att Banverket fått höja banavgifterna på hela det svenska bannätet. Denna åtgärd innebär att betalningsansvaret indirekt överförs till resenärerna på hela det svenska järnvägsnätet vilka via trafikutövarna drabbas av de höjda banavgifterna. Det betyder att kostnadsansvaret för Öresundsbrons järnvägstrafik debiteras resenärer som aldrig har eller ens haft för avsikt att nyttja spåren över. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund ett nytt förslag till finansiering av Öresundsbroavgifterna där trafikanter som

nyttjar förbindelsen i första hand skall bära de kostnader som är förknippade med trafiken.

Utskottets ställningstagande

Det beslut som riksdagen fattat om Öresundsbron utgick från att finansieringen skulle ske med trafikantavgifter. Vad gäller järnvägen skulle avgifterna erläggas av järnvägsföretagen. De nationella järnvägsföretagen har emellertid fått en ändrad ställning i dag jämfört med när avtalet ingicks år 1991. I Danmark har en uppdelning skett mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (DSB respektive Banestyrelsen). I Sverige har Statens järnvägar, som redan tidigare skilts från Banverket, utsatts för ökade krav på affärsmässighet, och verksamheten har delats upp i olika bolag. Järnvägsmarknaden har vidare öppnats för konkurrens vilket har lett till att flera företag bedriver trafik på det svenska järnvägsnätet.

Utskottet vill också erinra om vissa övergripande utgångspunkter för avgiftssättningen. Järnvägsavgifterna bör hållas på en sådan nivå att järnvägstrafiken framgångsrikt kan konkurrera med vägtrafiken över Öresund och bron komma till avsedd användning. Det innebär att avgifterna inte får sättas alltför högt. I sammanhanget kan vidare nämnas det reformarbete som nyligen startat om banavgifterna i syfte att få ett bättre system som avspeglar järnvägstrafikens kortsiktiga marginalkostnader på en nivå som är praktiskt lämplig, samtidigt som operatörerna stimuleras att göra önskvärda anpassningar av verksamheten.

Utskottet anser mot denna bakgrund att något initiativ från riksdagens sida inte är motiverat. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motion T239 (m) yrkande 7.

3.11 Öresundsbrons prissättning m.m.

Motionsförslag

Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m) hävdar i motion 2001/02:T223 att det är bra med så många förbindelser som möjligt för Öresundsområdets integration. De nu befintliga förbindelserna – bron och färjeförbindelserna Helsingborg–Helsingör – måste därför säkerställas och utvecklas (yrkande 1).

Enligt motionärerna är det vidare viktigt att ingen osund utslagningstävling uppstår mellan de två olika transportlederna över sundet. Med flera ekonomiskt hållbara alternativa transportvägar erbjuds ett robust och tillförlitligt transportsystem. Det är därför oroande och beklagligt om staten inte står för gjorda uppgörelser och ser till att det finns stabila spelregler (yrkande 2).

Bertil Persson (m) uttalar i motion 2001/02:T259 att den nuvarande prissättningen på Öresundsbron är för hög. Taxan på Öresundsbron är ett allvarligt hot mot de integrationsvinster som skulle kunna uppnås i den samlade Öresundsregionen, och som i form av tillväxt skulle kunna komma hela landet

till godo. Enligt motionen kan en halvering av taxorna leda till att trafiken fördubblas och att bron återbetalningstid halveras.

Kenneth Lantz (kd) uttalar i motion 2001/02:N229 att för Öresundsregionens fortsatta utveckling är det viktigt att hela regionen utvecklas, såväl i den södra som norra delen av sundet. Sammanhållna transportleder är därför av yttersta vikt och båda förbindelserna över sundet bör ges goda förutsättningar att utvecklas. Med flera ekonomiskt hållbara alternativa transportvägar skapas ett robust och tillförlitligt transportsystem. Det är på så sätt integrationen påskyndas (yrkande 1).

Kenneth Lantz understryker vidare behovet av stabila spelregler. Om det förs en avgiftspolitik som leder till konkurrenssnedvridningar hotas transportnäringen. Öresundsbroavtalets lydelse om paritet mellan färjetaxor och broavgifter tillkom inte av en slump. Den var resultatet av en strävan från såväl svensk som dansk sida att bibehålla flera transportvägar över Öresund och att inte föröda möjligheterna till en integration av hela Öresundsregionen. Att gå ifrån gällande broavtal skulle få förödande konsekvenser för statsmakternas trovärdighet (yrkande 2).

Motionären uppmärksammar slutligen att färjelinjerna mellan Helsingborg och Helsingör påläggs en farledsavgift som trafiken på bron slipper. Alla fördelar som tilldelas bron bör enligt motionen motsvaras av likvärdiga fördelar för andra trafikalternativ (yrkande 3).

Margareta Viklund (kd) konstaterar i motion 2001/02:N258 att många drar sig för att köra bil över Öresundsbron på grund av de höga avgifterna, trots Öresundsbrons många fördelar. För att stärka Öresundsregionens integration och förbättra bronns ekonomiska resultat bör broavgiften sänkas.

Ulf Nilsson (fp) framhåller i motion 2001/02:N218 att avgifterna för bilresor på bron är orimligt höga och ligger högt över vad en vanlig inkomsttagare är beredd att betala. Höga avgifter riskerar dessutom att urholka bronns ekonomi, eftersom intäkterna blir för låga när få bilresenärer utnyttjar bron. Förhandlingar bör därför föras med syfte att åstadkomma kraftigt sänkta broavgifter (yrkande 3).

Tågtrafiken på Öresundsbron har enligt motionären överträffat förväntningarna trots problem med bl.a. förseningar. För att skapa bättre möjligheter till miljövänlig kollektivtrafik behövs dock fler direkta tågförbindelser. Det gäller bl.a. direktförbindelser Lund–Malmö–Roskilde och Sturup–Kastrup (yrkande 4).

Ulf Nilsson bedömer vidare det som tänkbart att en del av den danska flygtrafiken på grund av kapacitetsbrist på Kastrup måste dirigeras till en annan flygplats. För att inte regionens dynamiska utveckling skall hejdas behövs en medveten planering från svensk sida som syftar till att bygga ut Sturups flygplats i samarbete med Danmark. Därför bör samtal omedelbart inledas om en framtida samplanering av den svensk-danska flygtrafiken (yrkande 5).

Leif Jakobsson (s) hävdar i motion 2001/02:T382 att priserna på Öresundsbron hämmar det naturliga resandet mellan Sverige och Danmark. Avgiftsnivån på Öresundsbron gör det exempelvis ofta lönsammare för en

malmöbo att köra via Helsingborg till Köpenhamn. Region Skåne, som ansvarar för länets kollektivtrafik, tar vidare ut en högre kilometerkostnad för Öresundstrafiken än för motsvarande sträcka i Sverige. Enligt motionen bör staten påverka prispolitiken och medverka till en sänkning av bilavgifterna liksom till en granskning av Region Skånes taxepolitik för tågtrafiken.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionerna om *broavgifternas storlek och behovet av stabila spelregler* för det fortsatta integrationsarbetet i Öresundsområdet vill utskottet erinra om gällande transportpolitiska utgångspunkter för Öresundsbron.

I det avtal med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3, artikel 15) fastställdes att kostnaderna för Öresundsförbindelsen i sin helhet skall täckas av konsortiet genom särskilda trafikantavgifter. Som en övergripande utgångspunkt gäller att Öresundsbron syftar till att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan Sverige och Danmark och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater. Tillkomsten av Öresundsbron syftar vidare till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Enligt avtalet gäller att trafikantavgifterna för Öresundsbron skall bestämmas självständigt av Øresundsbro Konsortiet. I det ursprungliga avtalet mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en fast förbindelse över Öresund ingår vidare ett tilläggsprotokoll enligt vilket nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingør skall vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron (punkt 3 i tilläggsprotokollet).

Utskottet konstaterar att avgifterna skall utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt lagts fast av Danmark och Sverige. För en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen krävs ett nytt avtal med Danmark. Utskottet utgår från att Øresundsbro Konsortiet noga kommer att följa utvecklingen av trafikvolymen och intäkterna av broavgifterna. Om det visar sig att det finns skäl till förändringar är det konsortiet som tar initiativ till sådana. Utskottet finner mot denna bakgrund ingen anledning för riksdagen att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2001/02:T223 (m), 2001/02:T259 (m), 2001/02:N218 (fp), 2001/02:N229 (kd) och 2001/02:N258 (kd) i nu behandlad del.

Beträffande motionsförslagen om *fler direkta tågförbindelser* mellan Sverige och Danmark samt *biljettpriset för tågresor* vill utskottet erinra om att tillkomsten av Öresundsbron bl.a. syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. De avgifter som järnvägsföretagen betalar för att använda bron har utformats mot denna bakgrund. Trots vissa tekniska trafikproblem har tågresandet ökat kraftigt. Efter ett års trafik har drygt 4 miljoner resor skett med Öresundstågen, vilket är 40 % över den ursprungliga trafikprognosen. Utskottet delar motionärernas uppfattning att

det är angeläget att kollektivtrafiken över Öresundsbron kan vidareutvecklas. Enligt gällande transportpolitiska principer är det inte statens uppgift att bestämma trafikuppläggningsen av olika tågförbindelser eller biljettpiserna. Trafikbeslut bör så långt möjligt fattas genom ett decentraliserat beslutsfattande. Utskottet är inte berett att föreslå något initiativ från riksdagens sida med anledning av motionerna 2001/02:T382 (s) och 2001/02:N218 (fp) yrkande 4.

När det gäller motion 2001/02:N218 (fp) och frågan om en *samplanering av flygtrafiken i Öresundsregionen* har utskottet inhämtat att Luftfartsverket bedömer att en järnvägsanslutning som binder samman Sturup med Kastrup är en strategisk investering av stor betydelse. En sådan investering skulle enligt verket på ett avgörande sätt kunna stärka regionens utvecklingsbetingelser. För närvarande pågår, med bidrag från EU, en förstudie av en järnvägsförbindelse till Sturups flygplats.

Utskottet anser mot denna bakgrund att riksdagen inte bör ta något initiativ när det gäller de aktuella prissättnings- och trafikfrågor som motionärerna aktualiserat. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna 2001/02:T223 (m), 2001/02:T259 (m), 2001/02:T382 (s), 2001/02:N218 (fp), 2001/02:N229 (kd) och 2001/02:N258 (kd) i nu behandlad del.

4 Sjöfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet sex regeringsförslag inom delområde Sjöfart (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, punkterna 16–21). Regeringen föreslår att riksdagen

16. godkänner att regeringen vidtar åtgärder för att den avgift som debiteras för statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium fr.o.m. 2002 skall kunna vara riskavspeglande,

17. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar,

18. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

19. bemyndigar regeringen att för 2002 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

20. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd,

21. godkänner vad regeringen förordar om kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning.

I detta avsnitt behandlar utskottet vidare 80 av de motionsyrkanden som anges i bilaga 4 till detta betänkande. De yrkanden det gäller anges i berörda underavsnitt.

4.1 Sjöfartsstödet – den svenska rederinärings internationella konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsyrkanden om avveckling av sjöfartsstödet (*jämför reservation 7 (m)*) och om att regeringen bör ta initiativ inom EU i syfte att avskaffa medlemsstaternas subventioner till sina sjöfartsnärings. Utskottets förslag skall ses mot bakgrund av att riksdagen nyligen beslutade att ersätta det gamla rederistödet, som omfattar lastfartyg i internationell trafik, med ett sjöfartsstöd som gäller både lastfartyg och passagerarfartyg i internationell trafik. Av beslutet framgår att ett stöd till vår internationella färjesjöfart som bedrivs i konkurrens med andra europeiska länder tills vidare inte kan undvaras med hänsyn till statens åtagande att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Regeringen avser emellertid – framgår det av riksdagsbeslutet – att ta upp diskussioner med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland i syfte att avskaffa statligt stöd till passagerar- och färjetrafik som bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området.

Inledning

Utskottet har i avsnitt 1 behandlat regeringens förslag om en medelsanvisning på 212,5 miljoner kronor under anslaget Bidrag till sjöfarten. I det följande behandlar utskottet ett antal motionsförslag om det statliga ekonomiska stödet till sjöfartsnärings, vilka inte omedelbart berör den av regeringen föreslagna medelsanvisningen. Yrkandena skall ses mot bakgrund närmast av ett riksdagsbeslut om sjöfartsstöd den 24 oktober innevarande år (prop. 2000/01:127, bet. 2001/02:TU3, rskr. 2001/02:2).

Det nämnda riksdagsbeslutet innebär främst att det gamla rederistödet, som omfattar lastfartyg i internationell trafik, ersätts med ett nytt sjöfartsstöd, som gäller såväl lastfartyg som passagerarfartyg i internationell trafik. Syftet med det nya stödet är att ge svensk sjöfartsnärings konkurrensvillkor som är likvärdiga med dem som gäller för andra EU-länders handelsflottor. Det nya stödet ges i form av att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Det betecknas därför som ett nettostöd.

Ett komplement till det statliga stödet utgör det avtal om tillfälligt anställd personal, det s.k. TAP-avtalet, som sjöarbetsmarknadens parter ingått. Detta avtal reglerar rätten för svenska redare att ersätta högst hälften av en fartygs-

besättning med utländsk personal. Varje tillfälligt anställd får vara anställd under högst sex månader per år. Den tillfälligt anställda personalen omfattas också av de bestämmelser som gäller för rederistödet och det nya sjöfartsstödet.

Motionsförslag

I motion 2001/02:T253 av Per-Richard Molén m.fl. (m) framhålls att de ekonomiska fördelarna för Sverige av att bibehålla svenskregistrerade skepp med helt skattebefriade besättningar, delvis från lågkostnadsländer, kan ifrågasättas. Vi anser därför – säger motionärerna – att det nuvarande svenska stödet bör avvecklas på så sätt att inga nya skepp blir stödberättigade och att en successiv avveckling därmed kan ske.

För stödberättigade svenska skepp bör vidare, enligt m-motionen, systemet ändras så att de TAP-anställda, som nu betalar svenska skatter och avgifter och som förses med svenska personnummer, i stället erhåller nettolöner.

I motion 2001/02:T400 av Kent Olsson och Cecilia Magnusson (båda m) framhåller motionärerna att de är starkt kritiska till att den svenska regeringen inte arbetat hårdare för att få bort stödet till sjöfartsnäringen inom EU. Det är emellertid ett verkligt problem – betonas det i motionen – att den svenska sjöfartsnäringen har en konkurrensnackdel i jämförelse med andra länder inom EU. Svenska rederier har kostnader som är 30 à 40 % högre än konkurrenternas i andra länder, på grund av dessa länders subventioner till sjöfarten. Sverige kan inte *nu* avvika från resten av länderna inom EU. Men vad regeringen borde göra är att ta initiativ inom EU till att avskaffa subventionerna och till att låta medlemsstaternas sjöfartsnäringar få konkurrera på lika villkor.

I motion 2001/02:T446 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s) framhåller motionärerna att det finns skäl att vara orolig för en skattedumpningspiral i Europa och att Sverige därför bör agera med kraft inom ramen för EU för att få till stånd konkurrensneutralitet på sjöfartsområdet.

Motion 2001/02:T451 av Bengt Silfverstrand (s) gäller sjöfartsstöd omfattande svensk personal på en danskregistrerad färja. Motionären framhåller att han inser att grundprincipen för att erhålla svenskt sjöfartsstöd måste vara att fartyget har svensk flagg. Vissa förhållanden i fråga om den Öresundsfärja det gäller – och för vilka det finns en närmare redogörelse i motionen – är emellertid av sådan art att det rimligen borde kunna utformas någon form av tidsbegränsad dispens eller undantagsregel för just det fartyget, säger motionären.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har den 24 oktober 2001 med bred majoritet ställt sig bakom regeringens av utskottet biträdda förslag om sjöfartsstöd. Utskottet anser inte att beslutet bör omprövas och avstyrker därför yrkandet i motion 2001/02:T253 (m) om avveckling av stödet.

Det nya stödet innebär, som nämnts, ett nettostöd i den meningen att arbetsgivaren krediteras ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivaravgifter. Den enskilde sjömannen har kvar sin normala bruttolön, som beskattas på vanligt sätt och som även ligger till grund för beräkning av de sociala förmånerna. Netto, sett från arbetsgivarens synpunkt, är lönekostnaden efter avdrag för skatt och sociala avgifter. Genom sådant avdrag uppnås de förbättrade konkurrensvillkor som stödet syftar till. Vad de motionärer som står bakom motion 2001/02:T253 (m) synes sträva efter är däremot nettolöner i den meningen att den anställda inte betalar någon skatt på sin lön och arbetsgivaren inte några sociala avgifter. En sådan ordning kan utskottet för sin del inte förorda och avstyrker därför motionsyrkandet därom.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 2000/01:TU1 erinrade utskottet om att staten genom ett riksdagsbeslut år 1996 hade åtagit sig att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Vidare erinrade utskottet om att Europeiska kommissionen år 1997 hade fattat beslut om nya riktlinjer för statsstöd till sjöfartsnäringen. Till följd härav hade flera EU-länder vidtagit åtgärder som avsevärt försvagade den svenska handelsflottans konkurrenskraft. Till sådana åtgärder hörde olika typer av skattebefrielser för sjömän.

Utskottet välkomnade mot den angivna bakgrunden det förslag till rederistöd som regeringen aviserade i budgetpropositionen för år 2001 och som riksdagen nu – den 24 oktober 2001 – ställt sig bakom genom att bifalla proposition 2000/01:127 Sjöfartsstöd. Utskottet framhöll emellertid också i det nämnda fjolårsbetänkandet att konkurrensförhållandena hade snedvridits till följd av skattebefrielseerna och betonade att den uppkomna situationen var olycklig. Utskottet sade sig därför förutsätta att regeringen inom EU skulle verka för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet.

Utskottet, som vidhåller sin sålunda uttalade uppfattning, noterar med tillfredsställelse vad regeringen säger om färjetrafiken i Nordeuropa i den nämnda propositionen 2000/01:127 Sjöfartsstöd. Efter att ha konstaterat att denna omfattas av olika former av statsstöd framhåller regeringen att den avser att ta upp långsiktiga diskussioner med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland och därvid undersöka om man kan nå fram till en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till den intraeuropeiska färjesjöfarten. Sveriges linje bör vara, säger regeringen, att passagerar- och färjetrafik som i huvudsak bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området inte skall ges statligt stöd. I avvaktan på en sådan ordning kan dock det sjöfartsstöd som regeringen föreslår inte undvaras för att den svenska sjöfartsnäringen skall nå i huvudsak likvärdiga konkurrensvillkor. I sammanhanget förtjänar nämnas att regeringen den 11 oktober 2001 beslutat att en särskild utredare närmare skall undersöka förutsättningarna för att skapa en gemensam nordisk uppfattning i de sjöfartspolitiska frågor som omfattas av kommissionens år 1997 antagna riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Vad regeringen anför om färjetrafiken i Nordeuropa och det nämnda utredningsuppdraget synes utskottet ägnat att tillgodose syftet med motionerna 2001/02:T400 av Kent Olsson och Cecilia Magnusson (båda m) och 2001/02:T446 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s). I m-motionen framhålls att regeringen bör ta initiativ inom EU till att avskaffa subventionerna till sjöfartsnäringen inom EU. Enligt s-motionen bör Sverige agera kraftfullt inom ramen för EU för att få till stånd konkurrensneutralitet mellan länder på sjöfartsområdet. De båda motionerna torde med det sagda kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

Utskottet kan för sin del inte finna skäl för något *sjöfartsstöd för fartyg som inte är svenskregistrerade*. Motion 2001/02:T451 (s), med önskemål om att svensk personal på en danskregistrerad Öresundsfärja skall omfattas av ett temporärt stöd, avstyrks därför.

4.2 Handelssjöfartens kostnadsansvar

Utskottets förslag i korthet

Ett m-yrkande och ett kd-yrkande om en översyn av farledsavgifterna tillstyrks. Utskottet föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen att en sådan översyn bör genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i en av kommissionen nyligen presenterad transportpolitisk vitbok.

Övriga motionsyrkanden, som bl.a. rör kostnadsansvaret för isbrytning och sjöräddning, avstyrks. *Jämför reservation 8 (m, kd).*

Inledning

Tillsyn över sjösäkerheten, lotsning, utmärkning av farleder, sjöräddning, isbrytning, skydd av miljön mot förorening från fartyg och sjökartläggning är för handelssjöfarten angelägna uppgifter som det åligger Sjöfartsverket att svara för. Verksamheten omfattas av handelssjöfartens kostnadsansvar genom avgifter som läggs på denna sjöfart. Sedan den 1 januari 1998 tillämpas ett nytt system för sjöfartsavgifter (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97: TU1, rskr. 1996/97:115). I det nya systemet har fyravgiften och farledsvaruavgiften enligt det gamla systemet slagits samman till *en* avgift benämnd farledsavgift. Lotsavgiften utgjorde, framgick det av det nämnda riksdagsbeslutet, till skillnad från fyravgiften och farledsvaruavgiften en betalning för en individuellt utpekad tjänst i form av lotsning. Lotsavgiften skulle därför inte ingå i den mer generella farledsavgiften, och dess konstruktion skulle kvarstå oförändrad i det nya systemet. Farledsavgiften och lotsavgiften kallas tillsammans de allmänna sjöfartsavgifterna. Den nya ordningen har följande huvudsakliga innebörd.

- Inrikes sjötransporter, som enligt den gamla ordningen var undantagna från fyravgift och farledsvaravgift, har belagts med farledsavgift och härigenom likställts med det stora flertalet utrikes sjötransporter.
- Även den transoceaniska linjetrafiken, som enligt den gamla ordningen var undantagen från fyravgift och farledsvaravgift, har belagts med farledsavgift.
- Farledsavgiften har miljödifferenterats.

Sjötransporter inom Vänerområdet – varmed avses sträckan från Göteborgsområdet upp till Väneren och hela Väneren – är emellertid befriade från farledsavgift och undantas således från den nya regeln om att den inrikes sjöfarten jämföras med den utrikes sjöfarten i avgiftshänseende. Utskottet återkommer i det följande till Vänersjöfarten.

Motionsförslag

Utskottet behandlar i det följande 15 motionsyrkanden som berör handelssjöfartens kostnadsansvar. I motionerna framhålls genomgående att handelssjöfartens utveckling bör främjas, särskilt genom att kostnadsansvaret utformas på ett mer konkurrensneutralt sätt i förhållande till andra transportslag än för närvarande. Härigenom uppnås, framhålls det i flera motioner, betydande miljö- och energieffektivitetsvinster. I vissa motioner framhålls att betalningsansvaret inte motiverar nuvarande avgiftsuttag och därför bör bortfalla eller i vart fall reduceras. Krav på översyn och förändring av avgiftssystemet framställs också i det övergripande syftet att minska betalningsansvarets omfattning.

I motion 2001/02:T253 av Per-Richard Molén m.fl. (m) begärs en utredning om kostnadsansvaret för isbrytarflottan (yrkande 5). Kostnadsansvaret bör enligt motionärerna inte vila på handelssjöfarten utan ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande. Vidare begärs i yrkande 7 en utredning av sjöfartens konkurrenssituation i syfte att skapa en ökad konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Sjöfartsverkets taxa bör också, enligt m-motionens yrkande 8, anpassas till den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Enligt yrkande 12 bör investeringsmedel som sjöfartsnäringen genom sjöfartavgifter tidigare inbetalt till Sjöfartsverket, och som indragits av regeringen, återförs till verket så att kommande kraftiga höjningar av farledsavgifterna kan undvikas. I m-motionens yrkande 14 framhålls att en fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket är angelägen. Därigenom minskar behovet av medel under ett anslag för fritidsbåtsändamål som handelssjöfarten genom onödigt höga sjöfartavgifter orättmätigt tvingas bidra till. Enligt yrkande 15, slutligen, i motion 2001/02:T253 (m) bär handelssjöfarten en alltför stor kostnad för livräddningen med hänsyn till t.ex. att helikopterberedskapen upprätthålls även för andra ändamål i samhället än sjöfart.

I motion 2001/02:467 av Johnny Gylling m.fl. (kd) begärs en översyn av dagens avgiftssystem i syfte att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan båt, bil och järnväg (yrkande 4). Enligt kd-motionens yrkande 5 bör

regeringen pröva att finansiera isbrytningen med hjälp av EU-medel. I kd-motionen framhålls slutligen (yrkande 10) att Sjöfartsverkets investeringar i farleder finansieras genom höjda sjöfartsavgifter och att det ytterst innebär att exportindustrin får betala högre frakter. En sådan ordning är inte rimlig, hävdas det, och regeringen bör därför återkomma med förslag om hur sjöfartens investeringsbehov kan finansieras på samma sätt som övrig infrastruktur.

I två motioner, 2001/02:T246 av Inga Berggren (m) och 2001/02:T444 av Catherine Persson (s), behandlas de effekter handelssjöfartens kostnadsansvar har för sjöfarten i södra Sverige och särskilt dess konkurrenskraft i förhållande till järnvägstransporter över Öresundsbron. I båda dessa motioner framhålls att avgiftssystemet för transporter missgynnar sjöfarten på sydsvenska hamnar i förhållande till godstransporter över Öresundsbron. Motionärerna vill ha ett konkurrensneutralt avgiftssystem. Enligt motionerna har vidare farledsavgifterna en regionalpolitisk profil som missgynnar sjöfarten på södra Sverige och som därför bör ändras. I s-motionen framhålls också att en annan finansiering än den nuvarande av Sjöfartsverket bör övervägas, att sjöfartens totala konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag bör ses över och att regeringen tillsammans med övriga länder i Europa bör verka för konkurrensneutrala regler för Europas sjöfart.

Godstransportdelegationens slutbetänkande och kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010

Utskottet kan konstatera att merparten av de frågor om handelssjöfartens kostnadsansvar och konkurrensförutsättningar som tas upp i motionerna har behandlats av Godstransportdelegationen i dess nyligen framlagda slutbetänkande Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi (SOU 2001:61). Delegationen, som bestått av företrädare för stat och näringsliv inom hela transportområdet, påtalar bl.a. att nuvarande farledsavgifter innebär ett avsteg från marginalkostnadsprincipen, som eljest dominerar kostnadsansvarets utformning inom transportsektorn. Delegationen föreslår att regeringen skall ge en utredare i uppdrag att i samverkan med Sjöfartsverket och berörda parter analysera möjligheterna att utveckla farledsavgifter som bidrar till effektiva och hållbara godstransporter. Slutbetänkandet remissbehandlas under hösten.

Europeiska kommissionen har nyligen presenterat en vitbok, COM (2001) 370 Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Där behandlas bl.a., liksom i nu aktuella motioner, principerna för avgiftssättning av transportinfrastrukturen samt vikten av att förbättra förutsättningarna för sjöfarten i Europa och åstadkomma ett hållbart transportsystem.

Utskottets ställningstagande

I proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem framhåller regeringen att det kan finnas skäl att se över farledsavgifterna och att den kommer att ta ställning till behovet av en översyn efter avslutad remissbehandling av Godstransportdelegationens slutbetänkande och annat aktuellt utredningsmaterial.

Mot bakgrund inte minst av de motionsyrkanden som nu redovisats anser utskottet att den aviserade översynen snarast bör komma till stånd. Vidare förutsätter utskottet att regeringen vid den kommande behandlingen av kommissionens vitbok verkar för rättvisa konkurrensvillkor för sjöfart i Europa och därmed också i Sverige inom ramen för ett hållbart transportsystem.

Med hänvisning till det anförda och till det fortsatta EU-arbetet bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening att *en översyn av farledsavgifterna* snarast bör genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok.

Utskottets ställningstagande medför att motionerna 2001/02:T253 (m) yrkande 7 och 2001/02:T467 (kd) yrkande 4 tillstyrks.

Vad gäller *övriga frågor om handelsjöfartens kostnadsansvar*, som behandlas i de nu aktuella motionerna, är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd. Resultatet av regeringens översyn av sjöfartsavgifterna bör enligt utskottets mening avvaktas. Motionerna 2001/02:T246 (m), 2001/02:T253 (m) yrkandena 5, 8, 12, 14 och 15, 2001/02:T444 (s) yrkandena 1–4 och 2001/02:T467 (kd) yrkandena 5 och 10 avstyrks följaktligen.

4.3 Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket

Regeringens förslag

Regeringen föreslår ekonomiska mål för Sjöfartsverket under perioden 2002–2004 enligt följande. Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 % av eget kapital. Det långsiktiga målet för soliditeten är att den skall uppgå till lägst 30 %. Utdelningskravet bör enligt regeringen omfatta en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen godkänner Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2002–2004. Den innebär investeringar inom en ram som sammanlagt omfattar 910,6 miljoner kronor. Beloppet omfattar bl.a. 500 miljoner kronor i investering i farleder till Göteborgs hamn (prop. 2000/01:1, utg.omr. 22, bet. 2000/01:TU1 s. 77–78) och innebär, även bortsett från den investeringen, en kraftig ökning jämfört med investeringsplanen för perioden 2001–2003, som omfattade ca 380 miljoner kronor. Förutom farleder avser de största investeringarna en förnyelse av lotsbåtflottan för ca 136 miljoner kronor.

Regeringen föreslår också att Sjöfartsverket får bemyndigande att ta upp lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Verket bör också få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen sålunda anför om ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket. Det innebär att riksdagen bör

- godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar,
- bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- bemyndiga regeringen att för år 2002 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

4.4 Statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att regeringen vidtar åtgärder för att den avgift som debiteras för statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium fr.o.m. år 2002 skall kunna vara riskavspeglande.

Förslaget skall ses mot bakgrund av riksdagens beslut om att den 1 januari 1998 införa ett nytt sätt att hantera garantier i staten – den s.k. garantimodellen (prop. 1996/97:1 finansplan m.m. s. 82–92, bet. 1996/97:FiU1 s. 228–231, rskr. 1996/97:53).

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

4.5 Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)

Regeringens förslag

Regeringen erinrar om att HKF:s verksamhet finansieras genom en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt genom egna avgiftsintäkter. Avräkningen på farledsavgifterna för år 2001 är 18,5 miljoner kronor. Regeringen anser i likhet med HKF att 18,5 miljoner kronor av rådets totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna år 2002. Enligt rådets beräkning uppgår de egna avgiftsintäkterna till 9,4 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

4.6 Vänersjöfart m.m.

Utskottets förslag i korthet

En rad motionsyrkanden gäller främjande av Vänersjöfart och inriksjöfart. Utskottet understryker den stora betydelsen av denna sjöfart och betonar det angelägna i att regeringen för riksdagen redovisar sitt ställningstagande till förslag om Väner- och Mälarsjöfarten i Godstransportdelegationens nyligen framlagda slutbetänkande. I avvaktan på denna redovisning avstyrks motionsyrkandena. *Jämför reservation 9 (m, kd, c, fp).*

Inledning

Utskottet har i avsnitt 1 behandlat regeringens förslag om en medelsanvisning på 62,7 miljoner kronor under anslaget Ersättning till viss kanaltrafik. Från anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerms seglationsstyrelse. I det föregående har också nämnts att sjötransporter inom Vänerområdet inte omfattas av den farledsavgift som numera gäller för annan inrikes sjötrafik. Sådan avgift utgår emellertid för sjötransporter som antingen börjar eller slutar utanför Vänerområdet.

Olika åtgärder har enligt propositionen vidtagits för att skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av handelssjöfarten på Väner. Regeringen har således beviljat Länsstyrelsen i Värmlands län och Västra Götalandsregionen 5 miljoner kronor under en treårsperiod för Vänerrådets disposition. Rådet, som bildades i januari 2000, är ett samrådsorgan som skall ta initiativ till olika åtgärder som stärker Vänersjöfartens konkurrenskraft och som skall vara en allmän företrädare för Vänerregionen, med tyngdpunkten lagd på sjöfartsfrågor och den regionalekonomiska utvecklingen. Berörda länsorgan har också tillsammans avsatt 5 miljoner kronor för detta utvecklingsarbete.

I propositionen framhålls bl.a. att den i avsnitt 14.2.4 ovan nämnda Godstransportdelegationen behandlat Vänersjöfarten i sitt slutbetänkande och att detta nu behandlas i Regeringskansliet.

Motionsförslag

Vänersjöfart och inrikes sjöfart behandlas i följande 14 motioner.

- 1999/2000:T237 yrkande 3 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd),
- 2001/02:T15 yrkande 31 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T46 yrkande 9 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T219 av Margareta Cederfelt (m),
- 2001/02:T247 av Runar Patriksson och Kenth Skårvik (båda fp),
- 2001/02:T253 yrkande 6 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T277 av Per-Samuel Nisser (m),
- 2001/02:T289 yrkande 2 av Holger Gustafsson och Ulla-Britt Hagström

- (båda kd),
- 2001/02:T294 av Ingemar Vänerlov (kd),
 - 2001/02:T323 av Dan Kihlström och Ulla-Britt Hagström (båda kd),
 - 2001/02:T390 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s),
 - 2001/02:T443 av Viviann Gerdin (c),
 - 2001/02:T463 yrkande 15 av Kenth Skårvik m.fl.,
 - 2001/02:T467 yrkandena 2 och 3 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

Genomgående i alla dessa motioner framhålls att transporter på Vänern eller Mälaren eller längs kusterna innebär fördelar från miljö-, trafiksäkerhets- och energieffektivitetssynpunkt i förhållande till väg- och järnvägstransporter och att dessa fördelar motiverar stöd eller andra åtgärder från bl.a. statens sida. Ett vanligt önskemål är eliminerade eller reducerade farleds- och lotsavgifter. I flera motioner betonas också att man inom EU satsar på de inre vattenvägarna. Vänern och Mälaren bör – menar motionärerna – enligt kontinentalt mönster betraktas som en del av landtransportsystemet och som sådana finansieras via anslag på samma sätt som vägar och järnvägar.

