



Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer m.m.

Till finansutskottet

Finansutskottet har gett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor) samt motioner som kan komma att väckas med anledning av propositionen i de delar de berör utskottets beredningsområde. Trafikutskottet begränsar sitt yttrande till de förslag i propositionen och motionerna som gäller dels utgiftsramen för 2018 samt de preliminära utgiftsramarna för 2019 och 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer, dels en ny lag om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen samt yrkanden i tillhörande motioner, dels försäljningen av vissa fastigheter som tillhör Trafikverket.

I yttrandet föreslår trafikutskottet att finansutskottet tillstyrker regeringens förslag i propositionen i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde och att finansutskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

I yttrandet finns fem avvikande meningar (M, SD, C, L, KD).

Utskottets överväganden

Utgiftsramen för utgiftsområde 22

Propositionen

I propositionens yrkande 8 i denna del föreslår regeringen att utgiftsramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer ska uppgå till 56 418 505 000 kronor 2018. Regeringen föreslår även i yrkande 11 att utgifterna för 2019 och 2020 som riktlinje för regeringens budgetarbete preliminärt beräknas till 59 487 miljoner kronor respektive 60 833 miljoner kronor för utgiftsområde 22.

Budgetpropositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringspartierna och Vänsterpartiet.

Motionerna

I partimotion 2017/18:3681 yrkande 3 i denna del föreslår Ulf KristerSSon m.fl. (M) att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018 minskas med 385,8 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. I motionens yrkande 4 i denna del lämnas även förslag om de preliminära utgiftsramarna för utgiftsområdet 2019 och 2020 som riktlinje för regeringens budgetarbete.

I partimotion 2017/18:2487 yrkande 5 i denna del föreslår Oscar Sjöstedt m.fl. (SD) att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018 höjs med 2 000 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. I motionens yrkande 6 i denna del lämnas även förslag om de preliminära utgiftsramarna för utgiftsområdet för 2019 och 2020 som riktlinje för regeringens budgetarbete.

Annie Lööf m.fl. (C) föreslår i partimotion 2017/18:3716 yrkande 5 i denna del att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018 minskas med 1 469 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. I motionens yrkande 6 i denna del lämnas även förslag om de preliminära utgiftsramarna för utgiftsområdet för 2019 och 2020 som riktlinje för regeringens budgetarbete.

I partimotion 2017/18:3752 yrkande 5 i denna del föreslår Jan Björklund m.fl. (L) att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018 minskas med 1 454 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. I motionens yrkande 6 i denna del lämnas förslag om de preliminära utgiftsramarna för utgiftsområdet för 2019 och 2020 som riktlinje för regeringens budgetarbete.

I kristdemokraternas partimotion 2017/18:3798 av Andreas Carlson m.fl. (KD) föreslås i yrkande 3 i denna del att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018 minskas med 605,8 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. I motionens yrkande 4 i denna del lämnas även förslag om de preliminära utgiftsramarna för utgiftsområdet 2019 och 2020 som riktlinje för regeringens arbete.

Förslag till utgiftsram för utgiftsområde 22*Tusental kronor*

År	Regeringen	M	SD	C	L	KD
2018	56 418 505	-385 800	+2 000 000	-1 469 010	-1 454 000	-605 800

Förslag till preliminära utgiftsramar för utgiftsområde 22*Miljoner kronor*

År	Regeringen	M	SD	C	L	KD
2019	59 487	-389	+1 000	-289	-1 579	-816
2020	60 833	-391	+1 000	-437	-1 753	-1 112

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet föreslår att finansutskottet tillstyrker regeringens förslag till utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018 samt de preliminära utgiftsramarna för utgiftsområdet åren därefter enligt budgetpropositionen. Motionernas förslag bör avstyrkas i motsvarande delar.