Utskottets ställningstagande

I sitt av riksdagen godkända betänkande 2000/01:TU1 framhöll utskottet att Vänersjöfarten kan bidra till uppnåendet av de transportpolitiska målen enligt 1998 års riksdagsbeslut vad beträffar ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Utskottet vidhåller den uppfattningen och är också alltjämt övertygat om att man bör söka utnyttja de goda möjligheter som finns att frakta stora lastkvantiteter direkt via hamnar i Vänern, Mälaren och utmed våra kuster. Därigenom kan en väsentlig avlastning av väg- och järnvägsnäten uppnås. Nuvarande utveckling kan på sikt innebära faror för sjöfartens fortbestånd i de nämnda vattenområdena.

I det nämnda betänkandet betonade utskottet också vikten av att frågan om Vänersjöfarten – och om sjötransporterna på Mälaren och utmed våra kuster – får en skyndsam lösning. Utskottet vidhåller även den uppfattningen och vill understryka det angelägna i att regeringen för riksdagen redovisar sitt ställningstagande till Godstransportdelegationens slutbetänkande så snart det pågående beredningsarbetet avslutats.

I avvaktan på att så sker anser utskottet att de nu aktuella motionsyrkandena inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. De avstyrks följaktligen.

4.7 Miljö- och säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

I en rad motionsyrkanden ställs krav på svenskt agerande i internationella sammanhang för att främja sjösäkerheten och värna havsmiljön. Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkandena med hänvisning till uttalanden av regeringen om att dessa frågor har hög prioritet och till aktuellt internationellt arbete. Utskottet fäster också uppmärksamheten på en proposition om åtgärder mot förorening från fartyg, som beretts av miljö- och jordbruksutskottet. *Jämför reservation 10 (kd)* som behandlar frågor om obligatorisk återvinning av flyktiga organiska ämnen i hamnar.

Inledning

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena som regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkingsfulla. FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Organisationen har den världsomfattande inriktning och krets av medlemsstater som är nödvändig för att bestämmelser om bl.a. fartygs konstruktion och utrustning skall få den i princip lika nödvändiga globala anslutningen och tillämpningen. Inom IMO bedrivs också arbete med ökade kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministrationer. I propositionen betonas vikten av det arbetet.

Inom EU, framhålls det vidare i propositionen, dominerar frågor om säkrare oljetransporter till sjöss, sjötrafikövervakning och inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå, de s.k. Erikapaketen. Genomförandet av Östersjöstrategin för mottagning av fartygsgenererat avfall pågår inom ramen för samarbetet enligt Helsingforskonventionen om skydd av Östersjöns marina miljö. Strategin är betydelsefull, understryker regeringen, för att minska föroreningen av Östersjön. En utvärdering av systemet med miljödifferenterade farledsavgifter har visat att systemet är ett effektivt verktyg för att påskynda arbetet med att vidta åtgärder mot luftföroreningar från fartyg.

Regeringen framhåller också att det pågår en snabb teknisk utveckling på det maritima området, speciellt där IT och telekommunikationsteknik kan utnyttjas. Den utvecklingen bidrar till säkrare och effektivare sjötransporter.

Motionsförslag

Internationellt miljö- och säkerhetsarbete på sjöfartsområdet behandlas i motionerna 2001/02:T467 av Johnny Gylling m.fl. (kd), 1999/2000:T615 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s) samt 2001/02:T444 av Catherine Persson (s).

I kd-motionen framhålls att oljeutsläppen i Östersjön fortfarande är ett stort problem och att det alltså är mycket svårt att få till stånd en fällande dom

mot de miljöbovar som gör sig skyldiga till föroreningarna. Motionärerna betonar att Sverige måste vara pådrivande i dessa frågor inom EU samt i internationella organ för sjösäkerhet och havsmiljö. Vidare bör regeringen enligt kd-motionen snarast komma med förslag till hur miljöåtgärder inom sjöfarten skall stimuleras vad avser de miljödifferenterade farledsavgifterna samt kampen mot oljeutsläppen i Östersjön.

I motion 1999/2000:T615 (s) framhålls att Sverige i EU bör driva frågan om katalytisk avgasrening för fartyg inom hela unionen.

Enligt motion 2001/02:T444 (s) bör Sverige inom EU verka för en enhetlig och strängare lagstiftning i fråga om sjösäkerhet.

Vidare framhålls i motion 2001/02:T467 (kd) att regeringen bör arbeta för att obligatorisk återvinning av VOC (Volatile Organic Compounds, flyktiga organiska ämnen) införs i alla hamnar internationellt samt kortsiktigt se till att upprätthålla konkurrenssituationen för berörda hamnar.

I motionerna 2001/02:T46 yrkande 8 och 2001/02:T463 yrkande 17, båda av Kenth Skårvik m.fl. (fp), framhålls att Sverige bör verka för en internationell överenskommelse om miljölots på fartyg som trafikerar Östersjön. Miljölotsens roll är – säger motionärerna – att se till att miljöfarlig last transporteras på ett fartyg endast då miljösäkerheten kan garanteras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inledningsvis framhållit att sjöfartens internationella karaktär ger en särskild betydelse åt det internationella samarbetet på säkerhets- och miljöområdena och erinrat om att samarbetet bedrivs på såväl global som regional nivå. I propositionen betonas att arbetet med miljö- och sjösäkerhetsfrågor alltså har hög prioritet och att det förutsätter både nationella och internationella åtgärder. Utskottet delar självfallet den uppfattningen. En hög prioritet förutsätter lika självklart att vi deltar aktivt och drivande i arbetet i fråga, antingen det sker här hemma eller utanför våra gränser. Utskottet har ingen anledning att utgå från annat än att så sker.

I proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (infrastrukturpropositionen), som utskottet återkommer till i sitt betänkande 2001/02:TU2, framhåller regeringen att Sverige i internationella sammanhang bör driva frågan om miljödifferenterade farleds- respektive hamnavgifter. Syftet med differentieringen är ju att motverka luftföroreningar från fartyg, t.ex. genom att dessa använder avgasrening och lågsvavlig bunkerolja. Utskottet förutsätter att regeringen inom EU verkar för att lågsvavlig bunkerolja kan tillhandahållas i alla hamnar inom EU där bunkring sker.

Proposition 2000/01:137 Åtgärder mot förorening från fartyg, som beretts av miljö- och jordbruksutskottet, innehåller förslag som syftar till att minska föroreningar från fartyg, bl.a. genom att möjligheterna att beivra olagliga utsläpp till sjöss av olja och andra skadliga ämnen förbättras. Miljö- och jordbruksutskottets betänkande med anledning av propositionen, 2001/02: MJU4, väntas bli behandlat i kammaren den 4 december 2001.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionerna 2001/02:T467 (kd) yrkandena 6 och 8, 1999/2000:T615 (s) och 2001/02:T444 (s) yrkande 5 till väsentlig del tillgodosett. Yrkandena i fråga behöver därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

I Sjöfartsverket bereds för närvarande – har utskottet erfarit – en framställning från Sveriges Redareförening om att verket avgiftsvägen skall jämna ut en skillnad i konkurrenssituation som uppstått till följd av att *en* hamn haft kostnader för att följa bestämmelser om installation av utrustning för återvinning av VOC, medan en annan fått dispens från bestämmelserna. I avvaktan på Sjöfartsverkets beslut i frågan avstyrker utskottet motion 2001/02:T467 (kd) yrkande 9.

Sverige bör, som nämnts, enligt de båda fp-motionerna 2001/02:T46 och 2001/02:T463 verka för en internationell överenskommelse om miljölots på fartyg som trafikerar Östersjön. Utskottet har erfarit att frågan om lotsar på fartyg som trafikerar Östersjöns internationella vatten behandlades på ett ministermöte i september 2001 inom ramen för det nämnda samarbetet om skydd av Östersjöns marina miljö. Ministrarna antog en deklaration enligt vilken man bör överväga åtgärder i syfte att öka sjösäkerheten genom användning av lotsar i Östersjön, Öresund och Bälten. I avvaktan på resultatet av dessa överväganden är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de båda fp-motionsyrkandena. Dessa avstyrks därför.

4.8 Fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår två motionsyrkanden, varav det ena är *för* och det andra är *mot* ett återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Därvid hänvisar utskottet till uttalanden av regeringen om att ett befintligt frivilligt register bör ligga till grund för ett allmänt register samt om att en särskild utredare bör belysa möjligheterna att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat. *Jämför reservationerna 11 (m, kd, fp) och 12 (v, mp). Jämför också reservation 13 (mp) om förarbevis m.m.*

Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister

Motionsförslag

I motion 2001/02:T339 av Per Lager m.fl. (mp) framhålls att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister bör återinföras. I motion 2001/02:T253 av Per-Richard Molén m.fl. (m) hävdas en motsatt uppfattning.

Utskottet vill med anledning av dessa yrkanden erinra om regeringens uttalanden i propositionen. Regeringen framhåller att den i fjolårets budgetproposition framhöll att ett allmänt register borde baseras på det frivilliga fritidsbåtsregister som administreras av Stöldsnyddsföreningen. Regeringen har, sågs det nu, fortsatt den dialog med försäkringsbranschen som inleddes under år 1999 och är av den uppfattningen att det frivilliga registret bör ligga till grund för ett allmänt fritidsbåtsregister. I syfte att förbättra ersättningsmöjligheterna för skadelidande vid olyckor säger sig regeringen ha för avsikt att ge en särskild utredare i uppdrag att bl.a. belysa möjligheterna att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att resultatet av det aviserade utredningsarbetet bör avvaktas och är inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av de motionsyrkanden som nu är i fråga. Dessa avstyrks följaktligen.

Förarbevis m.m.

Motionsförslag

I motion 2001/02:T276 av Kia Andreasson och Per Lager (båda mp) framhålls att förarbevis för förare av motorbåtar med större motorer bör införas liksom en lägsta åldersgräns för förande av motordrivna båtar.

I motion 2001/02:T354 av Majléne Westerlund Panke (s) framhålls att antalet båtoolyckor på senare år har ökat markant. Därmed aktualiseras enligt motionären frågor om sjökörkort och om skyldighet att bära flytväst vid färd med fritidsbåtar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98:TU1 lämnat en utförlig redogörelse för de kompetenskrav i form av skepparexamen som finns för förare av större fritidsbåtar och för den verksamhet som Sjöfartsverket driver i samarbete med fritidsbåtsorganisationerna i syfte att stimulera fritidsbåtförare att frivilligt lära sig navigation och sjövägsregler. Bevis om förvärvade kunskaper och färdigheter utfärdas i form av ett förarintyg. Utskottet avstyrkte mot bakgrund av sin redogörelse motioner om krav på obligatoriskt förarbevis för förare av båtar med större motorer och en lägsta åldersgräns för framförande av motordrivna båtar. Utskottet gör ingen annan bedömning nu. Utskottet är inte heller berett att förorda bestämmelser om att flytväst måste bäras vid färd med fritidsbåt, utan hänvisar till de informationskampanjer som Sjösäkerhetsrådet bedriver. Med det sagda avstyrks de båda nu aktuella motionerna.

Åtgärder mot buller

Motionsförslag

I motion 2001/02:T210 av Kerstin Heinemann (fp) framhålls att alltfler fritidsbåtar har motorer som ger upphov till en oacceptabel bullernivå. Motionären vill att bullerregler motsvarande dem som finns på land skall införas även till sjöss.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har erfarit att det inom EU pågår arbete med ändringar i det s.k. fritidsbåtsdirektivet. Dessa berör avgaser och buller. Direktivet och ändringar i detta är naturligtvis bindande för svenskt vidkommande. I avvaktan på att arbetet i fråga avslutas är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen. Denna avstyrks därför.

4.9 Vissa övergripande hamnfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår fyra yrkanden i m-motioner om avreglering och privatisering av hamnarna. Utskottet framhåller att hamnväsendet redan är avreglerat i den meningen att det inte omgärdas av några etableringshinder. Vad gäller det s.k. stuvemonopolet hänvisar utskottet till arbetsmarknadsutskottet som bereder frågor därom. *Jämför reservation 14 (m).*

Motionsförslag

Vissa övergripande hamnfrågor behandlas i tre m-motioner och två s-motioner.

De tre m-motionerna är 2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. samt 2000/01:T642 och 2001/02:T253, de båda sistnämnda av Per-Richard Molén m.fl. Motionärerna framhåller att det svenska hamnväsendet bör avregleras och privatiseras och styras av marknaden utan statlig inblandning.

De två s-motionerna är 2000/01:T637 och 2001/02:T417 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s). Motionärerna betonar att våra person- och gods-transporter till sjöss betyder mycket för utvecklingen av landet. Sammankopplingen mellan sjötrafik- och vägnät respektive järnvägsnät måste stärkas. Staten bör liksom i många EU-länder ta ett samlat grepp om landets hamnar.

Utskottets ställningstagande

Vad först gäller frågan om *avreglering och privatisering av hamnarna* vill utskottet erinra om att hamnväsendet redan är avreglerat i den meningen att det inte omgärdas av några etableringshinder. Som framgår av motionerna är det ju inte bara kommuner som äger hamnar utan även, låt vara i begränsad

utsträckning, privata intressenter. För verksamheten, antingen den är kommunal eller privat, gäller samma generella konkurrenslagstiftning som för näringslivet i övrigt. Det man ofta förknippar med monopol i hamnverksamhet, som det talas om i motionerna, är det s.k. stuverimonopolet, som emellertid är en fråga mellan parterna på arbetsmarknaden. Motionsyrkanden i den frågan bereds i år, liksom flera gånger tidigare, av arbetsmarknadsutskottet.

Enligt ett kommissionsförslag till direktiv om marknadstillträde till hamntjänster, det s.k. hamnpaketet, skall flera operatörer tillåtas i varje hamn enligt vissa villkor. Detta förslag väntas efter behandling i Europaparlamentet komma upp i ministerrådet under det spanska ordförandeskapet i början på nästa år.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet för sin del inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning de nu aktuella m-motionsyrkandena. Dessa avstyrks följaktligen.

Vad gäller frågan i de båda s-motionerna om ett mer *samlat grepp om hamnfrågorna* vill utskottet fästa uppmärksamheten på ett avsnitt med rubriken Sjöfartens infrastruktur och roll i godsstråken (s. 137–139) i Godstransportdelegationens slutbetänkande SOU 2000:61. Där framgår att EU nu har beslutat att hamnar med en godsomsättning om minst 1,5 miljoner ton eller minst 200 000 resande skall ingå i TEN-T-nätet (Trans European Transport Network). 22 svenska hamnar, varav 17 godshamnar, uppfyller dessa villkor. Utskottet vill vidare hänvisa till att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar det angelägna i att landanslutningarna till nationellt viktiga hamnar även fortsättningsvis beaktas i infrastrukturplaneringen. I sammanhanget vill utskottet också framhålla att regeringen givit Sjöfartsverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att inrätta s.k. stomfarleder.

Med det sagda finner utskottet syftet med de båda s-motionerna i huvudsak tillgodosett. De bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

4.10 M/S Estonias förlisning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden med krav på en ny utredning av M/S Estonias förlisning. Utskottet hänvisar till att regeringen i april i år avslagit framställningar med samma krav. Därvid hade regeringen konstaterat att det inte hade framkommit några omständigheter som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrivs i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens slutrapport om förlisningen. Vid samma tillfälle hade regeringen också givit Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om förlisningen. *Jämför reservation 15 (kd), (mp) och Tom Heyman (m).*

Vissa kostnader med anledning av förlisningen

Av propositionen framgår att en överenskommelse mellan Sjöfartsverket och ett konsortium – som ombesörjde en påbörjad, men sedermera avbruten, övertäckning av M/S Estonia – innebär att Sjöfartsverket har en fordran på konsortiet som garanterar verket en ersättning om minst 100 miljoner kronor.

Regeringen framhåller att Sjöfartsverket, Kustbevakningen och andra statliga myndigheter har haft och sannolikt även i framtiden kommer att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svåra att prognostisera. Även åtgärder till följd av förlisningen, för att stärka sjösäkerheten för passagerarfartyg av liknande slag, kan medföra kostnader.

I propositionen framhålls vidare att den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen (Joint Accident Investigation Commission, JAIC) i sin slutrapport om förlisningen konstaterade en rad sjösäkerhetsbrister hos M/S Estonia. Kommissionen rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Mot bakgrund av dessa rekommendationer beslutade regeringen den 19 april 2001 att ge Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att besluta om bidrag med sammanlagt högst 25 miljoner kronor för åren 2001–2003 till forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. Finansieringen skall ske genom de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia erlagt till Sjöfartsverket. I övrigt skall dessa medel, framhåller regeringen – efter beslut som den själv fattar – kunna användas för framtida kostnader föranledda av åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning inom treårsperioden 2002–2004.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner vad regeringen sålunda förordar om kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Regeringens överväganden och beslut i fråga om en ny utredning av förlisningen

Av propositionen framgår att regeringen den 19 april 2001 fattade fler beslut med anknytning till M/S Estonias förlisning än det ovan nämnda om ett uppdrag för Vinnova. Samma dag beslöt regeringen sålunda att avslå framställningar från vissa intressegrupper och enskilda personer med krav på en ny utredning av förlisningen. I detta beslut konstaterade regeringen att det inte hade framkommit några omständigheter som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrivs i den gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) rapport. Beslutet föregicks av ett remissförfarande, som omfattade vissa myndigheter och tekniska institut, samt ett flertal informations- och samrådsmöten med företrädare för riksdagens samtliga partier. Hösten år 2000 hölls också ett informationsmöte med överlevande efter och anhöriga till avlidna i Estoniakatastrofen.

Den 19 april 2001 fattade regeringen vidare – framhålls det i propositionen – beslut om ett uppdrag till Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF). Styrelsen hade redan i oktober 1996 fått i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till förlisningens offer. Detta uppdrag utvidgades senare till att gälla även överlevande efter haveriet. Nu, den 19 april 2001, utvidgades uppdraget ytterligare. I det beslutet framhölls det naturliga i att förlisningen hade lett till frågor och spekulationer om dess orsaker och följder. Det är därför viktigt, betonades det, att god information lämnas om haveriet och att det finns möjlighet att få svar på olika frågor. Informationsbehovet kunde väntas kvarstå under lång tid. Uppgifter med anknytning till förlisningen bör därför sammanställas – sägs det i beslutet – på ett ställe för att bli lättare åtkomliga för allmänheten. Regeringen uppdrog mot den angivna bakgrunden åt SPF att insamla och sammanställa material med anknytning till haveriet samt att med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om förlisningen.

Motionsförslag om ny utredning av förlisningen

Krav på ny eller fortsatt utredning av M/S Estonias förlisning framförs i motionerna 2000/01:T622 av Tom Heyman (m), 2000/01:T631 av Rolf Åbjörns-son och Ulla-Britt Hagström (båda kd), 2000/01:T647 av Lars Ångström (mp), 2001/02:T374 av Henrik S Järrel (m) och 2001/02:T548 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, fp). I samtliga dessa motioner framhålls att den gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) slutrapport har en rad allvarliga brister som påtalats av nationell och internationell expertis. Orsakerna till haveriet har enligt dessa motioner inte klarlagts. Tom Heyman framhåller i sin motion också att en ny utredning bör ledas av IMO eller någon annan internationell organisation. I de båda motioner som Lars Ångström står bakom, som enda respektive första namn, understryks bl.a. att fartygets hastiga sjunkförlopp inte fått någon förklaring och måste studeras ytterligare.

Samma krav återfinns i Henrik S Järrels motion, i vilken det också framhålls att en ny utredning kan behöva omfatta dykningar i undersökande syfte till vraket och att sådana i sin tur förutsätter beslut från svensk, estnisk och finsk sida om att häva gravfriden inom haveriområdet.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av redogörelsen för regeringens överväganden och beslut i fråga om en ny utredning av förlisningen har regeringen den 19 april 2001 beslutat avslå framställningar därom. Regeringen konstaterade i sitt beslut att det inte hade framkommit några omständigheter som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrevs i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) slutrapport. Beslutet föregicks både av ett remissförfarande och av ett flertal informations- och samrådsmöten med företrädare för riksdagens samtliga partier.

Regeringen har gett Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) i uppdrag att samla information med anknytning till M/S Estonias förlisning. I detta uppdrag ingår också att, med utgångspunkt i det händelseförlopp som beskrivs i JAIC:s slutrapport, komplettera faktamaterialet med ett exempel på hur fartyget i sjunkförloppets slutskede kan ha vattenfyllts.

Vid utskottets sammanträde den 30 oktober 2001 informerade statsrådet Mona Sahlin om regeringens beslut den 19 april 2001. Vid detta sammanträde lämnade också generaldirektören Björn Körlof en redogörelse för regeringens uppdrag till SPF.

Med tanke på de många frågor som fortfarande ställs, inte minst med avseende på vattenfyllningen och sjunkförloppet, förutsätter utskottet att SPF bedriver sitt arbete skyndsamt. För den händelse SPF finner att något ytterligare område bör belysas, för vilket man saknar material, utgår utskottet från att SPF återkommer till regeringen.

Utskottet anser mot bakgrund av det anförda att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

4.11 Övrigt

Medel till marin forskning

Motionsförslag

I motion 2001/02:T467 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att behovet av forskning på det marina området är stort vad gäller logistik, miljö och säkerhet. Regeringen måste se till, betonar motionärerna, att forskningen på dessa områden får sin rättmätiga del av de trafikforskningsmedel som avsätts i budgeten.

Utskottets ställningstagande

Som utskottet framhållit i föregående underavsnitt, om M/S Estonias förlisning, beslutade regeringen den 29 april 2001 att ge Verket för innovationssy-

stem (Vinnova) i uppdrag att besluta om bidrag med 25 miljoner kronor för åren 2001–2003 till forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. Vidare pågår för närvarande, enligt vad utskottet erfarit, diskussioner mellan företrädare för berörda intressenter inom hela transportsektorn och för Vinnova om den framtida inriktningen av transportforskningen. Det kan tilläggas att Sjöfartsverket har tagit fram en egen budget om ca 4 miljoner kronor för forskning inom sjöfartsområdet.

Med det anförda finner utskottet goda förutsättningar föreliggande för att syftet med motionsyrkandet skall kunna tillgodoses. Detta kan därför lämnas utan åtgärd och avstyrks följaktligen.

Horstensleden

Motionsförslag

I motion 2001/02:T255 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) framhålls att frågan om anläggande av Horstensleden med all säkerhet kommer att hamna på regeringens bord för en prövning enligt miljöbalken. Regeringen har då möjlighet, säger motionären, att säga ja till en genomtänkt utveckling av färjetrafiken i Stockholms skärgård. Det finns nämligen fullgoda hamnalternativ till Stockholm i Nynäshamn och Kapellskär.

Utskottets ställningstagande

Av propositionen framgår att Sjöfartsverket och Stockholms hamn är engagerade i ett projekt för att från sjösäkerhets- och miljösynpunkt utreda farlederna in till Stockholm, dvs. Furusundsleden, Sandhamnsleden och Dalaröleden. Horstensleden ingår som en del i denna analys. För närvarande pågår, har utskottet inhämtat, en miljökonsekvensbedömning i enlighet med miljöbalkens föreskrifter. Om större förändringar av farlederna skulle komma att aktualiseras, blir tillåtligheten en fråga för regeringen och miljödomstolen.

Utskottet kan mot bakgrund av det anförda inte finna någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av motion 2001/02:T255 (m). Denna avstyrks därför.

Återbemanning av Vinga lotsutkik

Motionsförslag

I motion 2001/02:T271 av Eva Flyborg (fp) beklagar motionären att Sjöfartsverket avbemannat Vinga fyr. En återbemanning är enligt motionären av stor betydelse för sjösäkerheten.

Utskottets ställningstagande

Som utskottet framhållit i tidigare av riksdagen godkända betänkanden, senast 2000/01:TU1, är avbemanningen av Vinga fyr enligt Sjöfartsverket en följd av den tekniska utvecklingen som lett till att verket nu kan fullgöra sina uppgifter i fråga om sjösäkerheten i Göteborgsområdet på ett kostnadseffektivare sätt än förr. Verket finner inte en återbemanning av Vinga motiverad av sä-

kerhetsskäl. Utskottet, för sin del, ifrågasätter inte den bedömningen och avstyrker motionen.

Sjöräddningssällskapets roll

Motionsförslag

I motion 2001/02:T367 av Annelie Enochson (kd) framhålls att det är viktigt att Sjöräddningssällskapets roll får bestå och att kärnverksamheten med att rädda liv vid räddningsaktioner till sjöss får vara prioriterad utan att andra uppgifter läggs på denna funktion.

Utskottets ställningstagande

Sjöräddningssällskapet biträder – framhåller man på Sjöfartsverket – sjöräddningsorganisationen utan kostnader för staten och är en av verkets viktigaste samarbetspartner på sjöräddningsområdet. Inom verket känner man inte till några planer på att förändra Sjöräddningssällskapets uppgifter. Man betonar också att sällskapet, som är en frivilligorganisation, självt prioriterar sina uppgifter och att dessa inte kan bestämmas av staten.

Utskottet finner mot bakgrund av det anförda inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av motionen, varför denna avstyrks.

Tonnageskatt

Motionsförslag

I motion 2001/02:T15 yrkande 30 av Agne Hansson m.fl. (c), som väckts med anledning av proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, framhålls att möjligheten att införa tonnageskatt bör utredas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill för sin del framhålla att den sålunda aktualiserade frågan ligger inom skatteutskottets beredningsområde. Skatteutskottet avser att under våren 2002, i ett betänkande om företagsbeskattning, behandla motion T467 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) om att regeringen bör förelägga riksdagen förslag om tonnageskatt för sjöfarten. I avvaktan på skatteutskottets ställningstagande avstyrker trafikutskottet det nu aktuella yrkandet i motion 2001/02:T15 (c).

5 Luftfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag i fråga om ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket. Vidare förordas att regeringen ges begärda bemyndiganden. Motionsförslag om Luftfartsverkets roller och uppgifter avstyrks med hänvisning till regeringens aviserade avsikt att återkomma i frågan. Förslag i motioner om flygplatskapaciteten i Storstockholm avstyrks mot bakgrund av att frågorna övervägs i den pågående Stockholmsberedningen. Även övriga motioner bör avslås, anser utskottet som också hänvisar till den nyligen presenterade rapporten Inrikesflygets marknadsförutsättningar – åtgärder för att förbättra konkurrensen. *Jämför reservationerna 17–29 (m, v, kd, c, fp, mp).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fem förslag i proposition 2001/02:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom delområde Luftfart (punkterna 22–26). Regeringen föreslår att riksdagen

22. godkänner att regeringen fr.o.m. 2002 tar ut en garantiavgift för statens åtagande till LFV AirportCenter AB,

23. godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till LFV AirportCenter AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket,

24. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar,

25. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

26. bemyndigar regeringen att för år 2002 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet

dels följande tretton motioner från allmänna motionstiden:

- 2001/02:T203 av Rolf Gunnarsson (m),
- 2001/02:T229 av Lennart Daléus (c),
- 2001/02:T272 yrkande 2 av Carl-Axel Johansson (m),
- 2001/02:T331 av Catharina Elmsäter-Svärd (m),
- 2001/02:T338 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp),
- 2001/02:T355 yrkande 5 av Inger Strömbom m.fl. (kd),
- 2001/02:T376 av Désirée Pethrus Engström (kd),
- 2001/02:T378 av Åsa Torstensson och Marianne Andersson (båda c),
- 2001/02:T399 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
- 2001/02:T419 yrkandena 1–4 och 6–9 av Per-Richard Molén m.fl. (m),

- 2001/02:T428 av Lilian Virgin (s),
- 2001/02:T450 yrkandena 14–17 av Johnny Gylling (kd),
- 2001/02:T463 yrkandena 2, 3, 13 och 14 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
dels följande två motioner med anledning av proposition 2001/02:20:
- 2001/02:T8 yrkandena 3 och 4 av Roy Hansson (m),
- 2001/02:T15 yrkandena 34–36 av Agne Hansson m.fl. (c).

5.1 Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket

Regeringens förslag

I budgetpropositionen lägger regeringen fram förslag som rör Luftfartsverkets ekonomiska förhållanden.

Inledningsvis lämnas en redovisning av vissa åtaganden som Luftfartsverket har gjort till förmån för sitt dotterbolag LFV AirportCenter AB, som förvaltar Sky City-anläggningen på Arlanda. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att regeringen dels fr.o.m. 2002 tar ut en garantiavgift för statens åtagande till förmån för LFV AirportCenter AB, dels får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till LFV AirportCenter AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket.

När det gäller Luftfartsverkets ekonomiska mål för perioden 2001–2003 föreslås inga ändringar. Sålunda bör, enligt regeringen, soliditeten långsiktigt ligga fast på 25 % och räntabiliteten även för de kommande tre åren vara 8 % av eget kapital efter skatt. Vidare anförs att prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter bör vara oförändrad.

I propositionen redogörs också för Luftfartsverkets investeringsplan för treårsperioden 2002–2004. Investeringsvolymen beräknas till 6,3 miljarder kronor. Bland större objekt nämns Arlanda – med dess tredje bana och vissa ombyggnader av terminaler, inklusive åtgärder med anledning av Schengenavtalet. Vidare ingår flygtrafikledningssystemet (MATS) och vissa satsningar på Landvetter. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner Luftfartsverkets investeringsplan.

Regeringen begär härutöver bemyndiganden att dels fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket, dels för år 2002 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad som förordas i propositionen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag beträffande statens garantiåtagande och föreslår att riksdagen godkänner dels att regeringen fr.o.m. 2002 tar ut en garantiavgift för statens åtagande till LFV AirportCenter AB, dels att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till LFV AirportCenter AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket.

Inte heller har utskottet något att invända mot vad som i budgetpropositionen anförs rörande ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket. Riksdagen bör således godkänna dessa.

Någon erinran har utskottet inte heller beträffande vad som förordas om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket eller Luftfartsverkets finansiella befogenheter. Utskottet finner att riksdagen bör ge regeringen de föreslagna bemyndigandena.

5.2 Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur, m.m.

Motionsförslag

Fyra motioner innehåller förslag om Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur.

I motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) framförs synpunkten att statens enda roll i fråga om civil luftfart borde vara att fungera som statens expertorgan för att främja ett säkert, konkurrenskraftigt och miljöanpassat flyg. Motionärerna förordar i enlighet härmed en uppdelning av Luftfartsverket med avseende på produktionsuppgiften respektive myndighetsrollen. Motionärerna går också ett steg vidare genom att föreslå att den del av Luftfartsverket som har produktionsuppgiften skall bolagiseras och därefter privatiseras. Härigenom skulle förutsättningarna för svenskt flygs internationella utveckling förbättras, menar de.

Genom att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket skulle konkurrensen inom flygbranschen stärkas samtidigt som statens kontrollmöjligheter skulle ökas, menar Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2001/02:T450.

Även i motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c) förordas en delning av Luftfartsverket i en myndighetsdel och en produktionsdel.

En utförsäljning av Luftfartsverket bör genomföras, anser Kenth Skårvik m.fl. (fp) i motion 2001/02:T463. Statliga verk med monopolställning, varav Luftfartsverket är ett exempel, kan kritiserars för att inte i tillräckligt hög grad bejaka konkurrens, anser motionärerna.

Privatisering – helt eller delvis – av statligt ägda flygplatser förespråkas i fyra motioner.

I motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslås att en privatisering görs inte bara av Arlanda flygplats utan även av Landvetters och Sturups flygplatser.

Sturup förordas som privatiseringsobjekt i motion 2001/02:T272 av Carl-Axel Johansson (m).

De tre flygplatserna Arlanda, Landvetter och Sturup bör delprivatiseras, sägs i motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c). Dessa är alla vinstgivande och genom den föreslagna åtgärden skulle man få in kapital till infrastrukturprojekt runt om i landet, lyder motiveringen.

Enligt vad som sägs i motion 2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) är det vissa större flygplatser som bör delprivatiseras. Förslaget skall ses som ett första steg till en utförsäljning av Luftfartsverket.

Utskottets ställningstagande

Uppdelning av Luftfartsverket

Luftfartsverket är ett affärsdrivande statligt verk med uppgift att främja utvecklingen av den civila luftfarten, ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart, utfärda föreskrifter för och utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten, svara för skyddet av miljön mot föroreningar från den civila luftfarten, ansvara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart, ombesörja beredskapsplanering för civila flygtransporter samt verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom den civila luftfarten.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågan om en uppdelning av Luftfartsverket, senast hösten 2000 (bet. 2000/01:TU1). Såsom då redovisades gjorde Regeringskansliet våren 1997 en översyn av Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur. I budgetpropositionen för år 1998 redovisade regeringen för riksdagen att den vid en samlad bedömning inte hade funnit tillräckliga skäl att ändra strukturen, exempelvis genom att bilda en myndighet för flygsäkerhetstjänst och sektorsuppgifter och ett affärsverk med ansvar för infrastruktur och kommersiella tjänster. Översynen ledde ändå till en viss omorganisation inom Luftfartsverket syftande till ett förtydligande av verkets olika roller, nämligen sektorsrollen (luftfart och samhälle), säkerhetsrollen (normer och tillsyn) och produktionsrollen.

Regeringen aktualiserade frågan på nytt i juni 1999 genom att uppdra åt ett konsultföretag att se över Luftfartsverkets verksamhet. Avsikten var att på grundval av en sådan översyn kunna redovisa ett förslag till riksdagen under våren 2000. Något sådant förslag lämnades emellertid inte.

Utskottet noterar att regeringen i budgetpropositionen för år 2002 uppger att Luftfartsverket i en skrivelse i september 2000 har hemställt om vissa ändringar i verkets befogenheter när det gäller bolagsbildning, förvärv av aktier m.m. Regeringen anmäler sin avsikt att återkomma till dessa frågor.

Vid utskottets tidigare befattning med ämnet har motioner om uppdelning av Luftfartsverket avstyrkts med hänvisning till att resultatet av regeringens beredning borde avvaktas. Det finns inga skäl att nu frångå denna ståndpunkt. Utskottet föreslår alltså att motionerna 2001/02:T15 (c), 2001/02:T419 (m) och 2001/02:T450 (kd) avslås av riksdagen såvitt de gäller en uppdelning av Luftfartsverket.

Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel

Utskottet har i det föregående avstyrkt motionsförslag om en uppdelning av Luftfartsverket. Därav följer att utskottet inte heller är berett att ställa sig bakom motionsvägen väckta förslag om en bolagisering och privatisering av

Luftfartsverkets produktionsdel. Motionerna 2001/02:T419 (m) och 2001/02:T463 (fp) avstyrks alltså i detta avseende.

Privatisering av statliga flygplatser

Vid åtskilliga tillfällen har utskottet avvisat motionsförslag om privatisering av statliga flygplatser. Därvid har utskottet framhållit att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system, där en flygplats förutsätter en annan. Enligt utskottets uppfattning har staten ett ansvar för detta system, som innebär en resultatutjämning mellan de få flygplatser som ger överskott och de många som, betraktade var och en för sig, går med förlust. Utskottet har inte velat förorda en förändring som innebär att de lönsamma delarna av systemet bryts ut och privatiseras. Vid den nu redovisade uppfattningen står utskottet fast och avstyrker i enlighet därmed motionerna 2001/02:T15 (c), 2001/02:T272 (m), 2001/02:T419 (m) och 2001/02:T463 (fp) i nu berörda delar.

5.3 Luftfartsverkets avgifter

Motionsförslag

I motion 2001/02:T203 av Rolf Gunnarsson (m) kritiseras den avgiftsstruktur som Luftfartsverket tillämpar för att den missgynnar de mindre flygbolagen. Detta medför risk för ett sämre trafikutbud, menar motionären som emellertid påpekar att man även måste se frågan ur ett regionalpolitiskt perspektiv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att Luftfartsverket enligt sin instruktion (1988:78) skall verka för att de transportpolitiska målen nås. Vidare har statsmakterna ställt upp vissa mål för verkets verksamhet och ekonomi. Det är Luftfartsverket som självständigt har att bedöma och ta ställning till hur dessa olika mål skall uppnås.

Av Luftfartsverkets årsredovisning för år 2000 framgår att verket den 1 oktober 2000 genomförde en omstrukturering av sina olika avgifter bl.a. för att möta EU:s krav på likabehandling av inrikes och utrikes landningsavgifter. Den genomsnittliga prishöjningen uppgick till 3,4 %. Landningsavgiften förändrades så att lika stora flygplan betalar lika avgift, oavsett om flygning sker inrikes eller utrikes. Detta har åstadkommit genom att Luftfartsverket dels likabehandlat de två typerna av flygningar, dels sänkt de viktrelaterade landningsavgifterna totalt. I gengäld har passageraravgifterna höjts. Enligt uppgift från Luftfartsverket har omstruktureringen medfört vissa förändringar för mindre flygbolag i intervallet 1 % till 17 %. Verket har samtidigt gjort en jämförelse med det totala avgiftsuttaget per säte och då kommit fram till att de små flygplanen har en lägre avgiftsnivå än de större. Generellt ligger Luftfartsverkets avgifter – även efter avgiftshöjningen – relativt väl till jämfört med övriga länder i Europa. Enligt uppgifter från Luftfartsverket visar en jämförelse av elva europeiska flygplatser i fråga om passagerar- och land-

ningsavgifter i inrikestrafiken att Stockholm–Arlanda har de lägsta avgifterna för de tre undersökta flygplanstyperna.

Såsom framgår i det följande har Luftfartsverket av regeringen getts i uppdrag att kartlägga marknadssituationen för inrikesflyget och hur den påverkar målen för regionalpolitiken och transportpolitiken. I sin nyligen presenterade rapport tar Luftfartsverket inte upp frågan om sina avgifter. Däremot sägs att verket avser att utreda möjligheterna att differentiera Luftfartsverkets utbud av produkter och tjänster på de statliga flygplatserna med syfte att tillmötesgå olika flygföretags produktionsförutsättningar och önskemål om differentierad servicenivå.

I likhet med motionären anser utskottet att det är angeläget med en avgiftsstruktur som inte är diskriminerande. Avgifter är många gånger ett kraftfullt styrmedel och kan ha stor betydelse, särskilt för mindre flygbolag. Strukturen på avgiftssystemet bör formas med utgångspunkt i de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen, varav positiv regional utveckling är ett viktigt delmål. Utskottet utgår från att regeringen fortlöpande följer effekterna i olika avseenden av Luftfartsverkets avgiftssättning, däribland när det gäller den regionala utvecklingen. Med hänvisning härtill och till vad som nyss redovisats om Luftfartsverkets aviserade fortsatta utredning avstyrker utskottet motion 2001/02:T203 (m).

5.4 Slottidssystemet

Motionsförslag

I motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) påminner motionärerna om trängsel- och förseningsproblemen på världens flygplatser och hänvisar till gällande system för tilldelning av start- och landningstider, s.k. slottider, för flyget. De önskar ett uttalande av riksdagen om att regeringen i EU verkar för ett förslag om ett nytt slottidssystem.

Även i motion 2001/02:T8 av Roy Hansson (m) framhålls att systemet för fördelning av slottiderna bör ses över; motionärens fokus gäller dock enbart inrikesflyget. Regioner som är beroende av fungerande flygtrafik till och från Stockholm borde bli garanterade att de flygbolag som trafikerar flyglinjen har tillgång till slottider, säger motionären.

För att säkra både konkurrens och ytterst garantera flygtrafik på Gotland bör det finnas beredskap för att slottider skall kunna styras till Gotlandstrafiken, sägs det i motion 2001/02:T428 av Lilian Virgin (s). Även på annat sätt bör det finnas beredskap att stödja flyget till och från Gotland.

Utskottets ställningstagande

EG:s regelsystem för slottider

Under högtrafik finns det ofta trängselproblem på vissa flygplatser och ankomst- och avgångstiderna, de s.k. slottiderna, fördelas enligt ett särskilt system. Detta bygger i sin tur på bindande EG-regler genom förordning

(EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av start- och landningstiderna på gemenskapens flygplatser. I denna fastslås att dessa slottider vid en bristsituation skall fördelas av en särskild samordnare på flygplatsen, som skall agera på ett icke-diskriminerande och opartiskt sätt. Tillgång till attraktiva slottider är en konkurrensfördel för flygbolagen. EG-förordningen har emellertid kritiserats för att den – i strid med syftet – snarare hämmar flygbolagens konkurrensförmåga och begränsar tillträdet till flygplatserna för nya flygbolag. Det råder t.ex. osäkerhet om vem som ytterst sett disponerar slottiderna. Formellt anses det vara flygplatserna, men i realiteten är det flygbolagen som har kommit att styra fördelningen. På starkt överbelastade flygplatser bygger fördelningen på principen om hävdvunna rättigheter (ibland kallad *grandfather's rights*). Till följd av missförhållandena har Europeiska kommissionen i juni 2001 lagt fram ett förslag (KOM [2001] 335 slutlig) till en revidering av förordningen. Förslaget handlar bl.a. om säkerställande i praktiken av samordnarens opartiskhet, äganderätten till slottiderna, fördelningskriterier samt påföljder och kontroll av efterlevnad. Det behandlas nu vidare inom EU:s beslutssystem. Beredningen i Regeringskansliet går bl.a. ut på att utarbeta en svensk ståndpunkt för redovisning i en FaktaPM till riksdagen.

Det kan tilläggas att kommissionen anmält att man arbetar vidare med problemen med överbelastningen på flygplatserna, bl.a. hur man kan utnyttja befintlig infrastruktur på bästa möjliga sätt och hur man kan öka flygplatskapaciteten.

Utskottet konstaterar att kommissionsförslaget om slottiderna nu bereds inom EU och i Sverige. Mot denna bakgrund saknas skäl till åtgärd från riksdagens sida. Motion 2001/02:T419 (m) avstyrks därför i nu aktuell del.

Slottider för inrikesflyget

I Sverige uppträder trängselproblemen i huvudsak endast på Storstockholms flygplatser, dvs. Arlanda och Bromma, och då främst under vissa högtrafikperioder under dygnet. Utskottet erinrar om att motionsförslag av likartat innehåll behandlades förra hösten (bet. 2000/01:TU1). Då refererade utskottet till Konkurrensverkets rapport om konkurrensen i Sverige under 1990-talet; i denna hade föreslagits en ändring av slottidssystemet i syfte att förbättra konkurrensen inom inrikesflyget. Som nyss har redovisats regleras systemet med slottiderna i en EG-förordning.

Konkurrensverket genomför för närvarande en uppföljning av sin rapport i detta avseende. Bland annat görs en kartläggning av fördelningen av slottiderna i inrikestrafiken. Verkets grundläggande synsätt går ut på att fördelningen skall vara baserad på i förväg angivna effektivitetskriterier snarare än på ett auktionsförfarande. En rapport beräknas vara färdig före årsskiftet 2001/2002.

Regeringen har den 31 maj 2001 gett Luftfartsverket i uppdrag att dels kartlägga marknadssituationen för inrikesflyget och hur den påverkar målen för regionalpolitiken och transportpolitiken, dels lämna förslag på åtgärder. I

motiveringen till uppdraget sägs att flyget är en viktig komponent för att man skall uppnå de transportpolitiska målen och då särskilt delmålen om tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Vidare sägs att staten spelar en viktig roll när det gäller att kontrollera att konsumenternas behov av tillgänglighet till flygresor och rimliga priser inte försämras. I vissa fall kan det bli nödvändigt med statliga åtgärder främst på flyglinjer som är olönsamma men transportpolitiskt motiverade. Luftfartsverket, som i sitt utredningsarbete samrått med Konkurrensverket överlämnade den 19 november 2001 rapporten Inrikesflygets marknadsförutsättningar – åtgärder för att förbättra konkurrensen (Luftfartsverket, Luftfart och Samhälle, Rapport 2001:6). I denna görs bl.a. en genomgång av inrikesflygets utveckling efter avregleringen, en internationell prisjämförelse, en belysning av konkurrensen i några europeiska länder, en beskrivning av flygföretagens driftsekonomi samt en redovisning av flygets legala förutsättningar. De förslag som Luftfartsverket lägger fram är grupperade efter de skilda syften de är ägnade att tillgodose: att stimulera konkurrens, att påverka den regionala utvecklingen och att stimulera utvecklingen av flyget. Det betonas att hänsyn har tagits till den situation som flygmarknaden befinner sig i efter terrorattentaten mot World Trade Center i september 2001 och den rådande lågkonjunkturen.

Såvitt gäller slottider förespråkar Luftfartsverket att Sverige – i samband med revideringen av slottförordningen – skall söka säkerställa att EG-rätten gör det möjligt att man även i framtiden kan tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider på för Sverige godtagbara villkor. Även vissa andra åtgärder för att säkerställa transportpolitiskt angelägen flygtrafik, däribland till och från Gotland, föreslås.

Enligt utskottets uppfattning bör inriktningen när det gäller slottidssystemet vara att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Samtidigt är det angeläget att den regionala trafikförsörjningen tillgodoses i tillräcklig utsträckning. Utskottet konstaterar att frågan om slottider i detta avseende ingår i Luftfartsverkets åtgärdsprogram och utgår från att regeringen går vidare på den linje som verket har föreslagit. Med vad utskottet nu har anfört behövs ingen åtgärd från riksdagens sida. Motionerna 2001/02:T8 (m) och 2001/02:T428 (s) avstyrks därför i behandlade delar.

5.5 Avreglering och konkurrens inom flyget

Motionsförslag

Motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) handlar om WTO-förhandlingarna på tjänsteområdet, som numera även innefattar luftfart. Enligt motionärernas uppfattning måste dessa snarast slutföras och de begär ett uttalande som går ut på att liberaliseringen av luftfarten bör påskyndas.

Även i motion 2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) tas konkurrensen på flygmarknaden upp, men motionärerna anvisar andra vägar för att målet skall nås. Trots avregleringen av flygtrafiken har konkurrensen inte blivit bättre. Det vore bra om fler lågprisbolag etablerar sig i Sverige och därige-

nom kan sätta press på biljettpriserna. Det är också viktigt att Luftfartsverket inte agerar konkurrenshämmande genom att ge bättre slots till SAS, sägs det. Handel med slots bör införas på Arlanda. Konkurrensverket bör fortsätta sin granskning av flygtrafiken i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Sveriges agerande i WTO-förhandlingarna

Världshandelsorganisationen (WTO, World Trade Organization) bildades formellt år 1995 men har sitt ursprung i det allmänna tull- och handelsavtalet (GATT) från år 1947. WTO har ett bredare område än GATT, genom att avtalen omfattar inte bara handeln med varor utan även handeln med bl.a. tjänster (GATS). Ett mål för WTO är att avskaffa diskrimineringen i världshandeln. Över 140 av världens länder är medlemmar i WTO. Sverige, liksom övriga EU-länder, är medlemmar i WTO, men även EU som organisation är medlem och representeras härvid av kommissionen. Även om Sverige deltar i WTO-mötena, är det i huvudsak genom samordningen inom EU som Sveriges förhandlingsarbete drivs.

I enlighet med GATS inleddes nya förhandlingar om tjänstehandeln i början av år 2000, men de har hittills främst gällt procedurfrågor. I mars i år antogs riktlinjer för de fortsatta förhandlingarna. Vid en ministerkonferens i november 2001 i Qatar fattades beslut om att en ny förhandlingsrunda skall inledas och om de områden som skall ingå i denna. Enligt ministerdeklarationen skall förhandlingarna vara avslutade senast den 1 januari 2005.

Den svenska tjänstemarknaden är relativt öppen för utländsk konkurrens. Som ett land med stor export av tjänster har Sverige intresse av att handelshindren inom tjänstesektorn skall tas bort. Enligt svensk uppfattning måste emellertid en liberalisering ske i samklang med andra samhällspolitiska mål, såsom länders förmåga och möjlighet att bedriva offentlig verksamhet, men också möjligheten att införa och upprätthålla statliga stödåtgärder inom t.ex. regionalpolitiken.

I en bilaga till GATS-avtalet behandlas lufttransporttjänster. Däri fastställs att avtalet inte omfattar trafikkörtligheter eller därtill direkt kopplade tjänster. Uttryckligen anges att avtalet omfattar reparation och underhåll av flygplan, försäljning och marknadsföring av lufttransporttjänster samt databokningssystem. Förhandlingar pågår om en eventuell utvidgning av sektorerna. Det kan förutses att trafikkörtligheter inte kommer att omfattas av sådana förhandlingar utan även i fortsättningen regleras genom bilaterala avtal. Fler kringtjänster med koppling till flygtrafiken – såsom marktjänster – kan eventuellt komma att ingå. Vidare görs bedömningen att hinder som inte är direkt kopplade till trafikkörtligheterna bör kunna komma upp till diskussion. Det råder enighet om att säkerhets-, miljö- och konkurrensaspekter även i fortsättningen måste styra omfattningen av och formerna för den internationella flygtrafiken.

Enligt vad utskottet inhämtat verkar Sverige för att GATS lufttransportbilaga blir mer i fas med utvecklingen på lufttransportområdet och att underlättande tjänster, såsom markhantering, inkluderas i GATS.

Med hänvisning till den nu lämnade redovisningen anser utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte är erforderlig; motion 2001/02:T419 (m) avstyrks följaktligen i aktuell del.

Konkurrensen på flygmarknaden

Ett syfte med avregleringen av inrikesflyget år 1992 var att konkurrensen skulle öka och därmed leda till sänkta priser och ett bättre utbud. Under dessa tio år kan emellertid den monopolliknande marknaden knappast sägas ha brutits upp, i vart fall inte varaktigt. Inrikesflyget domineras av SAS och Skyways, som tillsammans har ca 90 % av marknaden för inrikesflyg i Sverige. Härtill kommer att SAS äger 25 % i Skyways och att de båda bolagen samarbetar i viss utsträckning. Ett resultat har blivit att intresset att trafikera de olönsamma linjerna har minskat, eftersom avregleringen medfört att den tidigare resultatutjämnningen mellan flyglinjerna inte längre är möjlig. Detta har i sin tur påverkat den regionala balansen negativt. I många fall har de berörda kommunerna tagit på sig ett ansvar för att flygförbindelserna upprätthålls.

Det bör emellertid noteras att de konkurrensvårdande myndigheterna nyligen ingripit mot vad som bedömts vara skadlig konkurrensbegränsning i inrikesflyget. Sålunda har Marknadsdomstolen vid vite ålagt SAS att inte tillämpa lojalitetsprogrammet EuroBonus i vissa fall. Konkurrensverket granskar fortlöpande flygmarknaden, inte minst mot bakgrund av behovet av att följa utvecklingen inom ett av de områden som tidigare var reglerat.

I det föregående har en redogörelse lämnats för den rapport om inrikesflygets marknadsförutsättningar som Luftfartsverket nyligen har färdigställt på uppdrag av regeringen. Som framgått har en rad åtgärder ämnade att stimulera konkurrensen föreslagits. Bland dessa kan nämnas åtgärder för att begränsa inträdesbarriärer på marknaden, en differentiering av Luftfartsverkets flygoperativa produkter och ett utvecklat marknadsstöd på Luftfartsverkets flygplatser. Vidare föreslås att en kartläggning av etableringshinder skall genomföras.

Utskottet konstaterar att frågan om konkurrensförhållandena inom inrikesflyget har behandlats inom ramen för Luftfartsverkets rapport och utgår från att den drivs vidare av regeringen på lämpligt sätt. Med det anförda avstyrker utskottet även den nu behandlade motionen, 2001/02:T463 (fp) i nu behandlad del.

5.6 Ägande i flygbolag

Motionsförslag

Ett förslag i motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) går ut på att hinder för ägande över nationsgränserna skall undanröjas. Sådana hinder i kombination med globaliseringen av luftfarten har lett till att flygbolagen i stället har utvecklat ett samarbete i allianser, heter det. Detta har för flygbolagen återstätt som den enda möjligheten till expansion. Effekten på konkurren-

sen är dock inte entydig, framhåller motionärerna som föreslår att det som ett alternativ görs möjligt för flygbolag att överta aktiemajoriteten i andra länders flygbolag. Detta skulle innebära att kopplingen mellan de nationella bolagen och den egna staten skulle upphöra.

I tre motioner tas särskilt sikte på den svenska statens ägande i SAS.

Det är olyckligt att staten både beslutar om spelreglerna för marknaden och samtidigt är ägare till en av aktörerna, sägs det i motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Staten bör därför se över sitt ägande i SAS, anser motionärerna.

I motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c) sägs att riksdagen bör ge regeringen möjlighet att sälja ut statens ägarandel i SAS när sådana förutsättningar finns på marknaden. Medel från försäljningen kan användas till att amortera på statsskulden eller till investeringar i infrastrukturen, föreslås det vidare.

Trots avregleringen i flygbranschen har konkurrensen inte förbättrats, sägs i motion 2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) med hänvisning till att SAS fortfarande har en dominerande ställning. Motionärerna begär att statens andel i bolaget säljs.

Utskottets ställningstagande

Nationella flygbolag

Den internationella flygverksamheten styrs i stor utsträckning genom bilaterala luftfartsavtal, i vilka bl.a. trafikrättigheterna regleras. Det är också i sådana avtal som hinder kan uppställas för att andra än nationellt ägda flygbolag får trafikera ett lands flygplatser. Det finns exempel på där ett svenskt flygbolag nekats trafikeringsrättighet i USA till följd av att bolaget inte varit helägt av svenska intressen. Systemet kan alltså innebära konkurrensnedvridningar men även ha andra negativa effekter. Det förhållandet att enskilda EU-länder har gjort sådana överenskommelser i bilaterala avtal med länder utanför EU begränsar alltså möjligheten för europeiska bolag att inneha ägarandelar i varandra. Även om EG-reglerna är mer liberala finns vissa bestämmelser som innebär en begränsning av utländska intressens ägande i nationella bolag. Hithörande frågor har behandlats i Luftfartsverkets rapport om marknadssituationen för inrikesflyget, till vilken utskottet har hänvisat i det föregående.

Enligt vad utskottet har erfarit har försök gjorts i olika sammanhang – främst inom FN-organet för civil luftfart, ICAO – att komma ifrån systemet som hindrar ägande i andra länders nationella bolag.

Utskottet förutsätter att regeringen, bl.a. inom ICAO, verkar för att konkurrensnedvridningar kan elimineras i så stor utsträckning som möjligt. Någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionsförslaget är dock inte påkallad. Motion 2001/02:T419 (m) avstyrks alltså i aktuell del.

Statens ägande i SAS

Utskottet erinrar om att frågan om statens ägande i SAS behandlades av riksdagen så sent som våren 2001. Vid denna tidpunkt hänvisade utskottet (bet. 2000/01:TU17) till riksdagens beslut år 1997 som innebar att regeringen bemyndigades att besluta om en minskning av statens ägarandel i bolaget inom ramarna för en gemensam skandinavisk politik för ägarengagemang i SAS (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97:TU9, rskr. 1996/97:232). Bemyndigandet begränsades till förändringar som innebar en minskning av statens röstetal till lägst motsvarande 35 %. Motivet för begränsningen var att denna andel krävdes för att staten som ägare skulle kunna förhindra beslut som krävde kvalificerad majoritet, bl.a. ändringar i bolagsordningens bestämmelser om s.k. verksamhetsföremål.

Utskottet, som konstaterar att bemyndigandet inte har utnyttjats, finner inte heller nu skäl för riksdagen att ändra sitt beslut från år 1997. Med det anförda avstyrks berörda förslag i motionerna 2001/02:T15 (c), 2001/02:T450 (kd) och 2001/02:T463 (fp).

5.7 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet

Motionsförslag

I flera motioner finns yrkanden om Bromma flygplats, som ligger i nära anslutning till Stockholms city. Några går ut på ett bevarande, andra på en nedläggning av denna flygplats. Två motioner berör andra områden, söder om Stockholm.

I motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) anføres att Bromma flygplats bör finnas kvar, men med den förändringen att företagsflyget skall ersätta skolflyget, som till stor del lämnat Bromma. Motionärerna hänvisar till att det finns cityflygplatser i de flesta av världens ledande städer.

Roy Hansson (m) konstaterar i motion 2001/02:T8 – med hänsyftning på vad som sägs i direktiven till Stockholmsberedningen – att det inte längre är aktuellt med en ny flygplats i Stockholms södra delar. Därmed återstår endast Bromma, menar motionären som också hävdar att denna flygplats har betydelse för regioner utanför Stockholm.

I motion 2001/02:T376 av Désirée Pethrus Engström (kd) framhålls att det inte är lämpligt att öka trafiken på Bromma med hänsyn till de boendes oro och de säkerhetsrisker som finns vid inflygningen. Tullinge nämns som ett intressant alternativ, och Skavsta kan behövas som komplement.

Även i motion 2001/02:T229 av Lennart Daléus (c) uttrycks oro över att nu förestående omförhandling av avtalet om Bromma flygplats mellan Stockholms stad och Luftfartsverket kan medföra en fortsatt kraftigt miljöstörande verksamhet för de 100 000-tals människor som bor i närheten. Samtidigt skulle resultatet bli att nya, möjliga bostadsområden inte kan bebyggas av bl.a. miljö- och säkerhetsskäl.

Enligt vad som framförs i motion 2001/02:T399 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) finns det ett behov att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten vid Bromma flygplats. Inte bara säkerhets- och miljöargument talar för att år 2011 blir det definitiva slutdatumet för Bromma som flygplats. Området är samtidigt idealiskt för bostadsbebyggelse, anför motionärerna.

Tullinge flygplats är föremål för förslaget i motion 2001/02:T331 av Catharina Elmsäter-Svärd (m). Hon anser att frågan om småflygets förläggning bör lösas inom ramen för den s.k. Stockholmsberedningen och en alternativ plats för verksamheten och övrig flygkapacitet måste anvisas inom regionen innan avtalet om Tullinge flygplats sägs upp.

I motion 2001/02:T338 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) tillbakavisas en av Luftfartsverket framförd tanke på en flygplats på Södertörn alternativt i Nykvarn. En sådan placering skulle inte bara orsaka bullerproblem för befintlig bebyggelse utan också förstöra hela boenderegionen genom att stoppa den utflyttning från Stockholm som i dag sker utmed Svealandsbanan, anføres det.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets bedömning finns det på flertalet svenska flygplatser under överskådlig tid förutsättningar för ökad flygtrafik utan större problem med trängsel. Flygplatserna i Storstockholmsområdet har emellertid kapacitetsbrist, till stor del som en följd av funktionen som nav för både den inrikes och den utrikes flygtrafiken.

Frågan om flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet har varit föremål för överväganden och förslag i olika sammanhang under en lång följd av år.

Regeringen bemyndigade den 14 december 2000 chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag (dir. 2000:96) att till regeringen lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet i Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Kommittén skall föreslå insatser för att uppnå sju angivna krav, däribland en tillräcklig flygplatskapacitet i Mälardalen, där hänsyn också tas till ett väl fungerande allmänflyg. I direktiven framhålls bl.a. att brist på flygplatskapacitet i Stockholmsregionen vid attraktiva tider på dygnet bidrar till den mycket begränsade konkurrens på flygmarknaden som finns i Stockholm. Där sägs vidare att en ny flygplats i de södra delarna av Stockholms län skulle leda till betydande ingrepp i natur- och kulturmiljön. En sådan flygplats skulle dessutom få negativ inverkan på Arlandas roll som nav för inrikesflyget och för övriga flygplatsers utvecklingsmöjligheter. Av dessa skäl, anføres det, är en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte möjlig. Den slutliga redovisningen av arbetet skall göras senast den 31 december 2003. Kommittén har antagit namnet Stockholmsberedningen.

Regeringen beslutade den 1 mars 2001 att ge kommittén tilläggsdirektiv (dir. 2001:17) om att senast den 1 juni 2001 bl.a. lämna förslag om hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. En av ledamöterna i kommittén skall ges ett särskilt uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal som ingåtts mellan staten, genom

Luftfartsverket, och Sigtuna kommun om vidare utbyggnad av Stockholm-Arlanda flygplats. Detta deluppdrag skulle redovisas senast den 1 juni 2001. Stockholmsberedningen har emellertid anmält försening och räknar med att arbetet i fråga om flygplatskapaciteten enligt både ursprungsdirektivet och tilläggsdirektivet kommer att redovisas under år 2002.

Luftfartsverket har i sin – i det föregående omnämnda – rapport om inrikesflygets marknadsförutsättningar föreslagit att regeringen i sina fortsatta överväganden om utbyggnaden av transportsystemet i Stockholmsregionen skapar förutsättningar för att flygets långsiktiga kapacitetsbehov säkerställs i regionen.

I samband med behandlingen av tidigare motionsförslag om Storstockholms flygplatsfrågor har utskottet – senast hösten 1999 (bet. 1999/2000:TU1) – pekat på att den lösning som väljs måste uppfylla två grundläggande förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. För det andra måste Arlanda kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. Utskottet står fast vid denna bedömning. Såsom har redovisats i det föregående har Stockholmsberedningen i uppdrag att lämna förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser, och – i ett senare och slutligt skede – förslag om insatser för att uppnå en tillräcklig flygplatskapacitet i Mälardalen, där också hänsyn tas till ett väl fungerande allmänflyg. Utskottet vill för sin del inte föregripa Stockholmsberedningen utan anser att resultatet av dess arbete bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks motionsförslagen i 2001/02:T8 (m), 2001/02:T229 (c), 2001/02:T331 (m), 2001/02:T338 (mp), 2001/02:T376 (kd), 2001/02:T399 (s) och 2001/02:T419 (m).

5.8 Arlanda flygplats

Motionsförslag

I motion 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) uttalas farhågor att den svenska flygtrafiken kommer att påverkas av den internationella situationen till följd av händelserna i USA i september 2001. Motionärerna kritiserar emellertid Luftfartsverkets beslut att senarelägga delar av investeringarna på Arlanda. De anser att trängselproblemen på flygplatsen kommer att kvarstå, även om man måste räkna med att det blir en viss förskjutning i tiden. Samtidigt understryker de att möjligheterna för en expansion av flyget avgörs av kapaciteten på Arlanda och i Stockholmsområdet.

Enligt vad som sägs i motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd) bör Luftfartsverket ges i uppdrag att planera för en fjärde bana på Arlanda. Den tredje banan kommer i princip att vara fullt utnyttjad den dag den invigs, anser motionärerna som samtidigt anför att förutsättningarna för en ny flygplats i Stockholmsregionen måste undersökas vidare.

Ett likalydande förslag framställs i motion 2001/02:T355 av Inger Ström-bom m.fl. (kd).

Utskottets ställningstagande

Senareläggning av investeringar

Utskottet har i det föregående tagit ställning till vad regeringen har förordat beträffande ekonomiska mål och investeringsplanen för Luftfartsverket. Sedan budgetpropositionen lades fram för riksdagen kan konstateras att både den internationella och den inhemska flygmarknaden har mattats av ytterligare, och den står nu inför stora omställningskrav.

Enligt vad utskottet har inhämtat har Luftfartsverket utarbetat en ekonomisk handlingsplan för hur verket skall kunna klara av nödvändiga besparingar. En av åtgärderna går ut på en senareläggning av byggandet av en ny terminal på Arlanda, terminal Syd. Utskottet vill här betona att vad som har underställts riksdagen är en plan av övergripande slag. När det gäller tidpunkten för investeringarnas realiserande och enskildheter i övrigt måste Luftfartsverket, såsom ett affärsdrivande verk, tillåtas göra en avvägning med utgångspunkt i dels marknadsmässiga bedömningar, dels statsmakternas krav på verket i fråga om ekonomiska mål, utdelning m.m. Luftfartsverket har uttalat att senareläggningen genomförs på ett sådant sätt att arbete snabbt kan återupptas när marknaden vänder uppåt och ger ett tillräckligt underlag för investeringar. Mot bakgrund av vad här har anförts avstyrker utskottet motion 2001/02:T419 (m) i berörd del.

En fjärde bana på Arlanda

Av Luftfartsverkets årsredovisning för år 2000 framgår att verket – för att säkerställa den långsiktiga kapaciteten – har ett särskilt projekt för att förbereda utbyggnaden av en fjärde bana. Frågan om en fjärde bana på Arlanda behandlas inom ramen för den s.k. Stockholmsberedningens uppdrag när det gäller flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet.

Med hänvisning till detta och till vad utskottet nyss har uttalat om den avvägning som Luftfartsverket har att göra i sin ekonomiska planering avstyrker motionerna 2001/02:T450 (kd) och 2001/02:T355 (kd) i nu aktuella delar.

5.9 Landvetters flygplats

Motionsförslag

I motion 2001/02:T378 av Åsa Torstensson och Marianne Andersson (båda c) framhålls att Landvetters flygplats bör finnas med som ett alternativ i den samlade bedömningen inför infrastruktursatsningar. Flygplatsens läge i landets näst största region och med en strategisk placering mellan de två huvudstäderna Oslo och Köpenhamn föranleder sådana satsningar, anför motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionerna konstaterar utskottet att Luftfartsverket i sin treårsplan för perioden 2002–2004 har aviserat en översyn av förhållandena

vid Landvetter. Översynen är föranledd av det faktum att Landvetter under kortare tider på dygnet har närmat sig kapacitetstaket, såväl inne i terminalen som på stationsplattan och i tillfartsområdena. Dessutom sägs en totalöversyn ingå i den långsiktiga utvecklingsplanen.

Med hänsyn till att Luftfartsverket, enligt vad som redovisats, följer utvecklingen på Landvetters flygplats bör emellertid motion 2001/02:T378 (c) inte föranleda någon riksdagens åtgärd. Den avstyrks följaktligen.

5.10 Skydd mot brottsliga handlingar

Motionsförslag

I motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att ambitionsnivån för skyddet mot brottsliga handlingar bör höjas, särskilt vid inrikes flygningar. I det hittillsvarande systemet kan nämligen presumtiva brottslingar i förväg räkna ut om och när sådan särskild kontroll bedrivs genom att de kan notera att rutinerna skiljer sig då stickprovskontroller utförs från de tillfällena då inga sådana kontroller görs. Rutinerna vid incheckningen bör vara likformiga, oavsett om säkerhetskontroll förekommer eller inte, anser motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att den senaste tidens händelser har gett en dramatisk påminnelse om vikten av skydd mot brottsliga handlingar, eller luftfartsskydd som facktermen lyder.

Motionsförslaget har behandlats tidigare av riksdagen. Hösten 1999 sade sig utskottet (bet. 1999/2000:TU1) dela motionärernas uppfattning att den gällande ordningen inte var tillfredsställande men avstyrkte förslaget med hänvisning till att resultatet av den då pågående beredningen av Lufträttsutredningens slutbetänkande, där frågan togs upp, borde avvaktas. Samtidigt uttalade utskottet att det borde ankomma på i första hand flygplatshållarna och polisen att utforma den stickprovsmässiga kontrollen inom inrikesflyget så att luftfartsskyddet så långt som möjligt kunde tillgodoses.