Regeringens förslag om reduktionsplikt**Propositionen**

Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) att en lag om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen ska införas. Reduktionsplikten ska bidra till att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom luftfart, med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Regeringen anser att reduktionsplikten ska uppfyllas genom en ökad inblandning av biodrivmedel i bensin (undantaget alkylatbensin) och dieselbränslen (undantaget vissa märkta dieselbränslen). De biodrivmedel som används för att uppfylla plikten ska vara hållbara. Regeringen föreslår att reduktionsplikten utformas som en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser per energienhet från de reduktionspliktiga drivmedlen. Vidare förtydligar regeringen att beräkningen ska göras på den totala reduktionspliktiga energimängden under ett kalenderår, vilket gör det möjligt att variera mängden biodrivmedel i bensin eller dieselbränsle till olika användare, i olika leveranser och över året. Regeringen föreslår att reduktionsplikten ska omfatta den som är skattskyldig för ett reduktionspliktigt drivmedel; det kan således handla om upplagshavare eller varumottagare av sådana drivmedel.

Regeringen framhåller behovet av en successiv skärpning av reduktionspliktens krav över tid. Den som omfattas av reduktionsplikten är skyldig att se till att utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden minskar för varje kalenderår i förhållande till motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle. Specifika reduktionsnivåer föreslås för åren

2018 till 2020. För åren därefter framförs att reduktionsnivåerna bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivån och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimateffektivt till det klimatpolitiska målet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om bl.a. hur den reduktionspliktiga energimängden ska beräknas liksom om beräkningen av växthusgasutsläpp och av koldioxidekvivalenter.

Regeringen föreslår vidare att om den som är reduktionspliktig har kunnat minska utsläppen mer än vad som krävs får överskottet genom en överenskommelse överlåtas till någon annan som har reduktionsplikt för samma typ av drivmedel och för samma år så att denne kan tillgodogöra sig minskningen.

I lagförslaget finns också närmare bestämmelser om tillsyn, redovisning av reduktionsplikt, försenings- och reduktionspliktsavgifter och överklagande.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018, och ändringar i lagen ska träda i kraft den 1 januari 2019 respektive den 1 januari 2020 i fråga om hur stor reduktionsplikten ska vara fr.o.m. dessa år.

Motionerna

Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) ställer sig i kommittémotion 2017/18:3352 yrkande 7 bakom att en reduktionsplikt införs i Sverige. Motionärerna framhåller att en successivt ökad inblandning av biodrivmedel kan minska de fossila koldioxidutsläppen och bidra till att Sverige når den målnivå för 2030 som Miljömålsberedningen har föreslagit. Motionärerna understryker dock att det är av yttersta vikt att reduktionsplikten är förenlig med EU-rätten och därmed skapar långsiktiga spelregler. Reduktionsplikten ska inte heller slå mot konkurrenskraften för exempelvis den svenska transportnäringen och bör därför utformas i samråd med berörda parter.

I partimotion 2017/18:3686 yrkande 12 välkomnar Annie Lööf m.fl. (C) införandet av ett system med reduktionsplikt som tvingar de som säljer drivmedel att årligen minska utsläppen med en viss procentsats genom inblandning av biodrivmedel. Motionärerna framhåller dock vikten av att reduktionsplikten är tillräckligt ambitiös och förutsägbar samt att kvoterna sätts så att de ligger i linje med målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, transporter och arbetsmaskiner är angeläget, betonar motionärerna.

I kommittémotion 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 38 vill motionärerna uppmärksamma det faktum att den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. En ökad andel förnybara drivmedel är önskvärd, och därför bör investeringar i produktion och distribution av sådana drivmedel uppmuntras. För att investeringarna ska komma till stånd behövs långsiktiga spelregler på marknaden, vilket förutsätter att de styrmedel som

används är i harmoni med EU:s regelverk. Mot denna bakgrund förordar motionärerna ett system med reduktionsplikt för drivmedel till tunga fordon, vilket innebär att varje distributör av fordonsbränslen måste se till att en viss andel av de bränslen de säljer är förnybara.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) förordar i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 38 att ett system med reduktionsplikt för fordonsflottan införs i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Motionärerna framhåller att med en reduktionsplikt kan utsläppen från den befintliga bilparken minska utan att hela bilparken behöver bytas ut innan år 2030. Samtidigt skapar reduktionsplikten långsiktiga spelregler för producenterna av biobränsle, vilket är nödvändigt för att öka investeringarna i branschen, anser motionärerna.