Vid förra årets behandling (bet. 2000/01:TU1) hade beredningen av Lufträttsutredningens förslag emellertid inte avslutats. Utskottet vidhöll att resultatet av denna beredning borde avvaktas.

Utskottet kan konstatera att beredningen av utredningens förslag fortfarande pågår. Emellertid har en rad åtgärder vidtagits – internationellt, inom EU och i Sverige – för att stärka luftfartsskyddet.

Inom EU har arbetet getts högsta prioritet. Vid transportministerrådet den 14 september 2001 framfördes som svenskt förslag dels att passagerare och deras handbagage bör kontrolleras lika noga för inrikes- som för utrikesflyg, dels att dagens frivilliga europeiska inspektioner bör bli obligatoriska inom EU. Europeiska kommissionen har presenterat ett förslag till en förordning med planerat ikraftträdande hösten 2002. Förslaget innebär hårdare kontroll av passagerare och deras bagage, ökad säkerhet ombord på flygplan samt

ökad kontroll av all personal som kommer i närheten av bl.a. flygplan. Vid rådets möte i december räknar man med att det finns ett detaljerat handlingsprogram för hur dessa skyddsåtgärder skall kunna införas.

I Sverige har strängare regler införts i inrikesflyget för kontroll av passagerare och bagage, med sikte på ytterligare skärpningar. I den tidigare åberopade rapporten från Luftfartsverket om inrikesflygets marknadsförutsättningar tas även frågan om luftfartsskyddet upp. En översyn av kostnadsansvaret för en utökad säkerhetskontroll föreslås.

Mot bakgrund av den redovisning som här har lämnats finner utskottet inte skäl till något tillkännagivande av riksdagen. Motion 2001/02:T450 (kd) avstyrks därför i behandlad del.

6 Kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om att bemyndiga regeringen att under 2002 i fråga om myndigheten Rikstrafikens trafikupphandling (ramanslaget 36:13) ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 3 200 miljoner kronor.

Utskottet behandlar i detta avsnitt också motioner om lokal och regional kollektivtrafik samt interregional kollektiv persontrafik.

Utskottet ser med allvar på att resandet med kollektivtrafiken har stagnerat. Om kollektivtrafikens andel av resandet fortsätter att minska blir det enligt utskottet svårt att uppnå de transportpolitiska målen. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till att miljö- och hälso-problem samt trängselproblem kan minska i tätorter. Kollektivtrafiken har också betydelse för tillväxt och för sysselsättning eftersom den möjliggör större arbetsmarknadsregioner. Dessutom är kollektivtrafik det enda transportalternativet för vissa resenärer.

Det finns en rad problem och frågor inom kollektivtrafikens område som enligt utskottet måste belysas och åtgärdas för att få en utveckling av kollektivtrafiken som kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Utskottet förutsätter att flera av de frågor som tas upp av motionärerna kommer att utredas inom ramen för det pågående arbetet i Kollektivtrafikkommittén och i Stockholmsberedningen. Utskottet utgår också från att regeringen återkommer till riksdagen när utredningarna slutförts.

Utskottet anser att motionerna mot ovanstående bakgrund inte påkallar något initiativ från riksdagens sida. Motionerna avstyrks därför.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag om kollektivtrafik (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22 punkt 27). Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare åtaganden under åren 2002–2008 innebär utgifter på högst 3 200 miljoner kronor.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 2001/02:T215 av Sofia Jonsson (c),
- 2001/02:T221 av Ulla-Britt Hagström (kd),
- 2001/02:T239 yrkandena 3 och 16 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T284 av Maria Larsson (kd),
- 2001/02:T305 av Tommy Waidelich m.fl. (s),
- 2001/02:T329 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s),
- 2001/02:T450 yrkande 23 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T457 av Torgny Danielsson (s),
- 2001/02:T460 av Kerstin-Maria Stalin (mp).

6.1 Lokal och regional kollektivtrafik

Bakgrund

Ansvar för kollektivtrafiken

Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman.

Huvudansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken ligger på länets kommuner och landsting gemensamt, vilka via sina trafikhuvudmän finansierar och planerar trafiken. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarigt och i Gotlands län är kommunen ansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna i länet skall vara länstrafikansvariga. Även regionförbund förekommer som länstrafikansvariga.

Operatörerna ansvarar vanligtvis bara för att ett visst trafikutbud produceras.

Statens ansvar för kollektivtrafiken avser primärt lagstiftning och finansiering av infrastruktur. Till detta kan läggas det ansvar som olika myndigheter har ålagts för delar av kollektivtrafiken, exempelvis har myndigheten Rikstrafiken ett transportslagsövergripande ansvar att verka för ett samverkande kollektivtrafiksystem. Vägverket och Banverket har i dag ett s.k. sektorsansvar för kollektivtrafik på väg respektive järnväg. Vinnova är den myndighet som ansvarar för utredning, utveckling av samt forskning om kollektivtrafik.

Under första hälften av 1980-talet, efter den s.k. trafikhuvudmannareformen från år 1978, utvecklades den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Under 1990-talet har trafikhuvudmännen successivt upphandlat alltmer av kollektivtrafiken, vilket bl.a. har lett till en minskning av deras kostnader för trafiken. Det senaste decenniet har dock resandet i den lokala och regionala kollektivtrafiken stagnerat, framför allt med buss, samtidigt som resandet med bil kontinuerligt har ökat. Konkurrensen mellan operatörerna, val av upphandlingsmodell m.m. har bidragit till att många operatörer i dag har stora ekonomiska problem. Små marginaler och hårt utnyttjande av tekniska och personella resurser anses allmänt ha bidragit till en ökad känslighet för störningar vilken på sina håll har lett till svårigheter att uppehålla kollektivtrafikens omfattning och kvalitet.

Regeringen har under det senaste året tillsatt två kommittéer som för närvarande utreder frågor med direkt anknytning till kollektivtrafik, nämligen Stockholmsberedningen och Kollektivtrafikkommittén.

Kollektivtrafikkommittén

I maj 2001 tillsatte regeringen en kommitté (dir. 2001:1) med uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv

- identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter,
- formulera mål och visioner,
- föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Vidare skall kommittén enligt direktiven utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. Tyngdpunkten i kommitténs arbete skall ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område, och tidsramen för dess bedömningar skall omfatta tiden fram till år 2020. Kommittén skall enligt direktiven redovisa ett delbetänkande senast den 31 december 2001 samt ett slutbetänkande senast den 31 december 2002.

Stockholmsberedningen

I december 2000 tillsatte regeringen (dir. 2000:96) en kommitté med uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Kommittén kallas Stockholmsberedningen. Kommitténs arbete skall syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt. Kommittén skall inledningsvis också göra en problemanalys av transportsituationen samt utarbeta en målbild som skall ligga till grund för en långsiktig utvecklingsstrategi. Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet. Enligt direktiven skall kommittén föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet,
- ökad satsning på kollektivtrafiken,

- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholmsregionen,
- minskning av de negativa effekterna av biltrafiken,
- förbättringar av transportsystemet som leder till att det skapas fler platser attraktiva för etableringar av bostäder och arbetsplatser,
- en tillräcklig flygplatskapacitet.

Kommitténs arbete skall redovisas successivt i olika etapper. Den slutliga redovisningen av uppdraget skall vara klar senast den 31 december 2003.

Motionsförslag

Enligt motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 23 bör en omprövning av hela systemet för regional upphandling av kollektivtrafik ske. I motionen betonas att övergången på kollektivtrafikmarknaden från en situation med utförrarmonopol till en situation med beställarmonopol har inneburit positiva förändringar, men att det har skapats en marknadssituation som inte är hållbar. Inom ramen för det utredningsarbete som pågår om kollektivtrafiken behövs enligt motionärerna en samlad utvärdering av trafikhuvudmannareformen och den nuvarande lagstiftningen utifrån behovet av utveckling av kollektivtrafiken, samordning över länsgränser, rimliga konkurrensregler och förbättringar med stöd av moderna IT-system. Hela systemet med länstrafikbolag och regional upphandling av kollektivtrafik bör omprövas enligt motionen.

Enligt motion 2001/02:T305 av Tommy Waidelich m.fl. (s) betonas vikten av att kollektivtrafiken förbättras i Stockholmsregionen. Motionärerna betonar att problemen i Stockholms trafiksystem har lett till att regionen inte närmar sig de transportpolitiska målen utan tvärtom rör sig bort från dem. En rad åtgärder behövs därför för att vända utvecklingen. Motionärerna pekar bl.a. på att regionen har en snabb befolkningsmässig utveckling, att storstadsregionerna är tillväxtmotorer för resten av landet, att människorna i storstäderna i högre grad är beroende av kollektivtrafiken för att komma till arbetet och att det finns stora problem med t.ex. trängsel och förseningar i kollektivtrafiken. Vidare pekar motionärerna på att en femtedel av Sveriges befolkning bor i Stockholmsområdet men bara en tiondel av statsbidragen för trafiken går till regionen. Motionärerna framhåller därför bl.a. att staten måste investera i storstadsregionerna och ta samma ansvar för trafikinvesteringar i storstadsregionerna som i andra delar av landet. Vidare framhålls att tunnelbanesystemet måste användas effektivare, att bättre tvärförbindelser behövs samt att buss-trafiken måste få särskilda busskörfält.

I motion 2001/02:T329 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s) betonas vikten av att utveckla nya, framtidsinriktade kollektivtrafiksystem. Motionärerna framhåller att Stockholmsregionen är en växande region där kollektivtrafikinsatserna och framkomligheten på vägarna måste öka, inte minst för miljöns skull. För att kollektivtrafiken skall ha goda chanser att konkurrera med bilen som färdmedel är det enligt motionärerna nödvändigt att utveckla nya kollektiva trafiksystem. Ett sådant system kan enligt motionärerna vara s.k. sky-ways (en form av spårtaxi). Spårbilar, Internetbaserade

beställningssystem för kollektivbilanvändning, är andra former som enligt motionärerna bör studeras och införas för att möta framtidens behov av ökade persontransporter.

Enligt motion 2001/02:T457 av Torgny Danielsson (s) bör åtgärder snarast sättas in för att utveckla kollektivtrafiken. I motionen lämnas en rad olika förslag till åtgärder som bör sättas in snarast för att utveckla kollektivtrafiken, bl.a. betonas följande:

- Kollektivtrafiken måste användas för att uppnå de transportpolitiska målen.
- Kollektivtrafikens samhällsekonomiska vinster måste vägas in vid beslut.
- Kollektivtrafiken måste öka kundorienteringen.
- Kollektivtrafiken måste stärkas i stads- och samhällsplaneringen.
- Beskattningen av kollektivtrafiken och dess resenärer bör förändras, t.ex. bör skattesystemet stimulera miljöinvesteringar i kollektivtrafiken, fordonskatten för bussar bör differentieras utifrån mängden avgasutsläpp för att stimulera miljövänlig teknik, skevheter i beskattningen av kollektivtrafikens resenärer bör ändras.
- Behovet av bussförare bör uppmärksammas.
- Storstädernas problem kräver särskilda åtgärder, t.ex. skulle särskilda körfält och signalprioritering för bussar kunna öka turtätheten och korta restiderna, IT-system kan effektivisera planering och styrning, fler infartsparkeringar och utbyggnad av speciella bytespunkter och terminaler behövs liksom ett ökat dörr-till-dörr-tänkande.

Utskottets ställningstagande

Den 2 juni 1998 beslutade riksdagen om en ny transportpolitik (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Enligt beslutet är den övergripande utgångspunkten att transportpolitiken skall bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. I beslutet betonades att transportererna syftar till att uppnå överordnade välfärds mål och att transportsystemet måste ses som en helhet.

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål och fem delmål.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

Delmålen är

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö,
- en positiv regional utveckling.

Till dessa delmål föreslås i regeringens infrastrukturproposition (prop. 2001/02:20) även ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem (se vidare i utskottets betänkande Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem,

(bet. 2001/02:TU2). Till delmålen finns också ett antal principer och riktlinjer.

Utskottet konstaterar att den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen, och sådan trafik har stor betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Kollektivtrafiken bidrar till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att ge människor möjlighet att nå arbetsplatser, skolor, fritidsaktiviteter och olika typer av service. En ökad andel kollektivt resande är därför en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Utskottet ser därför med allvar på att resandet i den lokala och regionala kollektivtrafiken det senaste decenniet har stagnerat. Enligt SIKAs senaste prognos kommer transportarbetet med bil att öka med 29 % perioden 1997–2010 medan kollektivtrafiken med buss och tåg bara kommer att öka med 14 %. Det betyder att resandet med bil kommer att öka sin andel medan kollektivtrafiken kommer att minska sin, om inga åtgärder vidtas. Enligt utskottet måste trenden brytas. Om kollektivtrafikens andel av resandet fortsätter att minska blir det svårt att uppnå målet om ett långsiktigt uthålligt transportsystem. Den ökande personbilstrafiken och konkurrensen om utrymmet i våra större tätorter leder till mer avgasutsläpp och buller och även till minskad effektivitet i näringslivet, ökade reskostnader för resenärerna och sämre livskvalitet för dem som bor och verkar i dessa orter. En ökad andel kollektivtrafik kan motverka denna utveckling. Kollektivtrafiken bidrar till att miljö- och hälsoproblem kan minska i tätorter samt att de nationella miljö kvalitetsmålen kan uppnås. Utskottet vill också framhålla kollektivtrafikens betydelse för tillväxten och för sysselsättningen. Goda möjligheter till pendling med kollektivtrafik ökar förutsättningarna för att separata och lokala arbetsmarknader skall kunna knytas ihop och fungera som större arbetsmarknadsregioner. Kollektivtrafiken måste fungera väl såväl i tätort som i glesbygd. För många resenärer är dessutom kollektivtrafiken det enda alternativet.

Utskottet konstaterar, i likhet med motionärerna, att det i dag finns en rad problem och frågor inom kollektivtrafikens område som måste belysas och åtgärdas för att få en utveckling av kollektivtrafiken som kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Mot den bakgrunden ser utskottet positivt på att regeringen har tillsatt Kollektivtrafikkommittén och Stockholmsberedningen. Utskottet förutsätter att flera av de frågor som tas upp av motionärerna kommer att utredas av dessa kommittéer i syfte att föreslå olika åtgärder för att utveckla och främja kollektivtrafiken. Utskottet utgår från att de kommande förslagen från dessa kommittéer kommer att leda till att kollektivtrafiken ges väsentligt bättre förutsättningar för att utvecklas än i dag. Utskottet utgår också från att regeringen så snart som möjligt återkommer till riksdagen när utredningarna slutförts. Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionerna inte påkallar något initiativ från riksdagens sida. Motionerna 2001/02:T305 (s), 2001/02:T329 (s), 2001/02:T450 (kd) yrkande 23 och 2001/02:T457 (s) avstyrks därför.

6.2 Rikstrafiken och interregional kollektiv persontrafik

Myndigheten Rikstrafiken inledde sin verksamhet den 1 juli 1999. Rikstrafiken skall enligt sin instruktion verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken samt för att de transportpolitiska målen uppnås. Det framgår att Rikstrafiken skall följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken.

Rikstrafiken skall vidare svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafik-huvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Vidare får Rikstrafiken svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad internationell kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafik-huvudmännens regi.

Rikstrafiken skall också genom överläggningar med övriga berörda parter främja frivilliga samverkanslösningar, verka för att information, tidtabeller och biljettsystem för kollektiv persontrafik samordnas, verka för att handkappanpassningen av kollektiva färdmedel samordnas mellan samtliga trafikslag, verka för att jämställdhetsaspekter beaktas inom kollektivtrafikområdet, ansvara för administrationen av transportstödet till Gotland samt fastställa taxor och turplaner för sådan linjesjöfart på Gotland för vilken transportstöd lämnas.

Rikstrafikens trafikupphandling finansieras med ett särskilt anslag. Med detta anslag finansieras också bl.a. det statliga stödet till Gotlandstrafiken. I förra årets betänkande (bet. 2000/01:TU1 s. 41) med anledning av regeringens budgetproposition för år 2001 framhöll utskottet att det var angeläget att regeringen i nästa års budgetproposition närmare redovisar sina intentioner vad gäller trafikupphandlingsanslagets kommande användning. I regeringens budgetproposition för 2002 (prop. 2001/02:1 utgiftsområde 22, s. 98–100) finns dels en redovisning av mål och resultat för verksamhetsområdet, dels en redovisning av köp av interregional kollektiv persontrafik under år 2001 samt en bedömning av upphandlingen år 2002.

När det gäller frågor om järnvägen beslutade regeringen i maj 2001 om direktiv för en *utredning om järnvägssektorns organisation m.m.* (dir. 2001:48). Utredaren skall enligt direktiven göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Med utgångspunkt i konsumentintresset skall utredaren analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg. Utredaren skall bl.a. analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens. I uppdraget ingår även att se över myndighetsstrukturen inom järnvägssektorn. En viktig del av uppdraget är dessutom att föreslå hur genomförandet av vissa nya internationella regler och EU-regler inom järnvägsområdet skall ske i svensk rätt, bl.a. direktiven inom det s.k. järnvägspaketet och den nya konventionen om internationell järnvägstrafik (CO-

TIF). Redovisningen av utredningens uppdrag skall delvis ske i december 2001 och slutligt i mars 2003.

6.3 Anslaget för trafikupphandling

Regeringens förslag

Ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik samt andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik.

Rikstrafiken bör enligt regeringen få sluta upp till fem år långa trafikeringssavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år och som, inklusive tidigare åtaganden, innebär utgifter på högst 3 200 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingenting att erinra mot regeringens förslag att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år och som, inklusive tidigare åtaganden, innebär utgifter på högst 3 200 miljoner kronor. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag.

6.4 Vissa upphandlingsfrågor m.m.

Motionsförslag

Enligt motion 2001/02:T239 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkande 3 framhålls att upphandlingen av järnvägstrafik bör omfatta minst fem år. Motionärerna framhåller bl.a. att upphandling i konkurrens sänker kostnaderna samtidigt som nya tekniska lösningar kan introduceras och nya trafikkoncept prövas. Motionärerna framhåller att fortsatt konkurrensutsättning av hela det statsägda bannätet är en väg att utveckla järnvägstrafiken såväl på godssidan som på persontrafiksidan. För att skapa ökad avtalstrygghet, utbilda personal och möjliggöra långsiktigt viktiga nyinvesteringar i lok och vagnar, krävs enligt motionärerna att avtalstiderna för operatörerna görs rimligt långa. Upphandlingarna av järnvägstrafiken bör omfatta minst fem år. I samma motion (yrkande 16) betonas också vikten av att skapa ett av operatörerna samägt biljett- och informationsföretag. För att förenkla resenärernas biljettköp och införskaffande av information är det enligt motionärerna mycket angeläget att ett av operatörerna samägt biljett- och informationsföretag etableras och utvecklas. Detta samordningskrav bör enligt motionärerna ställas på all of-fentligfinansierad persontrafik, oavsett om trafiken utförs i egen regi eller av en entreprenör, och utgöra ett krav vid upphandling av trafikeringstjänster.

Motionärerna vill att regeringen presenterar en lägesrapport och en tidtabell för hur en slutlig samordning av dessa frågor kan ske.

Enligt motion 2001/02:T221 av Ulla-Britt Hagström (kd) framhålls vikten av samordning av biljettsystem och resevillkor för tågresenärer. Motionären framhåller att Rikstrafiken i pågående och kommande upphandlingar måste verka för att olika operatörer skall ha en mer utvecklad biljettsamverkan också vad gäller att inte skapa merkostnader för kunder som redan erlagt en grundavgift. Operatörerna måste enligt motionären göra stora ansträngningar för att biljettförsäljning och biljettsamordning skall fungera bättre.

I motion 2001/02:T284 av Maria Larsson (kd) föreslås att ett ”rikskupongsystem” för kollektivtrafikanvändning utreds. Motionären framhåller bl.a. att för varje bilresa som flyttas över till kollektivtrafiken kan vägtrafikens koldioxidutsläpp och miljöpåverkan minskas. Ett sätt enligt motionären att stimulera till ökad användning av kollektivtrafik kan vara att företag får möjlighet att subventionera resor med kollektivtrafik för anställda. Ett system liknande ”rikskupongsystemet” som finns för måltider, bör enligt motionären utredas närmare. Enligt motionären bör det ges som tilläggsdirektiv till utredningen Utveckling av kollektivtrafiken (N 2001/05).

Enligt motion 2001/02:T215 av Sofia Jonsson (c) bör Rikstrafiken ges i uppdrag att upphandla persontrafik på TGOJ-banan mellan Nyköping/Oxelösund och Flen. Motionären pekar på att det i dag finns järnvägssträckor som inte trafikeras med persontrafik.

I motion 2001/02:T460 av Kerstin-Maria Stalin (mp) betonas att upphandlingar av tågverksamhet skall inbegripa möjlighet att ta med sig cykel. Motionären framhåller att staten i sin upphandling bör tydliggöra att det skall finnas möjlighet att ta med sig cykel på tåg. Motionären pekar på att man i Sverige i dag inte får ha med sig cykel på tåg annat än på lokaltåg under vissa tider. Skall man åka längre sträckor är man enligt motionären i regel tvungen att skicka cykeln tre dagar i förväg och då körs cykeln i lastbil. Motionären hänvisar också till andra länder, bl.a. England, Frankrike, Italien och Danmark, där det är vanligt att man på de tåg som inte är snabbgående kan ta med sig cykel. Enligt motionären kan i dessa länder cykel tas med utan förbeställning och ofta till låg eller ingen kostnad.

Utskottets ställningstagande

Vikten av en väl fungerande lokal och regional kollektivtrafik för att bidra till att uppnå de transportpolitiska målen betonades av utskottet i avsnitt 1 i detta betänkande. Detta gäller även den interregionala kollektivtrafiken. Utvecklingen av kollektivtrafiken som ett effektivt och attraktivt alternativ till bilen är t.ex. väsentlig om man vill minska bilberoendet.

Staten har ett ansvar för den interregionala kollektivtrafiken. En viktig aktör i arbetet med att utveckla den interregionala kollektivtrafiken är myndigheten Rikstrafiken. Den ansvarar bl.a. för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i

trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Enligt utskottet bör den interregionala kollektivtrafiken så långt som möjligt drivas på kommersiella villkor och i ökad utsträckning samordnas med lokal och regional kollektivtrafik. En tillfredsställande interregional transportförsörjning i ett sammanhängande nätverk och transportutbud kräver dock att samhället upphandlar sådan trafik som ger ett väsentligt bidrag till att åstadkomma en sådan transportförsörjning och till uppfyllandet av de transportpolitiska mål som inte kan drivas på kommersiella grunder. Som exempel upphandlade Rikstrafiken under år 2001 bl.a. nattågen på övre Norrland inklusive Malmbanan, järnvägstrafik mellan Östersund och Storlien, mellan Karlstad och Göteborg, dagtåg mellan Gävle, Borlänge och Hallsberg samt flygtrafik mellan Östersund och Umeå.

Utskottet vill i detta sammanhang också erinra om att, utöver Rikstrafikens ansvar för den interregionala kollektivtrafiken, även bl.a. Banverket, Vägverket och Luftfartsverket har ett ansvar för att verka för utveckling av trafiken inom respektive ansvarsområde.

I motionerna 2001/02:T239 (m) och 2000/02:T221 (kd) framhålls bl.a. behovet av en bättre samordning av biljett- och informationssystem. Utskottet betonar att ett samverkande interregionalt kollektivtrafiksystem kräver att biljettbokningsfunktionerna underlättas och att resenärerna kan boka biljett för hela resan oberoende av hur många operatörer som finns på marknaden. Utskottet kan konstatera att Rikstrafiken i sin instruktion har ålagts att verka för samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken och genom överläggningar med berörda parter bl.a. främja frivilliga samverkanslösningar samt verka för att information, tidtabeller och biljettsystem för kollektiv persontrafik samordnas. Utskottet noterar också att regeringen i budgetpropositionen (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, s. 98) redovisar bl.a. att Rikstrafikens första hela verksamhetsår har inneburit att ett antal initiativ tagits som förväntas ge resultat på längre sikt. Bland annat anger regeringen att ett branschgemensamt kommunikationsprotokoll för biljettbokningssystem har utvecklats. När det gäller motion 2001/02:T239 (m) tas också frågan upp om att upphandlingen av järnvägstrafik bör omfatta minst fem år. Utskottet konstaterar att riksdagen tidigare har bemyndigat regeringen att genomföra upphandlingar av persontrafik med avtalstider upp till fem år (prop. 1999/2001:1, bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:86). Utskottet finner därför att de två motionerna till väsentlig del är tillgodosedda.

I motion 2001/02:T215 (c) pekas på att det i dag finns järnvägssträckor som inte trafikeras med persontrafik. Enligt motionären bör Rikstrafiken ges i uppdrag att upphandla persontrafik på banan mellan Nyköping/Oxelösund och Flen. Utskottet konstaterar med anledning av motionen att Rikstrafiken i sin instruktion har ett stående uppdrag att kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken och svara för upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

I motion 2001/02:T284 (kd) föreslås att ett s.k. rikskupongsystem för kollektivtrafikanvändning bör utredas närmare. Det skulle enligt motionären kunna innebära att företag får möjlighet att subventionera resor med kollektivtrafik för anställda. Utskottet erinrar i detta sammanhang om Kollektivtrafikkommitténs uppdrag att bl.a. föreslå förändringar av t.ex. regelverk för att utveckla kollektivtrafiken och främja ett ökat kollektivt resande. Utskottet förutsätter att de frågor som tas upp av motionären därför kan behandlas inom ramen för kommitténs uppdrag. Utskottet finner därför ingen anledning att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av motionen.

I motion 2001/02:T460 (mp) betonas att upphandlingar av tågtrafik skall inbegripa möjlighet att ta med sig cykel. Utskottet konstaterar att cyklandet som transportslag har minskat sin andel av transportarbetet sedan mitten av 1990-talet. I dag sker ca 12 % av alla resor i Sverige på cykel. I regeringens proposition Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20, s. 63) anges att samarbetet mellan statliga myndigheter, kommuner och frivilligorganisationer på cykelområdet bör utvecklas och intensifieras. Vägverket har också tillsammans med Svenska Kommunförbundet och andra aktörer på området tagit fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (Mer cykeltrafik på säkrare vägar, Vägverkets publikation 2000:8). Utskottet behandlar frågor om cykeltrafik i avsnittet Regionala planeringsfrågor (avsnitt 8) i betänkandet Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (bet. 2001/02:TU2). Där framhåller utskottet att man ser med tillfredsställelse på denna nya nationella strategi för cykeltrafik. Utskottet kan i detta sammanhang även konstatera att strategin bl.a. betonar ett ”hela-resanperspektiv”, exempelvis betonas i strategin att det är särskilt viktigt att skapa goda möjligheter för byte mellan tåg eller buss och cykel. Utskottet konstaterar att det framför allt är Vägverket som bör samordna och samla information och kunskap inom detta område, men också skapa en dialog mellan inblandade aktörer samt driva på utvecklingen av kundtillvända och långsiktiga lösningar. Dessutom har andra trafikverk, trafikhuvudmän och trafikföretag också ett ansvar för respektive trafikslag. Även Rikstrafiken och trafikhuvudmännen har möjlighet att i sin upphandling kunna överväga behovet av att ta med cyklar på tåg.

Med hänvisning till vad utskottet har anfört i detta avsnitt finner utskottet sammanfattningsvis att något initiativ inte är nödvändigt från riksdagens sida. Utskottet föreslår därför att motionerna 2001/02:T215 (c), 2001/02:T221 (kd), 2001/02:T239 (m) yrkandena 3 och 16, 2001/02:T284 (kd) och 2001/02:T460 (mp) avstyrks.

7 Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner som tar upp frågor om en långsiktig lösning för Gotlandstrafiken med hänvisning till pågående beredning i Regeringskansliet om en garanterad transportstandard för trafiken till och från Gotland. Även motionsförslag om nya färjeförbindelser avstyrks. *Jämför reservation 30 (m, kd, c, fp).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 2001/02:T8 yrkande 1 av Roy Hansson (m),
- 2001/02:T15 yrkandena 32 och 33 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T320 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m),
- 2001/02:T336 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T349 av Agneta Ringman (s),
- 2001/02:T387 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T388 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c),
- 2001/02:T468 yrkandena 1–3 av Roy Hansson (m),
- 2001/02:K321 yrkande 4 av Helena Bargholtz (fp).

7.1 Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken

Bakgrund

I detta avsnitt tar utskottet upp frågor som gäller färjetrafiken till och från Gotland. Volymmässigt uppgick färjetrafiken på Gotland år 2000 till knappt 1,3 miljoner passagerare. Godsvolymen uppgick under samma period till 555 000 längdmeter, motsvarande ca 500 000 ton. Tillväxten per år har de senaste åren legat på ca 4,5 % för passagerare och ca 2,5 % för gods.

Linjesjöfarten på Gotland subventioneras på två sätt.

Det ena är det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland, varigenom både person- och godstrafiken subventioneras. För detta ändamål gör staten en upphandling av färjetrafiken. Det rederi som sålunda har upphandlats har också – i realiteten – getts en monopolställning genom lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland med tillhörande förordning (1997:748). Förordningen gäller den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk hamn belägen utanför Gotland (1 §). Den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst fem gånger per vecka året runt (2 §). Kostnaden för transportstödet, som är avsett att täcka rederiets underskott, uppgick för år 2000 till 228 miljoner kronor.

Det andra är ett system som ligger utanför den statliga budgeten och genom vilket det enbart är godstrafiken som subventioneras. Systemet består av en kombination av två inslag, en högstprisreglering och en ”uppbördsrätt”, det s.k. Gotlandstillägget. Bestämmelserna om högstprisregleringen finns i lagen (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbils-transporter (taxeutjämningslagen). Den innebär att transportförmedlingsföretagens taxor för godstransporter till och från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i övriga landet. Som kompensation till transportförmedlingsföretagen för deras merkostnader, får de uppbära ett frakttillägg, Gotlandstillägget. Detta uppgår för närvarande till 0,4 % av värdet på alla inrikes fjärrtransporter med lastbil. En viss osäkerhet råder om hur mycket Gotlandstillägget inbringar; enligt en beräkning uppgår det till 35–40 miljoner kronor per år.

Riksdagen beslutade år 1996 (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) att Gotlandstillägget skulle avvecklas med en tredjedel per år över en treårsperiod, och dåvarande taxeutjämningslagen från år 1979 skulle upphöra att gälla vid utgången av år 1998. I avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland sköts emellertid upphävandet av taxeutjämningslagen upp år från år. Genom den komplicerade författningsstruktur som blev följden av upprepade ändringar, ersattes lagen år 2000 med en ny.

Nyligen har två utredningar om Gotlandstrafiken färdigställt och redovisats.

I januari 2000 uppdrog regeringen åt Sjöfartsverket och Rikstrafiken att analysera en separation av gods- och persontrafiken med fartyg till och från Gotland. Myndigheterna presenterade i juni 2000 resultatet av arbetet. I detta framlades ett antal alternativa trafiklösningar, baserade på ett tvåhamnsalternativ som i dag och ett enhamnsalternativ. Något eget ställningstagande redovisades inte av de utredande myndigheterna.

I december 2000 beslutade regeringen om direktiv (dir. 2000:108) till en kompletterande utredning om Gotlandstrafiken. Uppdraget gick ut på att utredaren genom förhandlingar med berörda parter skulle söka nå en långsiktigt hållbar totallösning för trafiken till och från Gotland och som även skulle omfatta en översyn av möjligheterna att inkludera flygtrafiken. Betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland (SOU 2001:66) överlämnades till regeringen i augusti 2001. Utredaren föreslår att staten skall besluta om och garantera en minimistandard för transporter till och från Gotland. Innebörden är att staten skall subventionera den bastrafik året runt som inte kommer till stånd på marknadsmässiga villkor. Trafik därutöver, t.ex. under sommarveckor och storhelger, bör det upphandlade rederiet klara på kommersiella villkor. I betänkandet anges de kriterier som skall garanteras. Tre dubbelturer varje dag året runt på två fastlandshamnar, en nordlig och en sydlig, skall tillgodose både fraktköparnas och passagerarnas grundläggande behov. I standarden ingår vidare att kostnaden för godstransport över vattnet skall vara jämförbar med motsvarande transport på land. I detta syfte föreslås att systemet med högstprisförordningen och Gotlandstillägget ersätts med att längd-

metertaxan sänks till 40 kr, inklusive hamn- och stuveriavgifter, och indexeras. Detta motsvarar en sänkning med drygt 50 % jämfört med dagens taxa. Utredaren menar att denna åtgärd neutraliserar de merkostnader som kan hänföras till ö-läget och att jämförbarheten med fastlandstransporter ökar. Som ersättning tillförs Rikstrafiken 29 miljoner kronor. Även vissa justeringar i avtalet med det upphandlade rederiet som bedriver färjetrafik på Gotland är erforderliga. Rabatterat pris året runt för gotlänningar ingår också i förslaget om garanterad transportstandard. Det nya systemet förutsätts gälla fullt ut senast den 1 januari 2003 med successiva anpassningar fram till dess.

Motionsförslag

I fyra motioner tar motionärerna främst sikte på behovet av en långsiktig lösning av transporter till och från Gotland.

I motion 2001/02:T336 av Per-Richard Molén m.fl. (m) sägs att det är otillfredsställande att Gotlandstrafiken ständigt är föremål för omprövningar; en permanent lösning med fasta spelregler är viktigt bl.a. för det gotländska näringslivet. Det hänvisas till den nya utredningen om Gotlandstrafiken och motionärerna efterlyser konkreta förslag i budgetpropositionen. Det gällande trafikavtalet måste omförhandlas snarast möjligt, och inriktningen bör vara ett incitamentsavtal enligt vad som gäller för många länstrafikbolag, anser de. Vidare bör bestämmelserna som reglerar konkurrensförutsättningarna ändras så att alternativa trafiklösningar kan erbjudas.

En permanent lösning för kommunikationerna till och från Gotland efterlyses i motion 2001/02:T8 av Roy Hansson (m). Motionären återkommer i motion 2001/02:T468, där han hävdar nödvändigheten av att trafiken till och från Gotland går till två hamnar på fastlandet. Vidare menar han att kombifärjorna – avsedda både för gods- och persontransporter – behöver dels moderniseras för att få ett tonnage med högre hastighet, dels ges en ökad kapacitet. Rikstrafiken bör ges direktiv som möjliggör kompletterande avtal i detta syfte. Riksdagen bör också göra ett uttalande om en sänkning av längdmetertaxan, anser han.

En lösning som är på Gotlands villkor är vad som förespråkas i motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c). Motionärerna anser att Gotland bör betraktas som en del av fastlandet i transporthänseende. Därutöver framhåller de att Rikstrafiken bör ges i uppdrag att sänka längdmetertaxan för gods i Gotlandstrafiken till 40 kr – indexerat inklusive hamn- och stuveriavgifter. Ändringen bör träda i kraft den 1 januari 2003, sägs det.

I motion 2001/02:K321 av Helena Bargholtz (fp) betonas att det inte bara är pris och tillgänglighet för Gotlandstrafiken som måste säkras utan även långsiktighet och stabilitet. Motionären föreslår att ansvaret för Gotlandstrafiken bör flyttas över till Vägverket, som har all annan färjetrafik. Kostnaden för den gotländska färjetrafiken ("landsvägspriser") skall ingå i dess budget.

Utskottets ställningstagande

Frågan om transporter till och från Gotland har under årens lopp varit föremål för ett stort antal utredningar. I den senast framlagda, från augusti 2001, har föreslagits en lösning som går ut på att statsmakterna skall fastställa och garantera en viss transportstandard för såväl passagerare som gods. Utredaren har även berört andra, hithörande frågor.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att utredarens förslag om avskaffande av systemet med Gotlandstillägget m.m. ligger i linje med vad utskottet tidigare har förordat. Vidare välkomnar utskottet att utredaren har tagit som en utgångspunkt för sitt förslag ett uttalande i den regionalpolitiska utredningens slutbetänkande (SOU 2000:87). Där sägs att utredningen ser det som rimligt att bibehålla en strävan att kostnaderna för transporter till fastlandet skall motsvara kostnaderna för vägtransporter. Utredarens ståndpunkt är att den föreslagna sänkningen av längdmetertaxan neutraliserar de merkostnader som Gotland har till följd av ö-läget.

Utskottet finner också att förslaget om rabatterat biljettpris året runt för gotlänningar är av vikt för att man skall nå en utjämning av transportnackdelen. Utskottet ansluter sig också till utredarens uppfattning att det måste finnas tillräckliga incitament i avtalet med rederiet för att både kostnadspress och intäktsökningar skall stimuleras.

Vad gäller motionsförslaget om en modernisering av kombifärjorna har utskottet erfarit att beredning pågår i Regeringskansliet av ett förslag från Riksrafiken med tilläggsavtal, innefattande större och snabbare tonnage. Bedömningen är att detta kan börja sättas i trafik under år 2002.

Utredaren har lagt fram ett flertal intressanta förslag som nu bereds i Regeringskansliet. Utskottet delar utredningens och motionärernas uppfattning att det är angeläget att det framtida stödet till Gotlandstrafiken nu får en långsiktig lösning, som medger förutsägbarhet för alla berörda. Frågan om Gotlandstrafiken bör inte ytterligare fördröjas, och utskottet utgår från att den av utredaren angivna tidsramen blir riktninggivande för regeringen. I avvaktan på regeringens förslag anser utskottet att något uttalande av riksdagen inte är erforderligt. Motionerna 2001/02:T8 (m), 2001/02:T15 (c), 2001/02:T336 (m), 2001/02:T468 (m) och 2001/02:K321 (fp) avstyrks därför i nu behandlat avseende.

7.2 Nya färjeförbindelser

Motionsförslag

I fyra motioner framförs förslag om nya färjeförbindelser med Gotland. Tre av dem gäller en förbindelse mellan öarna Öland och Gotland, i den fjärde handlar det om en ny förbindelse mellan Visby och fastlandet, nämligen med Västervik.

I motion 2001/02:T320 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m) anförs att en ny färjeförbindelse mellan Öland och Gotland skulle minska trycket på vissa vägsträckor. En sådan skulle samtidigt lösa problemet med att

det bara finns trafik i ett led, vilket gör de båda öarna till "återvändsgator". Om en sådan förbindelse faller väl ut, torde det vara möjligt att senare införliva även Baltikum, menar motionärerna. De utesluter dock inte behov av ett visst statligt stöd.

En bilfärjeförbindelse sommartid mellan Öland och Gotland skulle bli ett stort tillskott till turismutbudet och i väsentlig grad bidra till ökat utbyte mellan länderna kring Östersjön, heter det i motion 2001/02:T387 av Agne Hansson m.fl. (c).

Även i motion 2001/02:T349 av Agneta Ringman (s) är man inne på denna tanke. Färjetrafik mellan de båda öarna skulle stärka bådarnas position som attraktiva resmål. Resande till och från Stockholm skulle erbjudas en ny, intressant förbindelse, säger motionären som önskar en utredning i frågan.

Sträckan Västervik–Visby är med bred marginal det kortaste avståndet mellan fastlandet och Visby framhålls det i motion 2001/02:T388 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c). Västervik är en stor turistort och en färjelinje på denna sträcka sommartid skulle förstärka näringen i en viktig region, sägs det vidare. En sådan linje skulle även utgöra ett komplement till ett vidgat kommunikationsnät på Östersjön.

Utskottets ställningstagande

Såsom utskottet anförde då motsvarande motionsförslag behandlades förra hösten (bet. 2000/01:TU1) delar utskottet uppfattningen om turismens betydelse för Gotland. Det kan finnas fördelar med att öppna nya färjelinjer, menade utskottet som emellertid även redovisade vissa svårigheter med att förverkliga denna tanke.

Utskottet konstaterar sålunda åter att det här finns två motstående intressen, nämligen intresset av att få rimliga förutsättningar för upprätthållande av bastrafiken året runt – som är statligt subventionerad – och intresset av att öka turismen genom etablering av nya färjeförbindelser under högsäsong. I det föregående har utskottet redovisat den lagstiftning som ligger till grund för inskränkningarna i rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Själva förordningen omfattar all färjetrafik mellan Gotland och varje annan svensk hamn, men regeln om begränsningen avser enbart trafiken mellan Gotland och en svensk fastlandshamn. Det innebär att det inte finns några legala hinder för linjesjöfart mellan Öland och Gotland. En annan sak är att en ny färjeförbindelse under högsäsong kan medföra ett inkomstbortfall för den statligt subventionerade trafiken.

I det föregående har utskottet redovisat utredningen om Garanterad transportstandard för Gotland. Såsom framgår föreslås att staten skall garantera ett minimiutbud. Utredaren anför (s. 13) att detta kan kompletteras kvalitativt och volymmässigt med trafik på rent kommersiella villkor.

Mot bakgrund av vad som nu har sagts, och i avvaktan på regeringens ställningstagande till utredningens förslag, föreslår utskottet att samtliga nu berörda motioner avslås av riksdagen.

8 Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Utskottet understryker ånyo vikten av att frågorna om färdtjänst får en snar lösning och att regeringen tar i beaktande vad som framförts av utskottet. Med hänvisning till regeringens förestående beredning av frågan avstyrks motionerna i berörda delar.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 2001/02:T217 av Margareta Cederfelt (m),
- 2001/02:T299 av Bengt Silfverstrand och Britt-Marie Lindkvist (båda s),
- 2001/02:T327 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m),
- 2001/02:T348 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s),
- 2001/02:T361 av Christina Nenes och Sonja Fransson (båda s),
- 2001/02:T373 av Carina Ohlsson och Kjell Nordström (båda s),
- 2001/02:T394 av Tasso Stafilidis m.fl. (v),
- 2001/02:T402 av Lena Sandlin-Hedman (s),
- 2001/02:Sf402 yrkande 8 av Matz Hammarström m.fl. (mp),
- 2001/02:So500 yrkandena 4–6 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- 2001/02:So618 yrkande 13 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2001/02:So619 yrkande 9 av Ester Lindstedt-Staaf m.fl. (kd),
- 2001/02:So630 yrkande 14 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),

Bakgrund

Tidigare låg bestämmelserna om färdtjänst som en del av socialtjänstlagen. Enligt ett nytt synsätt betraktas färdtjänsten inte som ett bidrag för att uppnå skälig levnadsstandard utan som en del av kollektivtrafiken. För att sålunda åstadkomma en mer tillgänglig kollektivtrafik beslutade riksdagen (prop. 1996/97:115, bet. 1997/98:TU3, rskr. 1997/98:10) hösten 1997 om ett särskilt regelverk, lagen om färdtjänst (1997:736) och lagen om riksfärdtjänst (1997:735). Enligt lagstiftningen är det kommunen som svarar för att färdtjänst och riksfärdtjänst anordnas. En nyhet är att lagen möjliggör för kommunen att överlåta ansvaret för färdtjänsten till trafikhuvudmannen för kollektivtrafiken i länet. Bestämmelserna i övrigt gäller tillstånd till färdtjänst, avgift, återkallelse av tillstånd, handläggning av ärenden och överklaganden. Lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1998.

Motionsförslag

I 13 motioner framförs förslag som gäller färdtjänst för funktionshindrade.

Det gällande systemet kritiserar för att det ger utrymme för en alltför olikartad tillämpning i kommunerna och därmed för inskränkningar av skilda slag i rätten till färdtjänst. I följande fall föreslås förtydliganden eller ändringar i den nuvarande lagen.

I flertalet av motionerna tas frågan om tillstånd att få ta med en ledsagare upp. På flera sätt har bestämmelsen i 8 § getts en alltför snäv tolkning, anser motionärerna. Särskilt för synhandikappade har en ledsagare stor betydelse, påpekas det i några motioner. Vidare anses att möjligheten att ta med egna barn är viktig för föräldrarollen. Ytterligare en aspekt är att man skall kunna få hjälp mellan färdtjänstfordonet och exempelvis bostaden.

Många av motionerna berör också frågan om tolkningen av bestämmelsen i 9 §, där det sägs att tillstånd i skälig omfattning får förenas med föreskrifter. Sådana kan gälla om vilket färd sätt som får användas, hur många resor som tillståndet omfattar och inom vilket område som resor får göras. I vissa kommuner har antalet resor begränsats i den grad att möjligheterna att delta i föreningslivet och i andra aktiviteter har inskränkts för den färdtjänstberättigade, anförs det i motionerna. Vidare kan det vara svårt för den som studerar på annan ort än i hemkommunen att få tillstånd till färdtjänst. Några kommuner uppställer krav på samåkning eller på att beställning måste göras via en beställningscentral, vilket inskränker friheten för den som behöver anlita färdtjänsten.

Även avgiftens storlek är grund för missnöje hos många färdtjänstberättigade, framgår det av motionerna. Reglerna härom återfinns i 10 och 11 §§, där det bl.a. anges att avgiften skall vara skälig. Tanken med lagen – nämligen att färdtjänsten skall utgöra ett fullvärdigt alternativ till kollektivtrafiken – uppnås inte om inte även avgifterna är jämbördiga.

Kommunerna har getts möjlighet att lägga över på trafikhuvudmannen inte bara utförandet av färdtjänsten utan också de delar som innefattar myndighetsutövning, dvs. att besluta om vem som skall ha rätt till färdtjänst. Detta förhållande oroar flera av motionärerna. I en motion sägs att regleringen bör återföras till socialtjänstlagen, där den tidigare återfanns; ett annat förslag är att färdtjänsten skall bedrivas i offentlig regi.

I några av motionerna föreslås vissa tillägg till det nuvarande systemet.

Färdtjänst är att betrakta som den färdtjänstbeviljades ben, armar, cykel bil, buss och tåg, sägs det i en motion; därför kan man inte ensidigt säga att färdtjänsten skall utformas som kollektivtrafiken. Lagen bör inledas med en övergripande målformulering. I denna skall uttryckas vilken funktion som färdtjänsten skall fylla, t.ex. att den skall ge personer med funktionshinder möjligheter att förflytta sig på ett självständigt sätt efter den enskildes behov på likvärdiga och jämlika villkor.

Regler om tillsyn och om kvalitetssäkring efterlyses i flera av motionerna, och man anser också att en särskild instans borde inrättas för sådana tillsynsuppgifter. I ett förslag sägs att Socialstyrelsen är ett lämpligt organ för det

övergripande ansvaret för färdtjänsten; myndigheten skulle bl.a. ha uppgifter när det gäller möjligheten till klagomål m.m. och övervaka att det finns trafikförsörjningsplaner.

Ytterligare ett önskemål som gäller kvalitetsfrågor går ut på att en resegaranti bör införas; den färdtjänstberättigade skall inte behöva vänta orimligt lång tid innan det beställda fordonet kommer, anser motionären.

I två av motionerna tas frågor upp som gäller genusperspektivet. Motionärerna hänvisar till gjorda utvärderingar av regelverket om färdtjänst, som bl.a. visar att andelen bifall för äldre kvinnor är påtagligt lägre än för män i samband med överklaganden. En sådan diskriminering av kvinnor vid regeltillämpningen bör utredas ytterligare, menar motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Hösten 1997 begärde riksdagen på förslag av trafikutskottet en allsidig och noggrann utvärdering av bl.a. färdtjänsten (bet. 1997/98:TU3). Bland annat borde man undersöka om reglerna för ledsagare har fått en tillfredsställande utformning och hur väl statsbidraget har fungerat när det gäller att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades behov.

Regeringen gav i november 1998 utvärderingsuppdrag till sex myndigheter, nämligen Vägverket, Statens järnvägar, Banverket, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Utvärderingarna skall sammanställas av Vägverket, och arbetet skall vara avslutat den 31 december 2001. Vidare har även Statskontoret fått ett uppdrag, som – genom en övergripande ansats – skall komplettera de nu nämnda myndighetsvisa utvärderingarna. I uppdragen ingår bl.a. att analysera omfattning och effekter av de villkor som förenas med tillstånd för färdtjänst och om det finns behov av en tillsynsmyndighet för färdtjänsten.

Delar av uppdragen har nu avlämnats till regeringen. Sålunda har Statskontoret presenterat rapporten Hela resan är målet – en utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet (Rapport nr 2000:51). När det särskilt gäller färdtjänsten har två rapporter avlämnats till regeringen: Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: ett producentperspektiv (Vägverket, Publ. Nr 2000:103) respektive Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: ett resenärsperspektiv (Vägverket, Publ. Nr 2001:43).

Utskottet är medvetet om de problem som finns inom färdtjänstsystemet. I motionerna ges exempel på att man i tillämpningen av regelsystemet tenderar att bli okänslig för de speciella förutsättningar som färdtjänstbehövande har. Färdtjänsten är visserligen en transportform bland andra, men enligt utskottets uppfattning måste man också beakta att verksamheten skall vara uttryck för en social omsorg. Vad utskottet tidigare har pekat på har bl.a. gällt frågan om huruvida reglerna för ledsagare har fått en tillfredsställande utformning.

Färdtjänsten är ett prioriterat område för utskottet, och utskottet följer frågan noga. Det kan konstateras att de delar av utvärderingarna om handikapp-

frågor som särskilt berör färdtjänsten nu är färdigställda. Mot denna bakgrund utgår utskottet från att regeringen snarast återkommer till riksdagen med de förslag som är föranledda av berörda utvärderingar och av här refererade motionsyrkanden.

Med hänvisning till vad utskottet nu har uttalat får motionerna anses tillgodosedda. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Förslagen i motionerna 2001/02:T217 (m), 2001/02:T299 (s), 2001/02:T327 (m), 2001/02:T348 (s), 2001/02:T361 (s), 2001/02:T373 (s), 2001/02:T394 (v), 2001/02:T402 (s) 2001/02:Sf402 (mp), 2001/02:So500 (v), 2001/02:So618 (fp), 2001/02:So619 (kd) och 2001/02:So630 (fp) avstyrks alltså i nu behandlade delar.

9 Statens haverikommission

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om Statens haverikommissionens förvaltningskostnader.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, punkt 28). Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Bakgrund och regeringens förslag

Statens haverikommission har inget eget anslag, i stället beslutar regeringen om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. Förvaltningskostnaderna betalas i dag av fem myndigheter i enlighet med regeringens regleringsbrev för dessa myndigheter.

För 2001 har ramen för Statens haverikommission fastställts till 10 500 000 kr. I budgetunderlaget för 2002–2004 begär kommissionen att ramen ökar till 11 560 000 kr till följd av ökade löne- och lokalkostnader.

Enligt regeringens proposition har Försvarsmakten under en längre tid begärt att Försvarsmaktens andel av förvaltningskostnaderna borde sänkas. Som motiv har anförts att säkerhetsarbetet inom Försvarsmakten har lett till att antalet olyckor och därmed antalet haveriutredningar har minskat.

Statens haverikommission har på uppdrag av regeringen sett över fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de betalande myndigheterna och kommit fram till att Försvarsmaktens andel bör sänkas från 20 % till 10 % och att Luftfartsverkets andel bör öka i motsvarande grad.

Mot bakgrund av vad Statens haverikommission har anfört i sitt budgetunderlag anser regeringen att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2002 får uppgå till högst 11 560 000 kr.

Beträffande fördelningen av förvaltningskostnaderna framgår av propositionen att regeringen avser att i 2002 års regleringsbrev för Statens haverikommission fastställa de fem betalande myndigheternas andelar enligt följande:

Luftfartsverket	60 %
Försvarsmakten	10 %
Statens räddningsverk	15 %
Sjöfartsverket	10 %
Banverket	5 %

Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingenting att erinra mot regeringens förslag om Statens haverikommissionens förvaltningskostnader. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag.

10 IT, tele, post och grundläggande kassaservice

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om grundläggande kassaservice. Förslaget innebär att Posten AB skall tillhandahålla en grundläggande kassaservice i hela landet till enhetliga priser. För utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (bredband) tillstyrker utskottet regeringens förslag att stödet till kommuner för anläggande av lokala telenät förlängs med ett år till den 31 december 2005. Utskottet tillstyrker vidare att Post- och telestyrelsen för upphandling av funktionshinderade behov av bl.a. telekommunikationer och posttjänster får ingå ekonomiska förpliktelser som innebär utgifter på högst 200 miljoner kronor under åren 2003–2004.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag. *Jämför reservationerna 31 (m), 32 (m) och 33 (m, kd, fp).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre regeringsförslag i budgetpropositionen för 2002 inom politikområdet IT, tele och post (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, punkterna 1, 29 och 30). Regeringen föreslår

1. att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät,

29. att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kr under åren 2003–2004,

30. att riksdagen godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002 tidsbegränsar statens garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB med upp till 10 års löptid och debiterar garantitagaren riskavspeglade avgifter för garantin.

Vidare behandlas proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice där regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om grundläggande kassaservice,
2. antar regeringens förslag till lag om ändring i postlagen (1993:1684).

I avsnittet behandlar utskottet följande sex motioner från den allmänna motionstiden hösten 2001:

- 2001/02:T359 av Ulla-Britt Hagström (kd),
- 2001/02:T438 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m),
- 2001/02:T445 av Anders Bengtsson och Kenth Högström (båda s),
- 2001/02:T454 yrkande 12 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T463 yrkande 22 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T466 yrkandena 1 och 2 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

Utskottet behandlar även följande fyra följdmotioner med anledning av proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice:

- 2001/02:T55 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2001/02:T56 yrkandena 1 och 2 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T57 av Tuve Skånberg m.fl. (kd),
- 2001/02:T58 av Kenth Skårvik m.fl. (fp).

10.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

Bakgrund

Bredbandsutredningen föreslog i delbetänkandet Kommunstöd till lokal IT-infrastruktur (SOU 2000:68) att kommuner skulle kunna ges stöd till anläggande av lokala telenät. Betänkandet remissbehandlades och efter förslag av regeringen i budgetpropositionen för 2001 antog riksdagen lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Lagen innebär att ekonomiskt stöd lämnas till åtgärder som har utförts

under perioden 1 juli 2000–31 december 2004. Bredbandsutredningen lämnade i sitt slutbetänkande IT-infrastruktur för stad och land (SOU 2000:11) förslag till stöd till kommuner för anläggande av det ortssammanbindande nätet. Betänkandet remissbehandlades varefter regeringen inrättade stödet genom förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. Även detta stöd avser åtgärder som utförts under tiden fram till den 31 december 2004.

Regeringens förslag

När regeringen i IT-propositionen (prop. 1999/2000:86) redovisade ett nationellt IT-infrastrukturprogram avsågs stödet till kommuner för anläggande av telenät omfatta tiden fram till utgången av år 2004. Sedan propositionen i mars 2000 förelagts riksdagen har förutsättningarna för en snabb bredbandsutbyggnad förändrats. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att bidragstiden förlängs med ett år för att möjliggöra för alla kommuner som så önskar att kunna utnyttja stödet för att påskynda bredbandsutbyggnaden. Därmed tillgodoses enligt regeringen i allt väsentligt behovet av en snabb utbyggnad samtidigt som man kan undvika den kostnadsdrivande effekt och de svårigheter att leverera bredbandsmaterial som är risken av en alltför forcerad utbyggnad.

Regeringen föreslår följaktligen att lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät ändras så att stödet avser perioden 1 juli 2000–31 december 2005. I propositionen meddelas vidare att regeringen avser att ändra tidsperioden i förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. De båda nätdelarnas utbyggnad samordnas eller sammanfaller normalt och kommunernas planering av utbyggnaden underlättas om regelverket för de olika delarna av nätet överensstämmer så långt möjligt.

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion 2001/02:T454 att marknaden klarar av att bygga ut bredbandsnäten i kommunerna utan stöd och att stödtekniken med skatteavdrag kringgår det statliga utgiftstaket. Motionärerna avvisar därför regeringens lagförslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att informationstekniken har stor betydelse för samhällsutvecklingen. Det är därför viktigt att en kapacitetsstark och säker IT-infrastruktur byggs ut så att hushåll och företag i hela landet ges goda möjligheter att utnyttja den nya tekniken till konkurrenskraftiga priser.

Med anledning av motion 2001/02:T454 (m) vill utskottet klargöra att stödet till kommunerna för anläggande av lokala teleområdesnät med hög överföringskapacitet avser glest bebyggda områden där utbyggnaden inte bedöms komma till stånd på marknadsmässig grund. När det gäller motionärernas synpunkter om stödets finansieringsform vill utskottet framhålla att stödbe-

loppen kommer att redovisas i kommande budgetpropositioner. Den valda finansieringsformen motiveras av sambandet med det stöd som ges i form av skattereduktion för abonnenters bredbandsanslutning.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens lagförslag och avstyrker motion 2001/02:T454 (m) yrkande 12.

10.2 Samhällsupphandling

Regeringens förslag

I budgetpropositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under år 2002, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 miljoner kronor under åren 2003–2004. Beställningsbemyndigandet avses användas för att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. Det gäller bl.a. nummerupplysning för synskadade, texttelefoni, befordran av blindskriftsförsändelser, utsträckt lantbrevbärarservice för äldre och handikappade samt drift av en databas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

10.3 Garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB

Regeringens förslag

Av budgetpropositionen framgår att statens äldre garantiåtaganden till SOS Alarm Sverige AB behöver omvandlas för att kunna hanteras i enlighet med den nya modell som gäller för statliga garantier. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen godkänner att regeringen omvandlar de ekonomiska förpliktelser staten har i form av kreditgaranti till SOS Alarm till en kreditgaranti med upp till 10 års löptid. Regeringen framhåller vidare att SOS Alarm kommer att debiteras en riskavspeglande avgift för garantin. Avgiften kommer att föras till Riksgäldskontorets garantireserv och eventuella infrianden kommer att belasta reserven.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inga erinringar mot att riksdagen godkänner att regeringen från och med år 2002 tidsbegränsar statens garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB med upp till 10 års löptid och debiterar garantitagaren en riskavspeglande avgift för garantin. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag.

10.4 Privatisering av Posten AB

Motionsförslag

Det är dags att dela upp och privatisera Posten. Det anser Per Bill och Gunnar Axén (båda m) i motion 2001/02:T438. De framhåller att Sverige inte är betjänt av ett stort statligt företag som levererar dålig service, dominerar marknaden totalt och till på köpet beklagar sig över att de inte får höja sina redan höga priser (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inte ställa sig bakom det motionärerna anför om en uppdelning och privatisering av Posten AB. Motionen avstyrks därför i denna del.

10.5 Postservice

Motionsförslag

Per Bill och Gunnar Axén (båda m) konstaterar i motion 2001/02:T438 att på en fri marknad får privata företag sätta vilka priser de vill, förutsatt att de håller sig inom rådande konkurrenslagstiftning. Sedan är det upp till kunderna om de accepterar priserna. I de flesta fall får ett företag som verkar i fri konkurrens anpassa sina kostnader efter den prisnivå som är möjlig. Inte tvärtom, som Posten vill göra. Enligt motionärerna bör därför Posten tills vidare inte tillåtas höja sitt porto (yrkande 2).

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion 2001/02:T466 att med rätt förutsättningar kommer postmarknaden att alltmer likna andra avreglerade marknader. För att marknadsmekanismerna skall kunna fungera tillfredsställande måste dock Konkurrensverkets auktoritet stå orubbad och Postens verksamhet renodlas. Det är en förutsättning för konkurrensneutralitet på såväl postmarknaden som på alla de övriga marknader där Posten agerar (yrkande 1).

Ulla-Britt Hagström (kd) påtalar i motion 2001/02:T359 att Postens organisationsförändring från traditionella postkontor till ”post i butik” innebär att ett par tusen anställda förlorar sina arbetstillfällen. De flesta som blir övertaliga är kvinnor i medelåldern. Det är därför angeläget att en uppföljning görs om hur Postens rationalisering drabbar kvinnor (yrkande 1).

Motionären framhåller vidare att boende på landsbygden i vissa fall kan få betala tusentals kronor för att få postutdelning vid sina hem. Regelverket kring lantbrevbäringen är alltför godtyckligt, och kunderna kan inte kontrollera att de får en rättvis behandling. Posten bör därför ompröva sin prissättning för lantbrevbäring och skapa ett system som förhindrar godtycklighet.

Kenth Skårvik m.fl. (fp) understryker i motion 2001/02:T463 att utvecklingen på postmarknaden måste följas upp noggrant så att post- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet (yrkande 22). Försvinner de stationära postkontoren är detta ett allvarligt hot för många orter i Sverige då det ytterligare utarmar den offentliga servicen. Det räcker inte med att Posten flyttar sin service till

en butik eller en bensinstation, då detta kan vara det första steget mot en total nedläggning. Motionärerna avvisar en utveckling som innebär att samtliga stationära postkontor i Sverige avvecklas.

Anders Bengtsson och Kenth Högström (båda s) framhåller i motion 2001/02:T445 att postservicen är en viktig och betydelsefull del av landets infrastruktur som bör erbjudas på likvärdiga villkor. Att bedriva denna service i hela landet underlättas dock inte av att Postens verksamhet sker i bolagsform. Motionärerna efterlyser därför en utvärdering av Postens bolagisering och de effekter som organisationsformen har för samhället i allmänhet och för glesbygden i synnerhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i flera motioner, nämligen att det är nödvändigt med en väl fungerande och effektiv postservice i hela landet. Riksdagen har mot denna bakgrund i postlagen (1993:1684) lagt fast att staten har ett ansvar för att upprätthålla en samhällsomfattande posttjänst. Enligt postlagen skall det finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilo. Det skall vidare finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser.

Genom tillståndsvillkor åligger det Posten AB att tillhandahålla postservice i hela landet fem dagar i veckan utom under omständigheter eller geografiska förhållanden som Post- och telestyrelsen bedömer utgör skäl för undantag. Indragningar av inlämnings- och utdelningsställen som berör fler än en användare och för vilka ett godtagbart alternativ inte anvisas skall godkännas av Post- och telestyrelsen. Ett antal avlägset belägna hushåll har inte daglig postutdelning utan får sin post två till fyra dagar i veckan med postväska.

Lantbrevbäringen spelar enligt utskottets mening en avgörande roll för att säkerställa en väl fungerande postservice i landets mer glest bebyggda områden. Det är en tjänst som fungerar bra, är flexibel och uppskattad av många kunder. Enligt vad utskottet erfarit är lantbrevbäringen också något som Posten vill vidareutveckla bl.a. genom att använda bättre tekniska hjälpmedel. Enligt Post- och telestyrelsens tillståndsvillkor för Posten gäller bl.a. följande:

- Som servicenorm för lantbrevbäringen skall det finnas minst två fasta hushåll per kilometer enkel färdväg för att lantbrevbäraren skall göra en avvikelse från sin ordinarie färdväg.
- Tillståndshavaren skall på beställning från Post- och telestyrelsen och mot kostnadsbaserad ersättning tillhandahålla posttjänster till funktionshinderade som t.ex. befordran av blindskriftsförsändelser samt utsträckt lantbrevbäring. Det innebär att lantbrevbäraren gör en avvikelse från ordinarie färdväg för att betjäna hushåll med äldre och handikappade i glesbygd, även om det gällande kravet i fråga om avvikelse från färdvägen inte uppfylls.

- Indragningar av inlämnings- och utdelningsställen som berör fler än en användare och för vilka inte ett godtagbart alternativ anvisas skall godkännas av Post- och telestyrelsen.

Utöver detta regelverk vill utskottet erinra om att en utvidgad lantbrevbärservice till äldre och funktionshindrade finansieras över det särskilda anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden* som har behandlats i avsnitt 10.2 i detta betänkande.

Som framhålls i flera motioner måste enligt utskottets mening utvecklingen på postområdet följas upp. Det är viktigt eftersom den tekniska utvecklingen och ändrade marknadsförhållanden påverkar förutsättningarna för att upprätthålla en väl fungerande postservice i hela landet. Post- och telestyrelsen verkar för att det postpolitiska målet om en posttjänst av god kvalitet uppfylls i hela landet till rimliga priser. Post- och telestyrelsen har mot bl.a. denna bakgrund fått i uppdrag att följa utvecklingen och bevaka att servicen i landet motsvarar samhällets behov och de uppställda kraven. Vidare gäller att Konkurrensverket med stöd av konkurrenslagen har till uppgift att främja en väl fungerande postmarknad.

Utskottet vill med anledning av motion 2001/02:T359 (kd) understryka vikten av att Postens förändringsarbete sker på ett ansvarsfullt sätt. Enligt vad utskottet inhämtat har Posten bildat en särskild enhet som har till uppgift att hjälpa dem som blivit övertaliga.

Utskottet vill vidare beträffande motion 2001/02:T438 (m) om Posten AB:s prissättning klargöra att det av postlagen framgår att det skall finnas en posttjänst i hela landet som skall tillhandahållas till rimliga priser. Postens prissättning på enstaka postförsändelser får höjas årsvis med högst den genomsnittliga förändringen av nettoprisindex under en treårsperiod. Posten har i en skrivelse till regeringen den 3 september 2001 begärt att pristaket ändras så att tillåtna prishöjningar relateras till förändringen i ett index som motsvarar Posten AB:s kostnader. Näringsminister Björn Rosengren har i en interpellationsdebatt den 23 oktober 2001 klargjort att Posten inte kommer att fatta något beslut om att höja portot inför nästa år på privatbrev och andra försändelser som omfattas av pristaket.

Utskottet förutsätter att regeringen noga följer utvecklingen av postserVICEN i landet och de förändringar som för närvarande sker inom Posten AB. Med hänvisning till vad utskottet anfört blir syftet med flertalet motionsyrkanden tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Utskottet avstyrker därför motionerna 2001/02:T359 (kd), 2001/02:T438 (m) yrkande 2, 2001/02:T445 (s), 2001/02:T463 (fp) yrkande 22 och 2001/02:T466 (kd) yrkande 1.

10.6 Grundläggande kassaservice

Gällande reglering

I postlagen (1993:1684) fastställs, utöver det övergripande målet för den samhällsomfattande posttjänsten, även det statliga ansvaret för en grundlägg-

gande kassaservice. Av 1 a § postlagen framgår att det skall finnas en kassaservice i hela landet som innebär att alla, såväl fysiska som juridiska personer, har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Detta benämns, i rubriken till paragrafen, grundläggande kassaservice. Statens ansvar enligt postlagen har hittills säkerställts genom ett avtal mellan staten och Posten AB.

I dag tillhandahåller Posten både postservice och kassaservice i hela landet genom sitt distributionsnät. Tjänsterna tillhandahålls via det egna kontorsnätet, lantbrevbärarna och genom entreprenader i form av butiker och liknande serviceinrättningar. Postens system för kassaservice omfattar därmed i princip hela landet och gör det möjligt för alla att verkställa och ta emot betalningar.

För att tillhandahålla en grundläggande kassaservice, där alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamheten, utgår ersättning till Posten. Ersättningen fastställs i samband med att riksdagen beslutar om statsbudgeten. Ersättningen uppgår till 200 miljoner kronor för år 2001. Det senaste avtalet löpte t.o.m. den 31 mars 2001 och något nytt avtal har ännu inte ingåtts.