Martin Kinnunen och Runar Filper (SD) anser i kommittémotion 2017/18:3887 yrkande 18 att regeringen bör avvakta med att införa en reduktionsplikt för drivmedel till dess att frågan är bättre utredd. Motionärerna pekar på en rad oklarheter i den nu föreslagna modellen för reduktionsplikt, inte minst vad gäller de biodrivmedel som kan komma att användas. Den bioetanol och biodiesel som används i Sverige kommer huvudsakligen från den internationella marknaden, och med hänsyn tagen till att ökande användning av biodrivmedel indirekt kan hota orörd skog på andra kontinenter är det inte ens säkert att denna import bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv, påpekar motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag innebär att en reduktionsplikt införs som gör det tvingande för den som tillhandahåller fossila drivmedel att tillföra en viss mängd biodrivmedel i bensen och dieselbränslen. Regeringen föreslår också att kvoten biodrivmedel ska höjas etappvis under kommande år. Enligt utskottets mening handlar det om en angelägen lagstiftning med stor betydelse för att minska fordonstrafikens klimatpåverkande utsläpp av växthusgaser. Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför och har därför också påtalat hur viktigt det är att prioritera arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Utskottet vill också här uppmärksamma att riksdagen tidigare i år fastställde målet att växthusgasutsläppen från inrikestransporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att klara den nödvändiga omställningen måste samhället använda transporter smartare och fossila bränslen fasas ut till förmån för hållbara bränslen som biodrivmedel. Reduktionsplikten är enligt utskottets mening ett långsiktigt och effektivt styrmedel som både reducerar transportsektorns utsläpp och över tid kan öka användningen av biodrivmedel kraftigt. Det är enligt utskottets uppfattning därför angeläget att lagstiftningen kan träda i kraft utan onödigt dröjsmål.

Utskottet påminner om att det har behandlat frågan om reduktionsplikt tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU12 Fossiloberoende transporter. Där framhåller utskottet bl.a. att flytande och gasformiga biodrivmedel utgör en viktig komponent för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. I betänkandet välkomnade också utskottet regeringsinitiativet Bränslebytet som presenterades i mars 2017, i vilket det aktuella lagförslaget ingick som en del vid sidan av aviserade förändringar av drivmedelsbeskattningen. Utskottet konstaterar att när förslagen remitterades under våren fick de ett brett stöd från såväl industrin som miljöorganisationerna. Det är enligt utskottets uppfattning viktigt att biodrivmedelsbranschen får långsiktiga och stabila styrmedel för verksamheten.

Vad gäller transportsektorns nödvändiga omställning vill utskottet understryka att det är av stor vikt att ta till vara de möjligheter som ny teknik erbjuder och att en politik som i väl avvägda steg bidrar till utsläppsminskningar med bibehållen konkurrensförmåga i bl.a. transportsektorn är av stor betydelse. Utskottets sammanfattande bedömning är att regeringens förslag till lag om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen är väl avvägt och bidrar till en sådan utveckling. Utskottet anser därför att finansutskottet bör tillstyrka lagförslaget och avstyrka motionsförslagen.

Överlåtelse av fastigheter som förvaltas av Trafikverket

I yrkande 57 och 58 i budgetpropositionen för 2018 önskar regeringen att riksdagen godkänner att regeringen genom försäljning överlåter delar av vissa fastigheter¹ som förvaltas av Trafikverket. Regeringens avsikt är att genom denna åtgärd överlåta delar av de aktuella fastigheterna till Specialfastigheter Sverige AB, ett bolag som förvaltar fastigheter i Sverige för kunder med verksamheter som ställer höga säkerhetskrav.

Regeringen föreslår också att riksdagen godkänner att regeringen från försäljningsintäkterna vid en försäljning får avräkna dels det belopp som behövs för att lösa lån i Riksgäldskontoret som hör till fastigheterna, dels de direkta försäljningskostnader som uppkommer för staten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att regeringen i budgetpropositionen för 2018 framhåller att trafikledningen av statens vägar och järnvägar utgör en samhällskritisk funktion och att skyddet mot sabotage, spioneri och terrorism riktad mot denna typ av verksamhet behöver stärkas. I den nationella säkerhetsstrategin pekas