Regeringens förslag

Enligt proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice har postmarknaden förändrats avsevärt. Från att Posten i praktiken varit ensam postoperatör har antalet verksamma postoperatörer successivt ökat för att under senare år stabiliseras till ett femtiotal. Ingen av de övriga operatörerna bedriver verksamhet av finansiellt slag. I takt med att postmarknaden förändrats har postlagstiftningen kontinuerligt anpassats i syfte att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad. Mot bakgrund av denna utveckling finns det inte längre något sådant samband mellan postverksamhet och den finansiella verksamhet som kassaservice utgör, som motiverar att regleringen av tjänsterna hålls samlade i *en* lag. Regleringen av en grundläggande kassaservice bör därför enligt regeringen fortsättningsvis ske i en separat lag.

Regeringen anser att kassaservicen har sådan betydelse för såväl företagen som de enskilda människorna att det är ett samhällsintresse att alla tillförsäkras en tillfredsställande kassaservice. Trots framväxten av nya alternativa former för betalningar och det sjunkande antalet manuella kassatransaktioner kommer det enligt regeringen under överskådlig tid att finnas ett behov av att kunna nyttja den traditionella kassaservicen. Det är därför angeläget att garantera att ett visst grundutbud av manuella kassatjänster tillhandahålls alla. En långsiktigt väl fungerande kassaservice måste därför säkerställas i hela landet.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att det som hittills skall vara ett statligt ansvar och slås fast i en särskild lag att en kassaservice till enhetliga priser finns i hela landet. Vidare anges att ansvaret skall säkerställas genom det statligt ägda bolag som också har till uppgift att genomföra röstmottagning enligt vallagen (1997:157). Det i vallagen utpekade bolaget är Posten AB.

Enligt regeringen finns det knappast någon aktör vid sidan av Posten AB – med sin kapacitet att tillgodose även landsbygdens behov av kassaservice genom t.ex. lantbrevbärarna – som har möjlighet att långsiktigt åta sig att tillhandahålla tjänsten på för staten godtagbara villkor. Det finns vidare en uppenbar risk för att staten, om Posten inte vidmakthåller sin uppbyggda erfarenhet och sitt rikstäckande servicenät, får svårt att på sikt klara sitt åtagande på ett tillfredsställande sätt. Upphandling är därför inte något lämpligt alternativ. Regeringen anser att det i stället bör slås fast att det är genom Posten som tjänsten skall tillhandahållas. Av propositionen framgår vidare att regeringen föreslås bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om de tjänster som skall ingå i den grundläggande kassaservicen.

Motionsförslag

I tre motioner yrkas att riksdagen avslår proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice eller förordas en lösning som innebär att grundläggande kassaservice inte åläggs Posten AB utan upphandlas i konkurrens.

Per-Richard Molén m.fl. (m) erinrar i motion 2001/02:T56 om att statens ansvar för kontanthantering nyligen har utretts av Betalserviceutredningen som föreslog att det statliga ansvaret för kassaservice skall åvila länsstyrelserna som i förekommande fall får upphandla tjänsten. Vidare framhålls att behovet av kontant kassatjänst fortsätter att minska och att två nya aktörer har tillkommit, Ica Bank och Coop Bank, som tillsammans har ett mer omfattande servicenät än Posten AB. Motionärerna påtalar vidare att regeringens lagrådsremiss underkändes av Lagrådet som varande grundlagsstridig genom att det i lagtexten angavs att kassaservicen skall tillhandahållas genom Posten. Detta kringgås i propositionen genom att "Posten AB" ersätts med texten "kassaservicen skall tillhandahållas genom det statligt ägda bolag som också har till uppgift att genomföra röstmottagning enligt 11 kap. vallagen (1997:157)", dvs. Posten AB.

Även Tuve Skånberg m.fl. (kd) anser i motion 2001/02:T57 att regeringen inte beaktat Lagrådets synpunkter. Motionärerna framhåller att grundläggande kassaservice kan erbjudas av exempelvis butiker och bensinstationer och upphandlas i konkurrens. Antalet serviceställen får dock inte minska. Enligt motionen utgör lantbrevbärarna en viktig institution i samhället. Därför avvisas en utveckling som innebär att lantbrevbärarna frångår sin kassaservice. Även i en situation med upphandling i konkurrens bör lantbrevbärarservicen finnas kvar och staten gå in och täcka eventuella förluster av denna verksamhet. Kristdemokraterna förutsätter därför att lantbrevbärarservicen får tillräckliga anslag för att kunna bibehållas i glesbygd. Ett motsvarande yrkande om lantbrevbärarnas kassaservice finns i motion 2001/02:T466 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

Kentth Skårvik m.fl. (fp) framhåller i motion 2001/02:T58 att för Folkpartiet är det av största vikt att det finns en kassaservice med hög kvalitet i hela landet så att medborgarna kan utföra sina betalningar och ta emot pengar.

Motionärerna delar däremot inte regeringens uppfattning att det är Posten AB som ensamt skall ansvara för kassaservice. Den grundläggande kassaservice bör i stället upphandlas i konkurrens. Finns det aktörer på en ort som vill sköta kassaservice skall de kunna få göra det på entreprenad. Upphandlingen måste dock genomföras på ett sådant sätt att den kvalitetsnivå som tillhandahålls i dag av bl.a. Posten inte försämras. Där det inte finns någon sådan aktör skall staten ansvara för kassaservice. Det innebär att Posten AB även i framtiden kommer att ha en stor roll när det gäller kassaservice.

När det gäller den närmare utformningen av grundläggande kassaservice välkomnar Sven Bergström m.fl. (c) i motion 2001/02:T55 att den grundläggande kassatjänsten regleras i en särskild lag. Centerpartiet ser det som naturligt att Posten AB har det huvudsakliga ansvaret för att såväl post- som kassaservice kommer hela landet till del och att staten ersätter Posten för den verksamhet som inte är ekonomiskt bärkraftig. Enligt motionärerna bör det dock tydliggöras vilka tjänster som skall ingå i den grundläggande kassaservice. Det viktigaste är att det skall vara möjligt att genomföra ekonomiska transaktioner samt uttag och insättningar till enhetliga priser. Detta bör även gälla på de platser där verksamheten drivs på entreprenad. Utöver detta bör lokala entreprenörer erbjudas möjlighet att tillhandahålla tilläggstjänster. I varje kommun bör det finnas ett postkontor med ett fullständigt utbud som även kan utgöra ett värdefullt stöd till olika entreprenörer (yrkande 1).

Motionärerna framhåller vidare att det är viktigt att de villkor som Posten ställer på sina entreprenörer är väl avvägda så att även mindre aktörer ges möjlighet att delta i upphandlingar. Posten AB bör vidare samordna sin verksamhet i glesbefolkade områden med lokala entreprenörer (yrkande 2).

Enligt motionen har Posten inom många områden en monopolliknande ställning när det gäller kassaservice. Det leder till att många företagare drabbas av konkurrensnackdelar. Regeringen bör därför ge Konkurrensverket i uppdrag att utreda Posten AB:s prissättning avseende kassaservicetjänster (yrkande 3).

Motionärerna anför slutligen att servicegraden på många av de nya serviceställen för post- och paketärenden i affärer, bensinstationer och pressbyråer bör kunna utökas till att även omfatta kassaservice. Regeringen bör därför göra en översyn av gällande regelverk för att undanröja hinder för att etablera även kassaservice på serviceställen (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att en grundläggande kassaservice har stor betydelse för såväl företagen som för de enskilda människorna. Utskottet delar därför regeringens uppfattning att det bör fastställas i en särskild lag att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet. Det innebär att alla skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Utskottet har tidigare i detta betänkande tillstyrkt regeringens förslag att Posten ges ersättning med 400 miljoner kronor för år 2002 för att tillhandahålla en grundläggande

gande kassaservice där alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamheten. Regeringens lagförslag tillsammans med förslaget om ekonomisk ersättning till Posten AB tryggar en god kassaservice i hela landet till enhetliga priser.

Utskottet bedömer att syftet med motion 2001/02:T55 (c) kommer att bli väl tillgodosett. Utskottet förutsätter, i likhet med motionärerna, att det finns möjlighet att genomföra ekonomiska transaktioner samt uttag och insättningar till enhetliga priser. Det är också, som framhålls i motionen, viktigt att de villkor som Posten ställer på sina entreprenörer möjliggör att även mindre aktörer kan delta i dessa upphandlingar. Enligt vad utskottet erfarit samarbetar Posten i betydande omfattning redan i dag med mindre aktörer. Utskottet vill vidare erinra om att regeringen i den regionalpolitiska propositionen (prop. 2001/02:4 En politik för tillväxt och livskraft i hela landet) förutsatt att statliga aktörer med särskild betydelse för service i ökad utsträckning söker samordna sin verksamhet med andra servicegivare.

Utskottet delar vidare motionärernas uppfattning att en oreglerad marknadsutveckling kan leda till att det blir olika servicenivåer i landet. Syftet med den nya lagen är därför att trygga att alla medborgare skall ha tillgång till en god grundläggande servicenivå. Av lagförslaget framgår att den grundläggande kassaservicen skall ske till enhetliga priser. Utskottet förutsätter att utvecklingen av såväl prissättning som olika servicefrågor kommer att följas upp ingående för att garantera att alla får sina grundläggande servicebehov tillgodosedda.

Sammanfattningsvis anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag och avslå motionerna 2001/02:T55 (c), 2001/02:T56 (m) yrkandena 1 och 2, 2001/02:T57 (kd), 2001/02:T58 (fp) och 2001/02:T466 (kd) yrkande 2. Syftet med motion 2001/02:T55 (c) förutsätts bli tillgodosett.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Enskilda vägar (punkt 5)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1 om enskilda vägar. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 1999/2000:T209 yrkande 15, 1999/2000:T213 yrkande 8, 1999/2000:T320 yrkande 2, 1999/2000:T340, 1999/2000:N214 yrkande 26, 2000/01:Sk1025 yrkande 9, 2001/02:T15 yrkande 17, 2001/02:T238 yrkandena 1–5, 2001/02:T257, 2001/02:T267, 2001/02:T317, 2001/02:T321, 2001/02:T380, 2001/02:T447 yrkande 2, 2001/02:T450 yrkande 3, 2001/02:T463 yrkande 19, 2001/02:MJ338 yrkandena 12 och 14, 2001/02:Sk288 yrkande 11 och 2001/02:Sk433 yrkande 9.

Ställningstagande

Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV) har i betänkandet SOU 2001:67 lämnat förslag till ändringar av regler och bidrag för enskilda vägar. Förslagen innebär bl.a. en överföring av allmänna vägar till enskilda vägar. Vi är starkt kritiska till detta eftersom det kan leda till ökade kostnader och sämre vägar för många enskilda medborgare och även för företag, inte minst i glesbygden. Vi motsätter oss därför dessa förslag i BREV-utredningen. Vi anser att de enskilda vägarna har stor betydelse för bl.a. glesbygdens befolkning, näringslivet och det rörliga friluftslivet. Staten bör därför inte fransäga sig det ekonomiska ansvaret för underhållet av enskilda vägar som är öppna för allmän trafik. Det enskilda vägnätet behöver enligt vår uppfattning i stället rustas upp väsentligt, inte minst behövs bärighetshöjande åtgärder. Detta kräver ökade statliga resurser.

2. Vägmärken och vägs skyltar (punkt 7)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2001/02:T245, 2001/02:T248, 2001/02:T322, 2001/02:T408, 2001/02:T448 och 2001/02:Sk433 yrkande 10. Motion 2001/02:T383 avstyrks.

Ställningstagande

Under många år har berättigad kritik framförts mot gällande regelsystem för vägs skyltning. Det gäller bl.a. otillräckligt lokalt inflytande och bristande hänsyn till företag samt till turistintressen och kulturella intressen. Trots det stora intresset för att utveckla skyltningen längs våra vägar har inte regeringen ändrat vägmärkesförordningen (1978:1001). Vi anser att ett nytt regelsystem snarast behövs som i betydligt större utsträckning än i dag tillgodoser även de intressen som turismen och lokala företag på landsbygden har. Vi tycker också att det är anmärkningsvärt att regeringen har dröjt så länge med att bereda det förslag till ändringar i Vägmärkesförordningen som Vägverket lämnade till regeringen år 1999.

Som utgångspunkt för kommande regeländringar bör gälla de synpunkter som framförs i motionerna 2001/02:T245 (m), 2001/02:T248 (m), 2001/02:T322 (kd), 2001/02:T408 (m), 2001/02:T448 (c) och 2001/02:Sk433 (m) yrkande 10.

3. Vägsalt (punkt 8)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T211 och 2001/02:T426.

Ställningstagande

Under 1990-talet har användningen i Sverige av vägsalt varierat mellan ca 210 000 ton och 420 000 ton per vintersäsong. Det innebär att det är mycket stora mängder vägsalt som sprids och som hamnar i vår miljö. De stora mängderna innebär risker för skador på såväl sjöar, vattendrag och växter som en försämrad kvalitet på vårt grundvatten. Även dricksvattenbrunnar som finns i närheten av vissa vägar kan bli otjänliga på grund av vägsaltet. Salt i brunnarna skyndar dessutom på korrosionen av bilar och andra fordon samt pumpar, rör, värmeapparater och hushållsmaskiner. Många bilister och yrkeschaufförer önskar också få bort salt som halkbekämpningsmedel. Enligt min

uppfattning bör regeringen ge Vägverket ett uppdrag att lägga fram en samlad plan för hur vi skall kunna minska användningen av vägsalt och kunna övergå till andra halkbekämpningsmedel och -metoder utan att äventyra trafiksäkerheten. I detta sammanhang vill jag också betona vikten av att betydligt mer resurser satsas på forskning och utveckling i syfte att få fram effektiva och miljöanpassade ersättningspreparat till vägsalt och andra halkbekämpningsmetoder.

4. Banavgifter (punkt 12)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T239 yrkande 11.

Ställningstagande

Vi anser att det finns en uppenbar risk att investeringar i olika trafikanläggningar feldimensioneras och felanvänds när avgifterna för att utnyttja infrastrukturen inte täcker kostnaderna. Banavgifterna bör därför i högre grad än hittills täcka drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet.

5. Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB (punkt 16)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T15 yrkande 22 och bifaller delvis motionerna 2001/02:T351 och 2001/02:T435.

Ställningstagande

För att kunna utveckla ett hållbart transportsystem krävs inte bara en väl utbyggd infrastruktur. Även priserna på transporter har stor betydelse. Det statliga godstransportbolaget Green Cargo har slutat att trafikera ett stort antal sträckor i olika delar av landet. Det visar att företaget inte tar något större samhällsansvar. Följden blir också svårigheter att nå de transportpolitiska målen. Regeringen bör därför antingen sälja Green Cargo AB eller ge direktiv som gör att företaget tar samhällsansvar. Motsvarande gäller för SJ som måste se över sin prispolitik i syfte att främja en god resandeutveckling.

6. Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron (punkt 18)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T239 yrkande 7.

Ställningstagande

Vi konstaterar att finansiering via trafikantavgifter var ett av de bärande argumenten när beslutet togs om att bygga Öresundsbron. Kostnaden för överfarten skulle – på samma sätt som kostnaderna för färjetrafiken – belasta trafiken över bron och inte hela skattebetalarkollektivet.

Sedan år 2000 belastas dock all persontrafik på de statliga spåranläggningarna med en särskild avgift för att delfinansiera Banverkets årliga bidrag till Öresundsbro Konsortiet. Till skillnad mot tidigare fordonsavgifter tar den nya avgiften inte hänsyn till trafikens betalningsförmåga. Det innebär att kostnadsansvaret för Öresundsbrons järnvägstrafik debiteras resenärer som aldrig har eller ens haft för avsikt att nyttja spåren över Öresund. Detta leder till att järnvägstrafikens konkurrenskraft försämras, något som inte är önskvärt och som försvårar möjligheterna att öka kollektivresande. Att ta i anspråk anslagsmedel från Banverket för att delfinansiera Öresundsbron strider likaså mot principerna i det grundläggande avtalet mellan Sverige och Danmark och minskar utrymmet för angelägna åtgärder inom utgiftsområdet.

Vi anser mot denna bakgrund att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett nytt förslag som innebär att kostnaden för järnvägstrafiken bärs av dem som använder bron.

7. Sjöfartsstödet – den svenska rederinäringens internationella konkurrenskraft (punkt 20)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T253 yrkandena 1 och 9 samt bifaller delvis motionerna 2001/02:T400 och 2001/02:T446.

Ställningstagande

De ekonomiska fördelarna för Sverige att bibehålla svenskregistrerade skepp med helt skattebefriade besättningar, delvis från lågkostnadsländer kan ifrågasättas. Vi anser därför att det nuvarande svenska stödet bör avvecklas på så sätt att inga nya skepp blir stödberättigade och att en successiv avveckling därmed kan ske. För stödberättigade svenska skepp bör systemet förändras så att de TAP-anställda, som nu betalar svenska avgifter och skatter och förses med svenska personnummer, i stället erhåller nettolöner. Det nuvarande systemet är inte bara administrativt krångligt. Det är också juridiskt tveksamt eftersom de förmåner som skattskyldigheten medför i detta fall inte utgår till den anställde.

Vi är vidare starkt kritiska till att den svenska regeringen inte aktivt arbetat hårdare för att få bort stödet till sjöfartsnäringen inom EU. Regeringen borde ha utnyttjat det första halvåret i år, då Sverige var ordförandeland, till att söka avreglera sjöfartsnäringen. Vad regeringen nu bör göra är att ta initiativ inom EU till att subventionerna avskaffas och till att medlemsstaternas sjöfartsnäringsringar får konkurrera på lika villkor.

8. Övriga frågor om handelssjöfartens kostnadsansvar (punkt 23)

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager som sin mening vad som framförs i reservation 8. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T253 yrkandena 5, 8, 12, 14 och 15 och 2001/02:T467 yrkandena 5 och 10 samt bifaller delvis motionerna 2001/02:T246 och 2001/02:T444 yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Handelssjöfarten bör enligt vår mening inte belastas med kostnaderna för isbrytningen. Denna bör i stället bekostas över statsbudgeten. Möjligheter till finansiering med hjälp av EU-medel bör prövas under åberopande av de transportnackdelar som framför allt Sverige och Finland drabbas av på grund av de besvärliga vinterförhållandena.

I propositionen säger regeringen att Sjöfartsverket, Göteborgs kommun och Göteborgs hamn AB gemensamt skall investera i farleder till Göteborgs hamn. Detta skulle, i ett första steg, kosta 700 miljoner kronor. Av denna summa skall staten svara för 72 %. Det innebär att det blir Sjöfartsverket som får stå för dessa investeringar. Eftersom Sjöfartsverket finansieras genom avgifter från sjöfarten är det alltså näringen som betalar farlederna. Sjöfartsverket måste, enligt sina instruktioner, finansiera sina investeringar fullt ut och dessutom lämna ett överskott till staten. Investeringarna innebär alltså höjda sjöfartsavgifter för näringen vilket i förlängningen innebär att exportindustrin får betala högre frakter. Vi finner inte detta förfarande rimligt. Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om hur sjöfartens infrastruktur kan finansieras i enlighet med vad som gäller för övrig infrastruktur.

Vi vill erinra om att Sjöfartsverket tidigare haft en fond för att täcka framtida investeringsbehov. Denna fond har till stor del betalats just av den tunga trafiken på Göteborg som nu behöver farledsutbyggnaden. De investeringsmedel som sjöfartsnäringen därigenom tidigare inbetalat till Sjöfartsverket, och som indragits av regeringen, bör nu – i avvaktan på regeringens förslag om finansiering av sjöfartens infrastruktur – återföras till Sjöfartsverket för att kommande kraftiga ökningar av farledsavgifterna skall kunna undvikas.

Olika statliga myndigheter har tidigare deltagit i sjöräddning utan speciella kostnader. Så är inte fallet i dag. Telias kustradio och framför allt försvarets helikoptrar belastar i dag Sjöfartsverkets budget med en ökande kostnad. Sverige har bindande åtagande att upprätthålla sjöräddningsberedskap med helikopter, men i en krympande försvarsbudget och med genomförda försvarsnedläggningar har detta blivit allt svårare. Helikopterberedskapen upprätthålls även för andra ändmål i samhället och för sjöfart som inte berör Sverige. Det är därför enligt vår mening inte rimligt att kostnaden skall drabba sjöfarten på svenska hamnar.

Av propositionen framgår att handelssjöfarten sedan flera år tillbaka belastas med kostnader för en verksamhet som inte kommer den till godo. Den verksamhet det är fråga om avser fritidsbåttrafiken, för vilken handelssjöfarten med sina farledsavgifter måste täcka de ansevärliga belopp som inte finansieras via anslaget för verksamheten. Vi finner det angeläget att Sjöfartsverket genom att rationalisera sin verksamhet minskar medelsbehovet under anslaget och därmed också omfattningen av handelssjöfartens betalningsansvar.

9. Vänersjöfart m.m. (punkt 27)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 9. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T15 yrkande 31, 2001/02:T46 yrkande 9, 2001/02:T253 yrkande 6, 2001/02:T294 yrkande 2, 2001/02:T323 yrkande 3, 2001/02:T463 yrkande 15 och 2001/02:T467 yrkandena 2 och 3 samt bifaller delvis motionerna 1999/2000:T237 yrkande 3, 2001/02:T219, 2001/02:T247, 2001/02:T277, 2001/02:T289 yrkande 2, 2001/02:T294 yrkande 1, 2001/02:T323 yrkandena 1 och 2, 2001/02:T390 och 2001/02:T443.

Ställningstagande

EU:s transportministrar har sagt sig vilja utveckla kustsjöfarten, vilket är positivt för transporterna. Sverige med sin långa kust och sina långa vattendrag skulle tjäna på att kustsjöfarten fick en renässans. Regeringen bör snarast redovisa ett handlingsprogram för kustsjöfarten.

Sjöfarten lämpar sig särskilt väl för bulktransporter och tillhör de mest energieffektiva transportformerna. Den har också liten negativ påverkan på omgivningen i fråga om t.ex. buller och trängsel. En del transporter kan lockas över till sjöfart under förutsättning att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras. Detta gäller särskilt inlandshamnar, framför allt i Vänern och Mälaren där sjötransporter utgör ett attraktivt och säkert alternativ jämfört med järnvägs- och lastbilstransport. Regeringen bör i det fortsatta arbetet med farledsavgifterna försöka hitta ett system så att insjöfarten i Sverige kan tryggas.

En stor del av den trafik som skeppats via Vänern har nu – efter de omfattande investeringarna i bannätet och de sänkta banavgifterna – överförs till järnväg. Om utvecklingen fortsätter på samma sätt kommer sjöfartens framtid på Mälaren och Vänern att vara ytterst osäker. Därmed förändras också förutsättningarna för industriell verksamhet. Sjöfarten på Vänern och Mälaren bör ges samma förutsättningar som gäller för inre sjöfart på kontinenten. Där utgör de inre vattenvägarna en del av landtransportsystemet och finansieras på samma sätt som vägar och järnvägar.

Det är nödvändigt att rättvisa trafikavgifter med utgångspunkt i samhälls-ekonomisk marginalkostnad tas ut. Det skulle omgående göra Vänersjöfarten till det billigaste alternativet för att flytta gods mellan Karlstad och Göteborg. I dag verkar trafikavgifterna i motsatt riktning.

10. Miljö- och säkerhetsfrågor (punkt 28)

av Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 28 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 10. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T467 yrkande 9 samt avslår motionerna 1999/2000:T615, 2001/02:T46 yrkande 8, 2001/02:T444 yrkande 5, 2001/02:T463 yrkande 17 samt 2001/02:T467 yrkandena 6 och 8.

Ställningstagande

Göteborgs hamn har efter åläggande av Naturvårdsverket installerat en anläggning för återvinning av VOC (flyktiga organiska ämnen). För hamnen samt berörda raffinaderier och fartyg är det fråga om en investering på ca 100 miljoner kronor. Sedan anläggningen tagits i drift har andra hamnar av Naturvårdsverket fått dispens från kravet på återvinningsanläggningar av ifrågavarande slag. Härigenom snedvrids konkurrensförhållandena. Regeringen bör därför ingripa och se till att snedvridningen upphör.

11. Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister (punkt 29)

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 11. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T253 yrkande 13 och avslår motion 2001/02:T339.

Ställningstagande

Enligt vår mening behövs inte något allmänt fritidsbåtsregister. Regeringen har inte kunnat redovisa några problem som skulle lösas med hjälp av ett sådant register. Det nuvarande privata båtregistret fyller väl sin funktion och har inte de nackdelar – bl.a. i form av olaga förvärvsmöjligheter och ytterligare statliga avgifter – som det tidigare statliga registret hade.

12. Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister (punkt 29)

av Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 12. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T339 och avslår motion 2001/02:T253 yrkande 13.

Ställningstagande

Frågan om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister dras i en seg och märklig långbänk, enligt vår mening. Det är förvånansvärt att det skall vara så svårt att inrätta ett enkelt register, som en gång fanns och fungerade bra under några år, men som sedan revs upp av den borgerliga regeringen i början av 90-talet.

Ett obligatoriskt register för fritidsbåtar över 7 meter och/eller med motorer på 14 hästkrafter kan vara en rimlig gräns för registreringen. Det viktiga är att få en klar och tydlig siffer- och bokstavsmarkering på skroven så att sjöräddning, kustbevakning och hamnansvariga snabbt kan identifiera ägaren. Det kan handla om att rädda liv, men också om att få tag i miljömarodörer, båtjuvar och andra olämpliga båtförare. Behovet har sedan länge varit akut. Problemen med att införa ett register är bagatellartade i jämförelse med de fördelar systemet ger. Detta kan givetvis också kombineras med en ansvarsförsäkring, obligatorisk eller frivillig.

13. Förarbevis m.m. (punkt 30)

av Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 30 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 13. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T276 och bifaller delvis motion 2001/02:T354.

Ställningstagande

I dag kan vem som helst, helt utan sjövana, köpa en snabb motorbåt och rusa fram i 30–40 knop. Den enda begränsning som finns är storleken på båten, 12x4 m. Det finns ingen hastighetsbegränsning.

Om vi vill bevara våra skärgårdar som rekreationsområden i samklang med den ytterst känsliga fauna och flora som har sin hemvist där, måste vi begränsa vårt ”fria” svängrum, vårt miljöstörande beteende och visa varsamhet och hänsyn. En lag om kompetensbevis skulle säkert avhålla många, när

det inte längre går att bara köpa och gasa. Förarbevis (för större motorer) och en lägsta åldersgräns för framförande av motordrivna båtar måste införas. Det måste också införas hastighetsgränser inomskärs.

14. Avreglering och privatisering av hamnväsendet (punkt 32)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 14. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2000/01:T201 yrkande 18, 2000/01:T642 yrkandena 1 och 2 och 2001/02:T253 yrkande 2.

Ställningstagande

I Sverige finns i dag ett 50-tal hamnar. Med jämna mellanrum framförs krav på olika former av statlig reglering av hamnverksamheten i syfte att minska antalet hamnar och därmed också konkurrensen. Vi anser att detta resonemang är felaktigt. Hamnar – och andra godsterminaler – skall finnas där behovet finns och marknaden avgör bäst detta utan statlig inblandning.

De flesta svenska hamnarna drivs i dag i form av kommunala monopol, i bolags- eller förvaltningsform. Kommunala monopol har inte i något fall visat sig vara en effektiv verksamhetsform. Även i detta fall innebär monopolen ofta låga eller inga krav på lönsamhet och rationell drift. Som annan kommunal näringsverksamhet bör även hamnverksamheten avregleras och privatiseras.

15. Ny utredning av M/S Estonias förlisning (punkt 35)

av Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Tuve Skånberg (kd) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 15. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T458 samt bifaller delvis motionerna 2000/01:T622, 2000/01:T631, 2000/01:T647 och 2001/02:T374.

Ställningstagande

Som framhålls i motion 2001/02:T458 har den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) slutrapport om förlisningen en rad allvarliga brister som äventyrar trovärdigheten i hela utredningen. Det finns ett antal besvärande frågetecken som en seriös utredning måste kunna

ge svar på. Dessa gäller bl.a. sjövärdigheten, sjunkningsförloppet, dokumenterade hål i fartyget, vittnesmål från överlevande och filmmaterial från fartygets botten.

En oberoende granskning av slutrapporten behövs enligt vår mening för att öka klarheten i orsakerna till Estonias förlisning. Endast härigenom kan rätt åtgärder vidtas i syfte att så långt möjligt förhindra att en liknande tragedi inträffar igen.

Det är inte bara Sveriges rykte som sjöfartsnation som fått sig en allvarlig törn genom den bristfälliga Estoniautredningen. Om mindre seriösa sjönationer upplever att man inte längre ser så allvarligt på sjösäkerhetsregler och haveriutredningar kan det få förödande konsekvenser för internationell sjöfart och sjösäkerhet. I förlängningen riskerar den bristfälliga utredningen, och en politisk ovilja att skapa ökad klarhet, att urgröpa medborgarnas förtroende både för ansvariga myndigheter och för den parlamentariska demokratin. Ledamöterna i Sveriges riksdag har ett stort ansvar för att vända denna utveckling.

Det finns därför en stor vinst i att låta en oberoende expertgrupp studera relevansen i den kritik av JAIC:s slutrapport som framförts av svensk och internationell expertis. Gruppen bör lägga fram förslag om vad som kan göras för att skapa ökad klarhet i de fall där kritiken anses vara befogad.

16. Tonnageskatt (punkt 40)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 40 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 16. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T15 yrkande 30.

Ställningstagande

Flera av Sveriges huvudkonkurrenter inom sjöfarten har infört ett system med s.k. tonnageskatt. Detta system ersätter såväl vanlig bolagsbeskattning som realisationsvinstbeskattning. Skatten kan vara utformad antingen som en punktskatt eller som en skatt som utgår på en schablonberäknad vinst. Fördelen med tonnageskatt är att det blir avsevärt lättare för rederierna att planera sin verksamhet utan alltför stora skattehänsyn. Detta är viktigt för en näring som är utsatt för kraftiga marknadssvängningar och hård internationell konkurrens. För att ge svensk sjöfartsnäring likvärdiga konkurrensvillkor bör Sverige se över möjligheten att i likhet med Finland, Norge, Tyskland och andra länder införa en tonnageskatt. Likvärdiga konkurrensvillkor innebär att fler fartyg kommer att återflaggas till Sverige, vilket i sin tur leder till högre inkomster för staten.

17. Uppdelning av Luftfartsverket (punkt 42)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 42 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 17. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T15 yrkande 34, 2001/02:T419 yrkande 8 och 2001/02:T450 yrkande 16.

Ställningstagande

Luftfartsverket har både myndighetsuppgifter och produktionsuppgifter. En sådan sammanblandning av olika uppgifter kan leda till en risk att de privata aktörer som konkurrerar med Luftfartsverkets produktionsuppgift kan missgynnas. Vi anser att statens roll bör begränsas till myndighetsrollen, dvs. ha i uppgift att främja ett säkert, konkurrenskraftigt och miljöanpassat flyg. Regeringen bör därför snarast överväga och lämna förslag till en uppdelning av Luftfartsverket i en myndighetsdel och en produktionsdel. I det sammanhanget kan också övervägas att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket, så att inspektionen kan granska alla aktörer på marknaden utifrån samma förutsättningar. Genom en uppdelning av Luftfartsverket skulle man bidra till en stärkt konkurrens inom luftfarten. Samtidigt skulle statens kontrollmöjligheter förbättras; en positiv utveckling av luftfarten förutsätter en effektiv och väl fungerande myndighetsutövning. Genom ett uttalande av riksdagen av denna innebörd skulle här behandlade motioner bli tillgodosedda.

18. Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel (punkt 43)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 43 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 18. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T419 yrkande 9 och 2001/02:T463 yrkande 3.

Ställningstagande

En uppdelning av Luftfartsverket i myndighetsuppgifter och i produktionsuppgifter är ett första viktigt steg för att få en effektivare organisation inom luftfarten. Enligt vår uppfattning bör ett andra steg vara att bolagisera den del som tilldelas produktionsuppgifter. En sådan åtgärd skulle förbättra förutsättningarna för svenskt flygs internationella utveckling. Riksdagen bör uttala sig till förmån för en sådan inriktning.

19. Privatisering av statliga flygplatser (punkt 44)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 44 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 19. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T15 yrkande 35, 2001/02:T272 yrkande 2, 2001/02:T419 yrkande 6 och 2001/02:T463 yrkande 14.

Ställningstagande

Antalet privata flygplatser ökar i omvärlden men är förhållandevis litet i Sverige. Skavsta i Nyköping är ett bra exempel på att privatisering kan bidra till en positiv utveckling. Det finns inga bärkraftiga skäl för att flygplatser skall vara i statlig ägo. Tvärtom kan privatägda flygplatser agera på marknadsmässiga villkor och därmed få förbättrade möjligheter att hävda sig. Ett annat – och angeläget – för privatisering av statliga flygplatser är att man härigenom skulle kunna få in kapital som kan användas för infrastrukturinvesteringar. Även en delprivatisering kan vara tänkbar, åtminstone i ett första skede. De flygplatser som i första hand bör komma i fråga är Arlanda, Landvetter och Sturup, som alla tre genom sin storlek och sina lägen har goda möjligheter till lönsamhet. Regeringen bör snarast förelägga riksdagen ett förslag med detta innehåll.

20. Luftfartsverkets avgifter (punkt 45)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 45 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 20. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T203.

Ställningstagande

Luftfartsverkets avgiftsstruktur har stor betydelse för konkurrensen inom flyget. Den strukturändring som nyligen har genomförts kan kritiseras för att missgynna de mindre flygbolagen som har mindre flygplan. Detta kan i sin tur leda till ett sämre trafikutbud genom att sådana bolag inte kan konkurrera på samma villkor. Frågan bör också beaktas ur ett regionalpolitiskt perspektiv. Även utvecklingen av mer miljövänliga flygplanstyper kan komma att bromsas genom diskriminerande avgifter.

21. Sveriges agerande i WTO-förhandlingarna (punkt 48)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 48 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 21. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T419 yrkande 3.

Ställningstagande

De WTO-förhandlingar på tjänsteområdet som nu har inletts – och som även kan innefatta luftfartsfrågor – måste leda fram till en liberalisering av den internationella luftfarten. Sverige bör aktivt verka genom EU att detta snarast kommer till stånd. Ett uttalande av riksdagen av denna innebörd skulle tillgodose motionen i aktuell del.

22. Konkurrensen på flygmarknaden (punkt 49)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 49 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 22. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T463 yrkande 13.

Ställningstagande

Det kan konstateras att konkurrensen inom det svenska inrikesflyget är bristfällig och detta trots den avreglering som genomfördes i branschen i början av 1990-talet. Till samma slutsats har Konkurrensverket kommit efter en bred kartläggning av konkurrensutvecklingen i Sverige under 1990-talet. SAS har från och till haft en närmast monopolliknande situation. Bristen på konkur-

rens leder till för höga priser. Det är angeläget att åtgärder vidtas av olika slag för att konkurrensen inom flyget skall komma till stånd, inte minst genom att möjligheten för lågprisföretag att etablera sig på marknaden underlättas. Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder i detta syfte.

23. Nationella flygbolag (punkt 50)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 50 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 23. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T419 yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning har det system med nationella flygbolag som har vuxit fram verkat konserverande på strukturen inom flygbranschen. Ägarkopplingen mellan sådana nationella bolag och den egna staten har varit mycket stark. Enda möjligheten för flygbolag att expandera i den alltmer globaliserade luftfarten har varit att bilda allianser. Från konkurrenssynpunkt kan dock sådan typ av samverkan vara diskutabel. Ett alternativ vore att man söker åstadkomma en uppmjukning av principerna om nationella flygbolag genom att underlätta för ett flygbolag att överta aktiemajoriteten i andra länders nationella flygbolag. Sverige bör i EU och ICAO verka för en sådan utveckling.

24. Statens ägande i SAS (punkt 51)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 51 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 24. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T15 yrkande 36, 2001/02:T450 yrkande 17 och 2001/02:T463 yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att statens ägarandel i SAS bör säljas ut så snart de marknadsmässiga förutsättningarna föreligger. Det finns inget skäl för staten att ägarmässigt vara engagerad i flygbolag. Det kan konstateras att ett SAS med statligt ägande – trots avregleringen av branschen – har haft och kunnat behålla en monopolliknande marknadsställning. Det är olyckligt att staten både beslutar

om branschens villkor genom regleringar och samtidigt är ägare till en av aktörerna i branschen. Även av principiella skäl bör ägandet av SAS spridas. Vidare kommer en utförsäljning att generera medel för användning antingen till amortering av statsskulden eller investeringar i infrastrukturen.

25. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 52)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 52 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 25. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T8 yrkande 3, 2001/02:T331 och 2001/02:T419 yrkande 7 samt avslår motionerna 2001/02:T229, 2001/02:T338, 2001/02:T376 och 2001/02:T399.

Ställningstagande

Storstockholmsområdet är en region i tillväxt. Eftersom regionen ligger geografiskt perifert måste tillgängligheten med flyg vara god om regionen skall klara sig i den internationella konkurrensen. Tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet är också en nationell angelägenhet. Det råder emellertid stor brist på flygplatskapacitet i denna del av Sverige, vilket skapar stora trängselproblem. Mot den bakgrunden måste de hinder som finns för en utökad flygplatskapacitet undanröjas och frågan nu få en lösning. Regeringen har i sina direktiv till Stockholmsberedningen uttalat att det inte längre är aktuellt med en ny flygplats i Stockholms södra delar. Den enda möjligheten som då återstår är Bromma. Denna flygplats bör alltså finnas kvar, men med den förändringen att företagsflyget ersätter skolflyget. I sammanhanget bör framhållas att cityflygplatser finns i de flesta av världens ledande städer. Det är angeläget att även frågan om förläggningen av det s.k. småflyget får en lösning. Detta har hittills varit hänvisat till Tullinge flygplats söder om Stockholm. Stockholmsberedningen, som har att behandla dessa frågor, bör ta fasta på de synpunkter som nu har framförts.

26. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 52)

av Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 52 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 26. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T229, 2001/02:T338, 2001/02:T376 och 2001/02:T399 samt avslår motionerna 2001/02:T8 yrkande 3, 2001/02:T331 och 2001/02:T419 yrkande 7.

Ställningstagande

Bromma flygplats medför en kraftig miljöstörning genom buller och luftföroreningar för alla de 100 000-tals människor som bor i närheten av flygplatsen. Samtidigt innebär flygverksamheten att det inte – vare sig av miljö- eller säkerhetsskäl – går att bygga nya bostadsområden på en i övrigt mycket attraktiv mark. Slutsatsen är att Bromma bör avvecklas och avtalet mellan staten och Stockholms stad bör sägas upp. Fram till avvecklingen bör ingen ökning av antalet flygrörelser tillåtas.

27. Senareläggningar av investeringar (punkt 53)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 53 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 27. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T419 yrkande 4.

Ställningstagande

Även om den svenska flygtrafiken påverkas av den internationella situationen i flygbranschen kommer bristen på flygplatskapacitet att finnas kvar och därmed kommer trängselproblemen att bli desamma, även om de skjuts något på framtiden. Det är viktigt att inse att möjligheterna för en expansion av flyget i Sverige avgörs av kapaciteten på Arlanda och i Storstockholmsområdet i övrigt. Det är mot den bakgrunden som man bör se med oro på beslutet om att senarelägga vissa nyinvesteringar på Arlanda.

28. En fjärde bana på Arlanda (punkt 54)

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 54 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 28. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T355 yrkande 5 och 2001/02:T450 yrkande 14.

Ställningstagande

På Arlanda färdigställs nu den tredje banan. Den kommer emellertid att vara fullt utnyttjad redan från början. För att kunna möta den ökade efterfrågan på flygkapacitet bör Luftfartsverket ges ett uttryckligt uppdrag att planera för en

fjärde bana. Parallellt med en sådan planering bör även förutsättningarna för en ny flygplats i området undersökas vidare.

29. Skydd mot brottsliga handlingar (punkt 56)

av Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 56 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 29. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T450 yrkande 15.

Ställningstagande

Vi anser att den hittillsvarande ordningen för s.k. särskild passagerar- och bagagekontroll på flygplats inte är tillfredsställande. Den innebär nämligen att en presumtiv brottsling i förväg kan avgöra när kontroll bedrivs och därmed, utan risk för upptäckt, ändra sin planering och invänta ett bättre tillfälle. Ett enigt trafikutskott har tidigare (bet. 1999/2000:TU1) ställt sig bakom uppfattningen att detta är otillfredsställande. Dessvärre har några åtgärder med anledning härav inte vidtagits. Som redovisas i motion 2001/02:T450 (kd) måste ambitionsnivån höjas vad gäller det s.k. luftfartsskyddet såtillvida att passagerarpassage och rutiner i samband med incheckningen bör vara likadant utformade, vare sig säkerhetskontroll bedrivs eller inte.

30. Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken (punkt 60)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 60 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager som sin mening vad som framförs i reservation 30. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T8 yrkande 1, 2001/02:T15 yrkandena 32 och 33, 2001/02:T336 och 2001/02:T468 yrkandena 1–3 samt bifaller delvis motion 2001/02:K321 yrkande 4.

Ställningstagande

Enligt vår mening är det angeläget för företagandet på Gotland att en långsiktig lösning nu kommer till stånd när det gäller trafiken till och från Gotland. Fasta spelregler är en oundgänglig förutsättning för att näringslivet skall kunna verka och utvecklas. Många av de förslag som redovisas i utredningen Garanterad transportstandard för Gotland bör regeringen ta fasta på i sitt kommande förslag till riksdagen. Vad som sagts i motionen om incitaments-

avtal och om möjliggörande av andra färjelinjer bör också vara vägledande för regeringen.

31. Kommunalt IT-stöd (punkt 64)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 64 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 31. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T454 yrkande 12 och avslår regeringens förslag i proposition 2001/02:1 till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

Ställningstagande

Vi anser att marknaden klarar av att bygga ut IT-infrastruktur i kommunerna utan stöd och anser att den av regeringen föreslagna tekniken med skatteavdrag kringgår utgiftstaket. I värsta fall kan detta få till följd att företag avvaktar för att se vilka områden som kommer att bli stödberättigade i stället för att satsa egna pengar. Statliga pengar kan dessutom innebära att ny teknik slås ut och att priserna blir för höga. Enligt vår uppfattning sker en fortsatt utbyggnad av bandbredd bäst genom att efterfrågan på marknaden ökar, fler tjänster blir tillgängliga och med en fortsatt teknikutveckling. Det skall inte vara en statlig uppgift att garantera bandbredd åt hushåll utan snarare att främja en god konkurrens, en god mångfald på nätet och att tillse att Post- och telestyrelsen bevakar att denna konkurrens är tillräckligt stor. Vi avvisar därför regeringens lagförslag.

32. Privatisering av Posten AB (punkt 67)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 67 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 32. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T438 yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att Posten AB bör delas upp och privatiseras.

33. Grundläggande kassaservice (punkt 69)

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 69 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 33. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T56 yrkandena 1 och 2, 2001/02:T57, 2001/02:T58 och 2001/02:T466 yrkande 2 samt avslår regeringens förslag i proposition 2001/02:34 till dels lag om grundläggande kassaservice, dels lag om ändring i postlagen (1993:1684) samt motion 2001/02:T55.

Ställningstagande

Vi anser att det är av stor vikt att det finns en kassaservice med hög kvalitet i hela landet så att medborgarna kan utföra sina betalningar och ta emot pengar. Vi delar däremot inte regeringens uppfattning att det är Posten AB som ensamt skall ansvara för den grundläggande kassaservicen. Behovet av kontant kassatjänst förändras snabbt i samhället och nya aktörer tillkommer som tillsammans har ett mer omfattande servicenät än Posten AB. Den grundläggande kassaservicen bör därför upphandlas i konkurrens. Antalet serviceställen får dock inte minska. Enligt vår mening bör därför propositionen avslås och regeringen ges i uppdrag att återkomma till riksdagen med förslag som grundar sig på att grundläggande kassaservice, om så är nödvändigt, skall upphandlas i konkurrens.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Bakgrund

Den 21 november 2001 beslöt riksdagens majoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister att fastställa ekonomiska ramar för

de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten och en beräkning av statens inkomster avseende 2002. Samtidigt beslutades om preliminära utgiftstak för åren 2003 och 2004.

Moderata samlingspartiet har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Ett övergripande mål för den ekonomiska politiken bör vara en sänkt utgiftskvot. För detta krävs såväl en moderniserad arbetsmarknad och avregleringar som sänkta skatter och lägre offentliga utgifter.

Våra förslag syftar också till att skapa förutsättningar för ett ekonomiskt, kulturellt och socialt växande Sverige. Vi vill satsa på en utbildning som ger alla större möjligheter till ett rikare liv. Genom en större enskild sektor och ett starkare civilt samhälle kan både företag och människor växa. Ännu fler kan komma in på den ordinarie arbetsmarknaden. Den sociala tryggheten ökar också i andra bemärkelser genom att hushållen får en större ekonomisk självständighet. Friheten att välja bidrar både till mångfald, en bättre kvalitet och en större trygghet. De enskilda människorna får ett större inflytande över sina liv.

Vi har föreslagit en långtgående växling från subventioner och bidrag till omfattande skattesänkningar för alla, främst låg- och medelinkomsttagare. Samtidigt värnar vi de människor som är i störst behov av gemensamma insatser och som har små eller inga möjligheter att påverka sin egen situation. Vi slår också fast att det allmänna skall tillföras resurser för att på ett tillfredsställande sätt kunna genomföra de uppgifter som måste vara gemensamma. Avsevärda resurser tillförs t.ex. för att bryta den ökade sjukfrånvaron och de ökande förtidspensioneringarna.

Vårt budgetalternativ – med våra förslag till utgiftstak, anslagsfördelning och skatteförändringar – bör ses som en helhet där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat från de andra. När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 21 november 2001 om ramar för de olika utgiftsområdena valt en annan inriktning av politiken, deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

I det följande redovisar vi i sammanfattning det moderata alternativet till politik inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, främst i de delar som rör anslagsberäkningen för år 2002. Vår politik har närmare utvecklats i partimotionerna 2001/02:F291, 2001/02:T18 och kommittémotionen 2001/02:T454.

Utgångspunkter

Den positiva välfärdsutvecklingen under 1900-talet är i stor utsträckning förknippad med ökad handel och därmed med transporter och kommunikationer. Infrastrukturen krävs för transporter av gods och passagerare men också för informationsöverföring. Sveriges konkurrenskraft för tryggad sysselsättning och bättre miljö förutsätter ett utvecklat och miljöanpassat transportsystem. För detta krävs inte bara bra vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar utan också en väl utbyggd IT-infrastruktur.

Många industriföretag utvecklas till monteringsindustrier. Detta innebär bl.a. höjda krav på punktliga leveranser och ökar behovet av att fritt kunna välja det transportmedel och det transportslag som passar bäst för varje särskild produkt. För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Rörlighet är ett väsentligt inslag för god livskvalitet och ett fungerande vardagsliv.

Statens ansvar för infrastrukturen varierar mellan transportslagen. Grundläggande är dock att staten endast skall ägna sig åt sådan verksamhet som inte andra kan göra lika bra eller bättre.

Väginfrastruktur

För nästa budgetår föreslår vi en höjning av anslaget med 2 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Med denna anslagsnivå skapas ökade resurser till vägutbyggnad och möjliggörs åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken. Dessutom kan statsbidraget till enskilda vägar ökas, vilket ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationer och ökad vardagstrygghet. Vi vill anslå 100 miljoner kronor per år i särskilda bärighetsmedel för de enskilda vägarna. Dessutom vill vi att det årliga bidraget till enskild väghållning höjs med 74 miljoner kronor per år.

Vad gäller det statliga vägnätet ser vi en fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, med inriktning på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna, som särskilt angelägen. Inom storstadsregionerna finns många viktiga projekt som snarast måste komma till utförande. För vissa av dessa bör en alternativ finansieringslösning i form av PPP väljas.

Vägverkets administrationsanslag kan enligt vår mening minskas med 60 miljoner kronor för nästa budgetår. Förslaget innebär en markering av att arbetet med administrativa rationaliseringar inom myndigheten bör fullföljas med kraft.

Järnvägsinfrastruktur

Behovet av investeringar på det svenska järnvägsnätet är stort. I konkurrensen om investeringsmedel är det dock viktigt att utvärdera vilka projekt som kommer att vara ekonomiskt lönsamma. Investeringsbesluten måste baseras på gedigna såväl tekniska som miljömässiga och samhällsekonomiska analyser. Underhållet av spåranläggningarna är eftersatt, och tendensen är att det avhjälpande underhållet ökar på bekostnad av det förebyggande. För närvarande täcker staten en stor del av underhållskostnaderna med budgetmedel. Under perioden 1999–2001 finansieras enligt regeringen endast en fjärdedel av banunderhållet med banavgifter. Trafikslagets kostnader skall så långt det är möjligt bäras av den egna verksamheten. I enlighet härmed bör enligt vår uppfattning banavgifterna återställas till den nivå som gällde före 1998 års transportpolitiska beslut. För nästa budgetår bör avgifterna höjas med 690 miljoner kronor. På samma sätt som inom Vägverket bör Banverket effektivisera sin administration. Motsvarande anslag bör räknas ned med 40 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Övriga områden

Vi är motståndare till statliga näringsstöd och därmed också till det statliga sjöfartsstödet, som till yttermera visso nyligen byggts ut till att också omfatta passagerarfärjor i internationell trafik. Stödet bör enligt vår uppfattning upphöra. Motsvarande anslag, som för nästa budgetår av regeringen beräknats till 212,5 miljoner kronor, bör avvecklas. Med vårt förslag blir Rederinämnden överflödigt, varför motsvarande administrationsanslag kan avvecklas.

Anslaget för ersättning för fritidsbåtsändamål är, menar vi, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet med en endast begränsad koppling till fritidsbåtar. Det bör därför för nästa budgetår minskas med 30 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Regeringen föreslår att 786 miljoner kronor anvisas till trafikupphandling. Vårt budgetalternativ innebär en besparing om 100 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Genom en effektiviserad upphandlingsorganisation och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen bör en rimlig trafikstandard kunna upprätthållas även med den lägre anslagsnivå som vi förordar.

Staten har under många år lämnat ersättning till Posten för upprätthållande av grundläggande kassaservice i hela landet. För nästa år föreslår regeringen att anslaget fördubblas, till 400 miljoner kronor. Vi motsätter oss inte att staten bidrar till kassaservice i de fall förutsättningar för kommersiell verksamhet saknas, men då skall verksamheten handlas upp. Kraven på service bör definieras till omfång och innehåll, korrekta anbudshandlingar bör upprättas och upphandlingen bör även i övrigt genomföras med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling. Med hänvisning härtill avstyrker vi regeringens förslag till ersättning till Posten AB.

2. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2001/02:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2002. Riksdagen har den 21 november 2001 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag. Den fastställda ramen uppgår till 24 469 miljoner kronor. Den av Kristdemokraterna föreslagna ramen var större, 26 730 miljoner kronor.

Vi kristdemokrater förordar i våra parti- och kommittémotioner en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 21 november 2001 har valt en annan inriktning av politiken deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar vi i sammanfattning våra uppfattningar och förslag rörande kommunikationspolitiken, främst i de delar som rör anslagsberäk-

ningen för år 2002. Vår politik har närmare utvecklats i partimotion 2001/02:Fi292 samt i kommittémotionerna 2001/02:T41 och 2001/02:T450. I sistnämnda motion preciseras också våra anslagsyrkanden för budgetåret 2002.

Utgångspunkter

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter: välstånd och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land skall kunna öka sysselsättning, tillväxt och välstånd. För ett glesbefolkat land som Sverige med långa avstånd har transporterna särskilt stor betydelse. Men transporterna innebär otvetydigt en miljöbelastning. Därför krävs ytterligare insatser för att minska de skadliga utsläppen. För långsiktig hållbarhet måste de mest miljövänliga alternativen utvecklas. I enlighet härmed måste järnvägens och sjöfartens ställning stärkas samtidigt som fossila bränslen fasas ut ur vägtrafiken.

Väg och järnväg

Investeringar i infrastruktur och underhåll av vägar och järnvägar har under ett antal år varit kraftigt eftersatta områden. Nu krävs att angelägna investeringar tidigareläggs och att särskilda satsningar görs på upprustning av främst det regionala väg- och järnvägsnätet. I regeringens förslag till statsbudget för år 2002 skärs ytterligare i väg- och järnvägsanslagen, särskilt i väghållningsanslaget, som minskas med 535 miljoner kronor i jämförelse med innevarande år. Vi kristdemokrater anser att ambitionsnivån måste höjas. Därför vill vi satsa 5,7 miljarder kronor mer än regeringen på väg- och banhållningsanslagen under perioden 2002–2004. Av detta belopp bör 3,6 miljarder kronor tillföras vägsidan och 2,1 miljarder kronor järnvägssektorn. För nästa budgetår bör väghållningen och banhållningen förstärkas med 1,4 miljarder kronor respektive 900 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Härutöver bör ett omfattande program läggas fast för investeringar med alternativ finansiering. Vi konstaterar i sammanhanget att regeringen har misslyckats med att utnyttja de effektiviseringsvinster som finns i projekt som drivs i partnerskap mellan den offentliga respektive privata sektorn (PPP).

Stockholms prekära trafiksituation kräver enligt vår uppfattning skyndsamma åtgärder. Regeringen bör formulera ett åtgärdsprogram omfattande ett antal större projekt, t.ex. E 4 förbifart Stockholm, Norrortsleden, Norra länken samt en pendeltågstunnel.

Sjöfart

Vi kristdemokrater har länge kämpat för att den svenska sjöfarten skall få möjlighet att tävla med sina viktigaste konkurrenter på jämbördiga villkor. Mot den bakgrunden noterar vi med tillfredsställelse att Sverige genom riksdagens sjöfartspolitiska beslut hösten 2001 har infört ett stödsystem som torde ligga i paritet med de stöd våra konkurrentländer infört.

3. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

Sven Bergström (c) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2001/02:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2002. Riksdagen har den 21 november 2001 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag. Den fastställda ramen uppgår till 24 469 miljoner kronor. Den av Centerpartiet föreslagna ramen var större, 27 132 miljoner kronor.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 21 november 2001 har valt en annan inriktning av politiken, deltar jag inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

Centerpartiet har i sina partimotioner 2001/02:Fi293 och 2001/02:T15 redovisat sin syn på de kommunikationspolitiska frågorna. I våra motioner lägger vi fram ett antal förslag som, om de genomfördes, skulle ge hela Sverige bättre kommunikationer. I det följande sammanfattar jag vårt alternativ till kommunikationspolitik, främst i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområdet. Våra anslagsyrkanden återfinns i motion 2001/02:T392.

Utgångspunkter

Väl fungerande kommunikationer och en väl underhållen infrastruktur utgör grundförutsättningar för att åstadkomma livskraft i hela landet och för att hejda den sociala och regionala klyvningen. Utan en god infrastruktur förslamas möjligheterna till utveckling i landets regioner. För att människor och företag skall våga investera i alla delar av landet måste de veta att infrastrukturen garanteras på såväl kort som lång sikt.

Väg och järnväg

Dåliga vägar kostar årligen människor och företag stora summor. Fordon körs sönder, gods kommer inte fram i tid, vägar stängs av och trafiksäkerheten försämras. Centerpartiet anser att väghållningsanslaget för år 2002 bör räknas upp med 2,75 miljarder kronor för att Vägverket skall kunna börja ta igen det eftersläpande underhållet och för att angelägna investeringar skall komma till stånd.

Enligt vår uppfattning bör såväl Vägverket som Banverket kunna effektivisera sin administration ytterligare. Mot den bakgrunden bör verkens administrationsanslag räknas ned för nästa budgetår, med 55 miljoner kronor respektive 32 miljoner kronor.

Sjöfart

Jag noterar med tillfredsställelse att Sverige den 1 oktober 2001 infört ett sjöfartsstöd som också omfattar internationell passagerartrafik. Det nya stödet är ett s.k. nettosystem. Därmed bortfaller behovet av anslag.

4. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2001/02:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2002. Riksdagen har den 21 november 2001 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag. Den fastställda ramen uppgår till 24 469 miljoner kronor. Den av Folkpartiet liberalerna föreslagna ramen var större, 24 769 miljoner kronor.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 21 november 2001 har valt en annan inriktning av politiken, deltar jag inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar jag i sammanfattning Folkpartiets transportpolitiska alternativ, huvudsakligen i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Partiets politik har utvecklats närmare i partimotion 2001/02:Fi294 samt i kommittémotion 2001/02:T46. Våra anslagsyrkanden för nästa budgetår redovisas i kommittémotion 2001/02:T463.

Utgångspunkter

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Bra kommunikationer underlättar arbetspendling och därmed möjligheterna att bo och arbeta på olika platser. En väl utformad trafikpolitik är av allra största betydelse även sett ur ett företags- eller regionalpolitiskt perspektiv. Tyvärr finns det stora brister i dagens infrastruktur, inte minst i form av undermåliga och trasiga vägar som effektivt hindrar t.ex. råvarutransporter till industrin.

Väg och järnväg

Det behövs ökade medel för att förbättra vägnätet. Folkpartiet avsätter långsiktigt 1 miljard kronor mer per år än regeringen för väghållning. Men kortsiktigt behövs ytterligare insatser. Därför föreslår vi för budgetåret 2002 2 miljarder kronor utöver vad som föreslås i budgetpropositionen. Enligt vår uppfattning kan investeringarna i järnvägsnätet bedrivas i en något långsammare takt. Vårt budgetalternativ innebär därför en minskning av banhållningsanslaget med 1,6 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag.

Härutöver innebär vårt budgetalternativ besparingar på Vägverkets och Banverkets administrationsanslag med sammanlagt 150 miljoner kronor.

Sjöfart

Jag noterar med tillfredsställelse att Sverige genom riksdagens sjöfartspolitiska beslut i oktober 2001 infört ett utvidgat stöd till sjöfarten. Detta stöd bör ge svensk sjöfart konkurrensförutsättningar i nivå med dem som gäller för övriga europeiska sjöfartsnationer.

5. Färjetrafik m.m. (punkt 6)

Sven Bergström (c) anför:

I dag finns en rad olika problem när det gäller färjetrafiken, framför allt saknas gemensamma principer för statens engagemang och ekonomiska stöd till färjetrafiken. Det har lett till att statens engagemang är både oklart och orättvist. Statens stöd varierar i dag från färja till färja vilket innebär att förutsättningarna för boendet och näringslivet drabbas på olika sätt i vårt land.

Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV) har i betänkandet SOU 2001:67 lämnat förslag som gäller bl.a. färjeverksamhet. I förslaget behandlas en rad viktiga frågor som berör färjetrafiken, t.ex. val av ansvarig för färjeverksamhet, gränsdragning mellan allmän och enskild färja samt förändringar av bidrag och regler för färjor. I det fortsatta beredningsarbetet av förslagen i betänkandet måste enligt min mening särskilda hänsyn tas till öars mycket specifika transportproblem. Samhällets engagemang för färjetrafiken i landet måste präglas av tydlighet och rättvisa. Vidare behöver färje-frågorna snarast ges en lösning så att de transportpolitiska målen om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling verkligen tillgodoses i hela landet, dvs. även i skärgårdsområden. Jag anser att färjetrafiken i skärgården behöver förbättras avsevärt. Förutom att samhället behöver ta ett tydligare och större ansvar för färjetrafiken måste färjetrafiken mellan öarna och mellan öarna och fastlandet i betydligt större utsträckning ses utifrån ett helhetsperspektiv där anslutande vägar, hamnar, parkeringsplatser, kollektivtrafik m.m. hör samman. Även de administrativa reglerna, t.ex. frågor om förtursbevis för den bofasta befolkningen på öarna, behöver förbättras och förenklas.

6. Ägarstrategi för SJ AB och Green Cargo AB (punkt 16)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

För att åstadkomma ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem krävs en ansvarsfull utveckling på transportområdet som innebär bl.a. en satsning på ökad järnvägstrafik. Pågående och planerade järnvägsutbyggnader förutsätter vidare att en attraktiv järnvägstrafik erbjuds i landets olika delar för att investeringarnas samhällsnytta skall kunna tas till vara. Det är därför viktigt att regeringen kompletterar ägarstrategin för det statliga järnvägsföretaget Green Cargo som leder till att samhällsnyttan där beaktas, en ägarstrategi där staten tar ansvaret för upprätthållandet av godstrafiken på järnväg även på olönsamma sträckor.

7. Översyn av farledsavgifterna (punkt 22)

Monica Öhman (s), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Monica Green (s), Inger Segelström (s) och Mikael Johansson (mp) anför:

Vi förutsätter att den översyn av farledsavgifterna som regeringen aviserar kommer att genomföras, utan att riksdagen behöver uttala sig i frågan. Vi förutsätter också att regeringen i den kommande behandlingen av kommissionens transportpolitiska vitbok verkar för rättvisa konkurrensvillkor för sjöfart i Europa och därmed också i Sverige inom ramen för ett hållbart transportsystem.

8. Vänersjöfart m.m. (punkt 27)

Jarl Lander (s) anför:

I betänkandet behandlas ett antal motioner angående sjöfarten på Vänern. Jag har stor sympati för många av motionsyrkandena och anser precis som motionärerna att Vänersjöfarten måste få förändrade villkor så att dess konkurrensförutsättningar blir likställda med dem som gäller för övriga trafikslag. Då Godstransportdelegationens utredning nu bereds inom Näringsdepartementet är jag inte beredd att föregripa den utvärdering som pågår utan anser att den måste avvaktas. Emellertid är problemen för Vänersjöfarten akuta och tillfälliga kortsiktiga lösningar bör göras. Detta är ett regionalpolitiskt problem som bör åtgärdas i annat sammanhang och inte i samband med detta betänkande. Därför har jag tagit upp frågan i samband med behandlingen av den regionalpolitiska propositionen.

9. Återbemanning av Vinga lotsutkik (punkt 38)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Göteborgs hamn är den överlägset främsta hamnen i Sverige. Som framhålls i motion 2001/02:T271 (fp) fraktas årligen över 27 miljoner ton gods genom Göteborgs hamn, att jämföras med t.ex. drygt 5 miljoner ton gods genom Stockholms hamn. Det är således mycket betydande godsmängder som passerar hamninloppet till Göteborg och därmed den för trafikövervakningen så strategiskt viktiga Vinga fyr. Mot den bakgrunden framstår avbemanningen av fyren som riskabel. Jag förutsätter därför att regeringen ser till att beslutet om avbemanningen utvärderas och följs upp i syfte att pröva om en återbemanning är erforderlig.

10. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 52)

Inger Segelström (s) anför:

Frågan om Bromma flygplats har diskuterats i många år, och i flera utredningar har man kommit fram till att flygplatsen bör läggas ned. Många bostäder har byggts i området under antagandet att dessa nedläggningsbeslut skulle träda i kraft. Alla inser att en flygplats mitt i en storstad innebär allvarliga miljö- och säkerhetsproblem. Detta är ohållbart i längden. Frågan har dessutom fått en särskild aktualitet genom terroristaktionerna i september i USA. Många Brommabor lider fysiskt till följd av föroreningarna både i luften och på marken, t.ex. i trädgårdarna. Bullret är störande både fysiskt och psykiskt. Det är också psykiskt mycket påfrestande att ha jet- och skolflygplan strax ovanför hustaken.

Det är angeläget att det finns trovärdighet i denna fråga, och därför behövs nu ett beslut om Brommas framtid som reguljär flygplats. Jag utgår från att Stockholmsberedningen kommer fram till ett ställningstagande emot en fortsättning av Bromma flygplats.

11. Kommunalt IT-stöd (punkt 64)

Sven Bergström (c) anför:

Centerpartiet anser att en heltäckande digital infrastruktur tillgänglig för alla medborgare är ett nödvändigt steg för att kunna förverkliga idén om en digital allemansrätt. Regeringens IT-politik präglas dock av en låg ambitionsnivå när det gäller att skapa förutsättningar för en snabb utbyggnad av bredbandsförbindelser i hela landet. Mindre orter och kommuner kommer inte att kunna finansiera den del av bredbandsutbyggnaden som de förväntas stå för. Den metod som regeringen valt för utbyggnaden av bredband är behäftad med en betydande risk för att lokala och regionala infrastrukturmonopol kommer att skapas. Dessutom kommer regeringens låga ambitioner att skapa skalbarhetsproblem. Metoden innebär att kapaciteten i framtiden med största säkerhet inte kommer att klara av de behov som finns. Dessa punkter i kombination med att utbyggnadsmetoden vältrar över betydande kostnader för IT-utbyggnaden på många ekonomiskt svaga kommuner samt på människor och företag i dessa områden ger anledning att ompröva riksdagens tidigare ställningstagande på IT-området. Enligt min mening bör i stället en strategi tas fram för att garantera ett finmaskigt bredbandsnät, i huvudsak bestående av optisk fiber, till "nära hemmet".

BILAGA 1

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

2 Förslag till lag om grundläggande kassaservice

3 Förslag till lag om ändring i postlagen (1993:1684)

BILAGA 2Utskottets förslag till beslut om anslag inom
utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning. Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet liberalerna redovisar sina ställningstaganden i särskilda yttranden som fogats till betänkandet.

1 000-tal kronor

Politikområde Anslag	Utskottets förslag
36 Transportpolitik	
1 Vägverket: Administration (<i>ram</i>)	1 029 923
2 Väghållning och statsbidrag (<i>ram</i>)	13 370 143
3 Banverket: Administration (<i>ram</i>)	740 490
4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter (<i>ram</i>)	7 046 840
5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m. (<i>ram</i>)	25 000
6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (<i>ram</i>)	180 000
7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. (<i>obet.</i>)	71 000
8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. (<i>obet.</i>)	62 660
9 Bidrag till sjöfarten (<i>ram</i>)	212 500
10 Rederinämnden: Administration (<i>ram</i>)	2 500
11 Driftbidrag till kommunala flygplatser (<i>obet.</i>)	99 500
12 Rikstrafiken: Administration (<i>ram</i>)	11 104
13 Rikstrafiken: Trafikupphandling (<i>ram</i>)	786 000
14 Viss internationell verksamhet (<i>ram</i>)	7 500
15 Statens väg- och transportforskningsinstitut (<i>ram</i>)	32 682
16 Statens institut för kommunikationsanalys (<i>ram</i>)	45 625
37 IT, tele och post	
1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter (<i>ram</i>)	22 664
2 Upphandling av samhällsättaganden (<i>ram</i>)	153 484
3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice (<i>ram</i>)	400 000
4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal (<i>ram</i>)	144 000
5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. (<i>ram</i>)	25 000
Summa för utgiftsområdet	24 468 615

BILAGA 3

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för år 2002 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1000-tal kronor

<u>Anslag</u>	<u>Anslags- typ</u>	<u>Regeringens förslag</u>	<u>(m)</u>	<u>(kd)</u>	<u>(c)</u>	<u>(fp)</u>
36:1 Vägverket: Administration	(ram)	1 029 923	-60 000	-20 000	-55 000	-75 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	(ram)	13 370 143	+2 000 000	+1 400 000	+2 750 000	+2 000 000
36:3 Banverket: Administration	(ram)	740 490	-40 000	-5 000	-32 000	-75 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	(ram)	7 046 840	-690 000	+900 000		-1 550 000
36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	(ram)	25 000				
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	(ram)	180 000				
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	(obet.)	71 000	-30 000			
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	(obet.)	62 660				
36:9 Bidrag till sjöfarten	(ram)	212 500	-212 500			
36:10 Rederinämnden: Administration	(ram)	2 500	-2 500			
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	(obet.)	99 500				
36:12 Rikstrafiken: Administration	(ram)	11 104		-500		
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling	(ram)	786 000	-100 000			

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(kd)	(c)	(fp)
36:14 Viss internationell verksamhet	(ram)	7 500		-1 000		
36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	(ram)	32 682				
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	(ram)	45 625		-5 500		
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	(ram)	22 664	-10 000	-2 000		
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	(ram)	153 484				
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	(ram)	400 000	-400 000			
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	(ram)	144 000				
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	(ram)	25 000		-5 000		
Summa		24 468 615	+455 000	+2 261 000	+2 663 000	+300 000

BILAGA 4

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2001/02:1 Utgiftsområde 22

Kommunikationer

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1, utg.omr. 22)

1. att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. (avsnitt 10)

2. att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 000 000 kronor för Vägverket för byggande av broar som ersätter färjor. (avsnitt 2)

5. att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för de lån som Göteborgsleder AB tar upp inom en total ram om högst 4 600 000 000 kronor. (avsnitt 2)

6. att riksdagen godkänner att regeringen under år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB AB samt räntan för detta lån. (avsnitt 3)

7. att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 500 000 000 kronor efter år 2002. (avsnitt 2)

8. att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 200 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrift- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för statens andel av lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. (avsnitt 3)

9. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kronor efter år 2002. (avsnitt 3)

13. att riksdagen godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002, tar ut en garantiavgift för statens garantiåtaganden till Arlandabanan Projekt AB. (avsnitt 3)

14. att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till Arlandabanan Projekt AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket och tilldelade medel på Banverkets anslag till lika delar. (avsnitt 3)

15. att riksdagen bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar samt de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 3)

16. att riksdagen godkänner att regeringen vidtar åtgärder för att den avgift som debiteras för statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium fr.o.m. 2002 skall kunna vara riskavspeglande. (avsnitt 4)

17. att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 4)

18. att riksdagen bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 4)

19. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2002 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 4)

20. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd. (avsnitt 4)

21. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning. (avsnitt 4)

22. att riksdagen godkänner att regeringen fr.o.m. 2002 tar ut en garantiavgift för statens åtagande till LFV AirportCenter AB. (avsnitt 5)

23. att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till LFV AirportCenter AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket. (avsnitt 5)

24. att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 5)

25. att riksdagen bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 5)

26. att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 2002 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar. (avsnitt 5)

27. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare åtaganden under åren 2002–2008, innebär utgifter på högst 3 200 000 000 kronor. (avsnitt 6)

28. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission. (avsnitt 9)

29. att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kronor under åren 2003–2004. (avsnitt 10)

30. att riksdagen godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002 tidsbegränsar statens garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB med upp till 10 års löptid och debiterar garantitagaren riskavspeglande avgift för garantin. (avsnitt 10)

31. att riksdagen anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning (i tkr): (avsnitt 1)

36:1 Vägverket: Administration, ramanslag,	1 029 923
36:2 Vaghållning och statsbidrag, ramanslag,	13 370 143
36:3 Banverket: Administration, ramanslag,	740 490
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter, ramanslag,	7 046 840
36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m., ramanslag,	25 000
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk, ramanslag,	180 000
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m., obetecknat anslag,	71 000
36:8 Ersättning för viss kanaltrafik m.m., obetecknat anslag,	62 660
36:9 Bidrag till sjöfarten, ramanslag,	212 500
36:10 Rederinämnden: Administration, ramanslag,	2 500
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser, obetecknat anslag,	99 500,
36:12 Rikstrafiken: Administration, ramanslag,	11 104
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ramanslag,	786 000
36:14 Viss internationell verksamhet, ramanslag,	7 500
36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut, ramanslag,	32 682
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys,	
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter, ramanslag,	22 664
37:2 Upphandling och samhällsättaganden, ramanslag,	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice, ramanslag,	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm AB för alarmeringstjänst enligt avtal, ramanslag,	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m., ramanslag,	25 000
Summa	24 468 615

Propositionens lagförslag är fogat som *bilaga 1* till betänkandet.

Anm. Punkterna 3–4 och 10–12 i propositionen behandlas i utskottets betänkande 2001/02:TU2 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 2001/02:34 att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om grundläggande kassaservice,
2. lag om ändring i postlagen (1993:1684).

Lagförslagen är fogade som *bilaga 1* till betänkandet.

Motioner väckta med anledning av proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

2001/02:T8 av Roy Hansson (m)

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationerna till och från Gotland. (avsnitt 7)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bromma flygplats betydelse för regioner utanför Stockholm. (avsnitt 5)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tilldelningen av s.k. SLOT-tider. (avsnitt 5)

2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa planerna i SOU 2001:67 på att omvandla statliga vägar till enskilda vägar. (avsnitt 2)

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av SJ:s och Green Cargos ägardirektiv i syfte att tydliggöra företagets samhällsansvar. (avsnitt 3)

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att införa tonnageskatt. (avsnitt 4)

31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av goda villkor för Väner- och Mälarsjöfarten. (avsnitt 4)

32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafiken till och från Gotland måste få en långsiktig lösning och en lösning som sker på Gotlands villkor. (avsnitt 7)

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Rikstrafiken bör ges i uppdrag att fr.o.m. den 1 januari 2003 ändra längdmetertaxan för gods i Gotlandstrafiken till 40 kr – indexerat – inklusive hamn- och stuveriavgifter. (avsnitt 7)

34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dela Luftfartsverket i en myndighet och en produktionsdel. (avsnitt 5)

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att delprivatisera Arlanda, Landvetter och Sturup. (avsnitt 5)

36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att statens innehav i SAS bör avyttras när sådana förutsättningar finns på marknaden. (avsnitt 5)

2001/02:T43 av Elver Jonsson (fp)

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upprätta en plan som reducerar samhällskostnaden och att antalet färjor byggs ut med ett antal broar. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa ett statligt utredningsförslag om att enskilda vägar inklu-

sive färjeleder skall åläggas ett större ekonomiskt ansvar för kommuner och enskilda. (avsnitt 2)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ersätta statliga färjelinjer i Vägverkets regi med broar, finansierade bl.a. enligt PPP-principen. (avsnitt 2)

2001/02:T46 av Kenth Skårvik m.fl. (fp)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartens konkurrenssituation. (avsnitt 4)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om farledsavgifter. (avsnitt 4)

Motioner väckta med anledning av proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice

2001/02:T55 av Sven Bergström m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vad som bör ingå i den grundläggande kassaservicen. (avsnitt 10)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Posten AB bör samordna sin verksamhet i glesbefolkade områden med lokala entreprenörer. (avsnitt 10)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ge Konkurrensverket i uppdrag att utreda Posten AB:s prissättning avseende kassaservicetjänster. (avsnitt 10)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör göra en översyn av gällande regelverk för att undanröja hinder för att etablera även kassaservice på serviceställen. (avsnitt 10)

2001/02:T56 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen avslår proposition 2001/02:34 Grundläggande kassaservice. (avsnitt 10)

2. Riksdagen begär att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag om kassaservice baserat på Betaltjänstutredningens betänkande. (avsnitt 10)

2001/02:T57 av Tuve Skånberg m.fl. (kd):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om grundläggande kassaservice. (avsnitt 10)

2. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i postlagen (1993:1684). (avsnitt 10)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lantbrevbärarservicen. (avsnitt 10)

2001/02:T58 av Kenth Skårvik m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att grundläggande kassaservice även skall kunna upphandlas i konkurrens. (avsnitt 10)

Motioner från riksmötet 1999/2000

1999/2000:T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp):

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om de enskilda vägarna. (avsnitt 2)

1999/2000:T213 av Bo Lundgren m.fl. (m):

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om en inventering av standarden på det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

1999/2000:T237 av Åke Carnerö och Rosita Rungrund (båda kd):

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om kustsjöfart. (avsnitt 4)

1999/2000:T320 av Olle Lindström (m):

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om att statsbidragen till de enskilda vägarna uppräknas. (avsnitt 2)

1999/2000:T340 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om behovet av en inventering av standarden på det enskilda vägnätet, (avsnitt 2)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om en översyn av det enskilda vägnätets regelverk, (avsnitt 2)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om återinföring av det tidigare bärighetsanslaget för enskilda vägar. (avsnitt 2)

1999/2000:T615 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s):

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om gemensamma miljökrav för sjöfarten. (avsnitt 4)

1999/2000:N214 av Lennart Daléus m.fl. (c):

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om satsning på det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

Motioner från riksmötet 2000/01

2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. (m):

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att de svenska hamnarna skall privatiseras i enlighet med vad som anförs i motionen. (avsnitt 4)

2000/01:T622 av Tom Heyman (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en oberoende utredning av Estonia. (avsnitt 4)

2000/01:T631 av Rolf Åbjörnsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Haverikommissionens rapport kompletteras med en ytterligare utredning beträffande orsa-

kerna till fartyget Estonias förlisning med beaktande av vad som framkommit efter rapportens offentliggörande. (avsnitt 4)

2000/01:T637 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnverksamhet och godstransporter. (avsnitt 4)

2000/01:T642 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnar och godsterminaler. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en avreglering och privatisering av de svenska hamnarna. (avsnitt 4)

2000/01:T647 av Lars Ångström (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att oberoende internationell expertis ombeds att med nya beräkningsprogram undersöka hur Estonia kunde sjunka så snabbt. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att oberoende internationell expertis ombeds granska originalfilm-materialet från 1994 för att konstatera ifall ramplåten är i huvudsak intakt eller söndersliten. (avsnitt 4)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att oberoende internationell expertis ombeds att med metallurgisk analysteknik som tidigare använts undersöka ifall bogvisiret utsatts för sprängning. (avsnitt 4)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att oberoende internationell expertis ombeds granska originalfilm-materialet från 1994 för att konstatera ifall det finns ett hål i Estonias skrov synligt eller ej. (avsnitt 4)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sjöfartsverket offentligen dokumenterar det arbete som utförts inne på Estonias bildäck. (avsnitt 4)

2000/01:Sk1025 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag till enskilda och allmänna vägar. (avsnitt 2)

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2001

2001/02:T203 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Luftfartsverkets avgifter. (avsnitt 5)

2001/02:T210 av Kerstin Heinemann (fp):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om införande av bullerregler till sjöss. (avsnitt 4)

2001/02:T211 av Kenneth Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mer resurser till forskning och utvecklingsarbete för att få fram bra och miljövänliga ersättningspreparat till vägsalt. (avsnitt 2)

2001/02:T215 av Sofia Jonsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Rikstrafiken i uppdrag att upphandla persontrafik på TGOJ-banan mellan Nyköping/Oxelösund och Flen. (avsnitt 6)

2001/02:T217 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en resegaranti för färdtjänstkunder. (avsnitt 8)

2001/02:T219 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre villkor för svensk sjöfart. (avsnitt 4)

2001/02:T221 av Ulla-Britt Hagström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av biljettsystem och resevillkor för tågresenärer. (avsnitt 6)

2001/02:T223 av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om integrationsarbetet i Öresundsområdet. (avsnitt 3)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om lika konkurrensförhållande mellan förbindelselederna över Öresund. (avsnitt 3)

2001/02:T225 av Gunnel Wallin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket får till uppgift att ge den fasta befolkningen samt nödvändiga transporter förtursbevis till färjorna till och från fastlandet. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvariga på färjan får delegation på befogenhet att ge dem med förtursbevis förtur på färjeturen. (avsnitt 2)

2001/02:T229 av Lennart Daléus (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avveckla Bromma flygplats. (avsnitt 5)

2001/02:T237 av Åsa Torstensson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förutsättningarna för ett nationellt stöd för person- och godstrafiken i skärgården bör utredas. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hänsyn måste tas till öars specifika trafiksituation och därmed skapa realistiska regler för väsansvar och kriterier för allmän/enskild väg. (avsnitt 2)

2001/02:T238 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om anslagen till enskilda vägar. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om särskilda bärighetsmedel till enskilda vägar. (avsnitt 2)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en inventering av standarden på det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om förrättningskostnader med anledning av lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar. (avsnitt 2)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att BREV-utredningens förslag vad gäller överföring av allmänna vägar till enskilda vägar inte blir föremål för lagstiftning. (avsnitt 2)

6. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt återkommer med förslag om utformningen av ansvaret och regelverket för färjetrafiken mellan öar och fastland. (avsnitt 2)

2001/02:T239 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att upphandlingen av järnvägstrafik bör omfatta minst fem år. (avsnitt 6)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en upphandling av Banverkets produktion. (avsnitt 3)

7. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt återkommer med nytt förslag till finansiering av Öresundsbroavgifterna. (avsnitt 3)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att trafikavgifterna i högre grad än hittills bör täcka drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet. (avsnitt 3)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att skapa ett av operatörerna samägt biljett- och informationsföretag. (avsnitt 6)

2001/02:T245 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om kraven på en ny vägmärkesförordning. (avsnitt 2)

2001/02:T246 av Inga Berggren (m):

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om att avgifterna för järnvägen över Öresundsbron och sjöfarten skall vara konkurrensneutrala. (avsnitt 4)

2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om att farledsavgifterna skall sättas efter principen att kostnaden för infrastrukturen skall betalas där den uppstår. (avsnitt 4)

2001/02:T247 av Runar Patriksson och Kenth Skårvik (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om fartygstransporter på Vänern samt framtida utbyggnad av Trollhätte kanal. (avsnitt 4)

2001/02:T248 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare skyltningsregler vid allmänna vägar. (avsnitt 2)

2001/02:T253 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartsstöd. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en avreglering och privatisering av de svenska hamnarna. (avsnitt 4)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda kostnadsansvaret och behovet av isbrytarflottan. (avsnitt 4)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfarten på Vänern och Mälaren. (avsnitt 4)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda sjöfartens konkurrenssituation. (avsnitt 4)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda Sjöfartsverkets taxesättning. (avsnitt 4)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att TAP-avtalet bör ändras så att avtalet blir ett nettoavtal. (avsnitt 4)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Göteborgs hamn. (avsnitt 4)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett nytt statligt båtregister. (avsnitt 4)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägenheten av en fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket. (avsnitt 4)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kravet på en översyn av sjöräddningens organisation och kostnadsfördelning. (avsnitt 4)

2001/02:T255 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ej bygga ut Horstensleden. (avsnitt 4)

2001/02:T257 av Göte Jonsson och Ingvar Eriksson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om överförande av allmän väg till privat väg. (avsnitt 2)

2001/02:T259 av Bertil Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Öresundsbrotaxorna är för höga. (avsnitt 3)

2001/02:T267 av Margareta Andersson m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en översyn av bidragen till enskilda vägar bör genomföras. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tanken på att omvandla statliga vägar till enskilda bör avvisas i sin helhet. (avsnitt 2)

2001/02:T271 av Eva Flyborg (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om återbemanning av Vinga lotsutkik i Göteborgs hamn. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utvärdera situationen med endast passiv radarövervakning över Göteborgs inlopp. (avsnitt 4)

2001/02:T272 av Carl-Axel Johansson (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sturups flygplats. (avsnitt 5)

2001/02:T276 av Kia Andreasson och Per Lager (båda mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa båtörkort samt hastighetsbegränsningar. (avsnitt 4)

2001/02:T277 av Per-Samuel Nisser (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfartens framtid. (avsnitt 4)

2001/02:T284 av Maria Larsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda ett "rikskupongsystem" för kollektivtrafikanvändning. (avsnitt 6)

2001/02:T289 av Holger Gustafsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen med avgiftspolitikerna skapar konkurrensneutralitet mellan järnväg och sjöfarten i Vänern. (avsnitt 4)

2001/02:T294 av Ingemar Vänerlov (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vänersjöfarten är i behov av omedelbara åtgärder för att vända den sedan länge nedåtgående trenden. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidta åtgärder så att Vänersjöfartens samhällsekonomiska konkurrensfördelar tas till vara. (avsnitt 4)

2001/02:T299 av Bengt Silfverstrand och Britt-Marie Lindkvist (båda s):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om färdtjänst i enlighet med vad som anförs i motionen. (avsnitt 8)

2001/02:T305 av Tommy Waidelich m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. (avsnitt 6)

2001/02:T317 av Åke Sandström och Kenneth Johansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behålla det allmänna vägnätet. (avsnitt 2)

2001/02:T320 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om färjetrafik mellan Öland och Gotland. (avsnitt 7)

2001/02:T321 av Lars Elinderson och Lars Hjertén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte överföra delar av det statliga vägnätet till det enskilda vägnätet och att bidragen till enskilda vägar höjs. (avsnitt 2)

2001/02:T322 av Dan Kihlström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en snabb beredning av vägmärkesfrågorna. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ny enhetlig och mer företagavänlig skyltningspolitik. (avsnitt 2)

2001/02:T323 av Dan Kihlström och Ulla-Britt Hagström (båda kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vänern status som inre vattenväg. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa konkurrensneutralitet i transportstöden mellan sjöfart, landsväg och järnväg. (avsnitt 4)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de energieffektiva och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med sjöfart på Vänern. (avsnitt 4)

2001/02:T325 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet. (avsnitt 2)

2001/02:T327 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förtydliganden i färdtjänstlagen. (avsnitt 8)

2001/02:T329 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att utveckla nya, framtidsinriktade kollektivtrafiksystem. (avsnitt 6)

2001/02:T331 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avtalet med Tullinge flygplats, F 18. (avsnitt 5)

2001/02:T336 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Gotlandstrafiken. (avsnitt 7)

2001/02:T338 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en flygplats i södra Stockholmsregionen. (avsnitt 5)

2001/02:T339 av Per Lager m.fl. (mp):

Riksdagen begär att regeringen inför ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. (avsnitt 4)

2001/02:T348 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändring av färdtjänstlagen. (avsnitt 8)

2001/02:T349 av Agneta Ringman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om färjetrafik mellan Öland och Gotland. (avsnitt 7)

2001/02:T351 av Camilla Sköld Jansson m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att ägarstrategin för Green Cargo kompletteras med målsättningar om att bolaget har att leva upp till ett särskilt samhällsintresse. (avsnitt 3)

2001/02:T354 av Majléne Westerlund Panke (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en förbättrad lagstiftning vad gäller säkerheten vid framförandet av fritidsbåtar. (avsnitt 4)

2001/02:T355 av Inger Strömbom m.fl. (kd):

5. Riksdagen begär att regeringen genom Luftfartsverket planerar för en fjärde bana samtidigt som förutsättningarna för en ny flygplats undersöks vidare. (avsnitt 5)

2001/02:T359 av Ulla-Britt Hagström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en uppföljning görs om hur Posten AB:s rationaliseringar drabbar kvinnor. (avsnitt 10)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ompröva avgiftspolicyn för lantbrevbäring och skapa ett system som inte ger utrymme för godtycklighet. (avsnitt 10)

2001/02:T361 av Christina Nenes och Sonja Fransson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om nödvändigheten av att förbättra färdtjänsten. (avsnitt 8)

2001/02:T367 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Sjärräddningssällskapet kan fortsätta sin verksamhet. (avsnitt 4)

2001/02:T373 av Carina Ohlsson och Kjell Nordström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagen om färdtjänst. (avsnitt 8)

2001/02:T374 av Henrik S Järrel (m):

1. Riksdagen begär att regeringen med stöd av IMO-resolution A.849 (2.0) ”Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents” § 13 i samråd med regeringarna i Estland och Finland medverkar till att en ny oberoende utredning tillkallas med uppgift att så långt möjligt klara ut ännu obesvarade frågor kring fartygets hastiga sjunkförlopp. (avsnitt 4)

2. Riksdagen beslutar att i den utsträckning nya dykningar i undersökande syfte erfordras och påkallas av en ny oberoende undersökningsgrupp tempo-

rärt häva gravfriden inom m/s Estonias haveriområde till gagn för den framtida sjösäkerheten i färjetrafiken. (avsnitt 4)

3. Riksdagen begär att regeringen förhandlar med regeringarna i Estland och Finland i syfte att temporärt kunna häva gravfriden och medverka till fördjupad kunskap om orsakerna till olyckan. (avsnitt 4)

4. Riksdagen begär att regeringen sammankallar en expertgrupp, bestående av nationell och internationell expertis som ej medverkat i den tidigare utförda utredningen och tillika ej har egna intressen att bevaka till följd av förlisningen, med syfte att denna expertgrupp på regeringens uppdrag sammankallar en oberoende internationell undersökningsgrupp. (avsnitt 4)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om de anhörigas och sakkunniggruppens medverkan i utredningsprocessen. (avsnitt 4)

2001/02:T376 av Désirée Pethrus Engström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påbörja utbyggnad av alternativ till Bromma flygplats. (avsnitt 5)

2001/02:T378 av Åsa Torstensson och Marianne Andersson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på Landvetter flygplats. (avsnitt 5)

2001/02:T380 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statsbidrag till enskilda vägar. (avsnitt 2)

2001/02:T382 av Leif Jakobsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om prispolitiken på Öresundsbron. (avsnitt 3)

2001/02:T383 av Leif Jakobsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om avgifter för skyltning med firmanamn. (avsnitt 2)

2001/02:T387 av Agne Hansson m.fl. (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablering av en bilfärjelinje sommartid mellan Öland och Gotland. (avsnitt 7)

2001/02:T388 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablering av en bilfärjelinje sommartid mellan Västervik och Visby. (avsnitt 7)

2001/02:T390 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfartens utveckling. (avsnitt 4)

2001/02:T392 av Sven Bergström m.fl. (c):

Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning: (avsnitt 1)

Anslag	Regeringens förslag	Anslagsförändring
36:1 Vägverket: Administration	1 029 923	-55 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	13 370 143	+2 750 000
36:3 Banverket: Administration	740 490	-32 000
Summa för utgiftsområdet	24 468 615	+2 663 000

2001/02:T394 av Tasso Stafilidis m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omorganisation av färdtjänsten för att öka tryggheten för dem som använder sig av den. (avsnitt 8)

2001/02:T399 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten vid Bromma flygplats. (avsnitt 5)

2001/02:T400 av Kent Olsson och Cecilia Magnusson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ inom EU för att avreglera sjöfartsnäringsringen. (avsnitt 4)

2001/02:T402 av Lena Sandlin-Hedman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om den kommunala färdtjänstlagen och dess tillämpning. (avsnitt 8)

2001/02:T408 av Inger René och Berit Adolfsson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyltar vid vägar. (avsnitt 2)

2001/02:T417 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter och hamnverksamhet. (avsnitt 4)

2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen begär att regeringen inom ramen för ministerrådet verkar för att förmå EG-kommissionen att presentera ett förslag om slottider och slotallokering. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att det bör bli möjligt att överta aktiemajoriteter i andra länders flygbolag. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om påskyndandet av liberaliseringen av luftfarten. (avsnitt 5)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Luftfartsverkets beslut att senarelägga investeringar på Arlanda. (avsnitt 5)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om privatisering av de statliga flygplatserna. (avsnitt 5)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om framtiden för Bromma flygplats. (avsnitt 5)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en uppdelning av Luftfartsverkets uppgifter vad avser produktion och myndighetsroll. (avsnitt 5)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om bolagisering och privatisering av de av Luftfartsverkets verksamheter som inte utgörs av myndighetsutövning. (avsnitt 5)

2001/02:T424 av Lars Lilja och Rinaldo Karlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tydliga och skärpta regler vad beträffar järnvägssäkerhet. (avsnitt 3)

2001/02:T426 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ersätta vägsalt med annat halkbekämpningsmedel. (avsnitt 2)

2001/02:T428 av Lilian Virgin (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att avsätta slots av regionalpolitiska skäl samt ha en beredskap för flygtrafiken till och från Gotland om så erfordras. (avsnitt 5)

2001/02:T435 av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter på järnväg. (avsnitt 3)

2001/02:T438 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en uppdelning och försäljning av Posten AB. (avsnitt 10)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att inte tillåta Posten AB att höja portot. (avsnitt 10)

2001/02:T443 av Viviann Gerdin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dagens konkurrenshinder för Vänersjöfarten. (avsnitt 4)

2. Riksdagen begär att regeringen prövar möjligheterna att få Vänersjöfarten klassad som inre vattenväg. (avsnitt 4)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att farledsavgifterna måste sänkas. (avsnitt 4)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lotsavgifterna bör sänkas med 50 %. (avsnitt 4)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Norrlandsstödet bör omfatta även Vänersjöfarten. (avsnitt 4)

2001/02:T444 av Catherine Persson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en översyn bör göras av Sjöfartsverkets avgiftskonstruktion i syfte att leda till förslag som är konkurrensneutrala. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att överväga en annan finansiering av Sjöfartsverket. (avsnitt 4)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av sjöfartens totala konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag. (avsnitt 4)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att regeringen tillsammans med övriga länder i Europa verkar för konkurrensneutrala regler gällande för Europas sjöfart. (avsnitt 4)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjösäkerhet. (avsnitt 4)

2001/02:T445 av Anders Bengtsson och Kenth Högström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en utvärdering av den postala verksamhetens bolagisering och dess effekter för samhället i allmänhet och glesbygden i synnerhet. (avsnitt 10)

2001/02:T446 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att lyfta fram frågan om konkurrensneutralitet för färjenäringen inom EU. (avsnitt 4)

2001/02:T447 av Birgitta Carlsson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte överföra allmänna vägar till enskilda vägar. (avsnitt 2)

2001/02:T448 av Birgitta Carlsson och Marianne Andersson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar. (avsnitt 2)

2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten inte skall avsäga sig det slutgiltiga ekonomiska ansvaret för vägunderhållet. (avsnitt 2)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Luftfartsverket bör få i uppdrag att planera för en fjärde bana på Arlanda. (avsnitt 5)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsrutinerna inom inrikesflyget. (avsnitt 5)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket. (avsnitt 5)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör se över sitt ägande i SAS. (avsnitt 5)

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en omprövning av hela systemet för regional upphandling av kollektivtrafik. (avsnitt 6)

26. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning: (avsnitt 1)

Regeringens förslag	Anslagsförändringar
36:1 Vägverket: Administration, 1 029 923 000	-20 000 000
36:2 Väghållning och statsbidrag, 13 370 143 000	+1 400 000 000
36:3 Banverket: Administration, 740 490 000	-5 000 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter, 7 046 840 000	+900 000 000
36:12 Rikstrafiken: Administration, 11 104 000	-500 000
36:14 Viss internationell verksamhet, 7 500 000	-1 000 000
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys, 45 625 000	-5 500 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter, 22 664 000	-2 000 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m., 25 000 000	-5 000 000
Summa för utgiftsområdet 24 468 615 000	+2 261 000 000

2001/02:T451 av Bengt Silfverstrand (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen an-
förs om temporärt sjöfartsstöd omfattande svensk personal på den danskregi-
strerade färjan M/F Hamlet. (avsnitt 4)

2001/02:T454 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

2. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:1 Vägverket:
Administration för budgetåret 2002, 969 923 000 kr. (avsnitt 1)

3. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:2 Väghållning
och statsbidrag för budgetåret 2002, 2 000 000 000 kr utöver vad regeringen
föreslår, således 15 370 143 000 kr. (avsnitt 1)

4. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:3 Banverket:
Administration för budgetåret 2002, 700 490 000 kr. (avsnitt 1)

5. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:7 Ersättning
till fritidsbåtsändamål för budgetåret 2002, 41 000 000 kr. (avsnitt 1)

6. Riksdagen beslutar i enlighet med vad som i motionen anförs om av-
veckling av politikområde 36:8 Bidrag till sjöfarten. (avsnitt 1)

7. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:8 Bidrag till
sjöfarten för budgetåret 2002, 0 kr. (avsnitt 1)

8. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:10 Rederi-
nämnden: Administration för budgetåret 2002, 0 kr. (avsnitt 1)

9. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:13 Rikstrafi-
ken: Trafikupphandling för budgetåret 2002, 686 000 000 kr. (avsnitt 1)

10. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 37:1 Post- och
telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter för bud-
getåret 2002, 12 664 000 kr. (avsnitt 1)

11. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 37:3 Ersättning
till Posten AB för grundläggande kassaservice för budgetåret 2002, 0 kr.
(avsnitt 1)

12. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen
(2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anlägg-
ande av lokala telenät. (avsnitt 10)

2001/02:T457 av Torgny Danielsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast sätta in åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken. (avsnitt 6)

2001/02:T458 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta en internationell expertgrupp studera relevansen i kritiken av utredningen om Estonia som framförts av svensk och internationell expertis. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att gruppen bör lägga fram förslag till vad som kan göras för att skapa ökad klarhet i de fall där kritiken anses vara befogad. (avsnitt 4)

2001/02:T460 av Kerstin-Maria Stalin (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att upphandlingar om tågverksamhet skall inbegripa möjlighet att ta med sig cykel. (avsnitt 6)

2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utförsäljning av svenska statens andel i SAS. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utförsäljning av Luftfartsverket. (avsnitt 5)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens på flygmarknaden. (avsnitt 5)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om delprivatisering av vissa större flygplatser. (avsnitt 5)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfarten. (avsnitt 4)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett system med miljölotsar. (avsnitt 4)

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om postservicen. (avsnitt 10)

23. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om ändring avseende utgiftsområde 22. Kommunikationer, enligt uppställning: (avsnitt 1)

Regeringens förslag	Anslagsförändringar
36:1 Vägverket: Administration, 1 029 923	-75 000
36:2 Väghållning och statsbidrag, 13 370 143	+2 000 000
36:3 Banverket: Administration, 740 490	-75 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter, 7 046 840	-1 550 000
Summa för utgiftsområdet 24 468 615	+300 000

2001/02:T466 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Posten. (avsnitt 10)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lantbrevbärarnas kassaservice. (avsnitt 10)

2001/02:T467 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett handlingsprogram för kustsjöfarten. (avsnitt 4)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrade konkurrensvillkor för Vänersjöfarten. (avsnitt 4)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avgiftssystemet ses över för att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen. (avsnitt 4)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i EU-sammanhang aktualisera frågan om finansiering av isbrytning med EU-medel. (avsnitt 4)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljötåtgärder inom sjöfarten. (avsnitt 4)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om medel till marin forskning. (avsnitt 4)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten. (avsnitt 4)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om återvinning av VOC. (avsnitt 4)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartens investeringsbehov. (avsnitt 4)

2001/02:T468 av Roy Hansson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnalternativen i Gotlandstrafiken. (avsnitt 7)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beslut som möjliggör för Rikstrafiken att träffa avtal som säkerställer nytt tonnage i Gotlandstrafiken. (avsnitt 7)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av längdmetertaxan. (avsnitt 7)

2001/02:Fi294 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

22. Riksdagen anvisar för budgetåret 2002 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen i bilaga 2. (avsnitt 1)

2001/02:K321 av Helena Bargholtz (fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Gotlandstrafikens problem. (avsnitt 7)

2001/02:MJ220 av Åke Sandström m.fl. (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att statens förhållningssätt till färjetrafiken i skärgården utreds djupgående och en strategi utformas för att säkra och utveckla färjetrafiken i skärgården i framtiden. (avsnitt 2)

2001/02:MJ338 av Agne Hansson m.fl. (c):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa tankarna på att omvandla statliga vägar till enskilda. (avsnitt 2)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anslagen till de enskilda vägarna måste höjas. (avsnitt 2)

2001/02:N218 av Ulf Nilsson (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lägre broavgifter. (avsnitt 3)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om planering av fler direkttåg över Öresund. (avsnitt 3)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samplanering av flygplatserna Kastrup och Sturup. (avsnitt 3)

2001/02:N229 av Kenneth Lantz (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om integrationsarbetet i Öresundsområdet. (avsnitt 3)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lika konkurrensförhållanden mellan förbindelselederna över Öresund. (avsnitt 3)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om farledsavgifter. (avsnitt 3)

2001/02:N258 av Margareta Viklund (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka broavgiften. (avsnitt 3)

2001/02:Sf402 av Matz Hammarström m.fl. (mp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om färdtjänsten. (avsnitt 8)

2001/02:Sk288 av Bo Lundgren m.fl. (m):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning också av det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

2001/02:Sk433 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anslagen till enskilda vägar. (avsnitt 2)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyltningspolicy. (avsnitt 2)

2001/02:So500 av Gudrun Schyman m.fl. (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdtjänsten. (avsnitt 8)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att det övergripande ansvaret för färdtjänsten överförs till Socialstyrelsen enligt vad i motionen anförs om möjligheten till att anföra besvär m.m. (avsnitt 8)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen förväntas återkomma med förslag till förbättringar av färdtjänsten. (avsnitt 8)

2001/02:So618 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

13. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att förändra färdtjänstlagen. (avsnitt 8)

2001/02:So619 av Ester Lindstedt-Staaf m.fl. (kd):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdtjänsten skall vara ett likvärdigt alternativ till kollektivtrafiken. (avsnitt 8)

2001/02:So630 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en bättre fungerande färdtjänst. (avsnitt 8)