¹ Järnvägen 100:1 i Boden, Gullbergsvass 703:6 i Göteborg, Stora Älberg 2:2 i Hallsberg, Järnvägen 1:1 i Malmö, Butängen 2:1 i Norrköping och Änge 30:1 i Änge samt fastigheterna Brynäs 92:4 i Gävle och Tågordningen 1 i Stockholm.

också väg- och järnvägstrafik ut som avgörande för samhällets funktionalitet. Utskottet instämmer i regeringens bedömning och stödjer regeringens initiativ att avyttra vissa av Trafikverkets fastigheter där trafikledning bedrivs för att överlåta dessa till Specialfastigheter Sverige AB som har särskild kompetens att driva och förvalta byggnader med särskilda behov av säkerhetsskydd. Detta förstärkta skydd kan enligt utskottets mening bidra till att minska risken för störningar i väg- och järnvägstrafiken.

Utskottet har inga invändningar mot regeringens förslag att från försäljningsintäkterna få avräkna de kostnader som uppstår för att lösa lånen i Riksgäldskontoret och de kostnader som själva försäljningen av de aktuella fastigheterna ger upphov till.

Därmed föreslår utskottet att finansutskottet tillstyrker yrkandena 57 och 58 i budgetpropositionen.

Stockholm den 17 oktober 2017

På trafikutskottets vägnar

Jessica Rosencrantz

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Ottoson (M), Jimmy Ståhl (SD) och Lorentz Tovatt (MP).

Avvikande meningar

1. Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer m.m. (M)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Erik Ottoson (M) anför:

Vi anser att finansutskottet bör tillstyrka partimotion 2017/18:3681 av Ulf KristerSSon m.fl. (M) yrkandena 3 och 4, båda i denna del. Regeringens förslag i motsvarande delar i budgetpropositionen bör avstyrkas, likaså övriga oppositionspartiets förslag.

Vad gäller frågan om införandet av reduktionsplikt ställer vi moderater oss positiva till regeringens lagförslag. Vi vill i sammanhanget påminna om att Moderaterna länge har drivit frågan om reduktionsplikt. Vi vill dock understryka att det är av yttersta vikt att reduktionsplikten är förenlig med EU-rätten och därmed skapar långsiktiga spelregler för producenterna av biobränsle, vilket är en förutsättning för ökade investeringar i branschen.

Vi moderater vill avslutningsvis framhålla att reduktionsplikten bidrar gradvis till att minska utsläppen av koldioxid från den befintliga bilparken ju större andel biobränslen som blandas in i fossila bränslen och detta utan att hela bilparken för den sakens skull behöver bytas ut till år 2030.

Vi anser således att finansutskottet bör tillstyrka motion 2017/18:3352 (M) yrkande 7 och motion 2017/18:3833 (M) yrkande 38.

2. Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer m.m. (SD)

Tony Wiklander (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi anser att finansutskottet bör tillstyrka partimotion 2017/18:2487 av Oscar Sjöstedt m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6, båda i denna del. Regeringens förslag i motsvarande delar i budgetpropositionen bör avstyrkas, likaså övriga oppositionspartiets förslag.

I fråga om regeringens lagförslag om att införa en reduktionsplikt för bensin och dieselbränslen förespråkar vi inom Sverigedemokraterna att regeringen ska avvakta med att genomföra reduktionsplikten fram till dess att frågan är mer grundligt utredd.

Vi motsätter oss inte principiellt ett införande av en reduktionsplikt i Sverige, men i dagsläget finns det alltför många oklarheter vad gäller de biodrivmedel som ska tillsättas den fossila bensinen och dieseln. Det gäller inte minst beskattningen av biodrivmedel och ursprunget för de biodrivmedel

som är tänkta att användas. Vi vill poängtera att de biodrivmedel som används i Sverige i huvudsak är importerade produkter, och med hänsyn tagen till den förändrade markanvändningen är det inte ens säkert att denna import bidrar till att minska nettoutsläppen ur ett globalt perspektiv. Ökande användning av biodrivmedel kan indirekt hota orörd skog på andra kontinenter som röjs till följd av ökande efterfrågan på jordbruksprodukter. Detta genererar i sin tur en ”skuld” av koldioxid och metanutsläpp och utgör dessutom ett hot mot biologisk mångfald enligt vår bedömning.

Vi anser därmed att finansutskottet bör tillstyrka motion 2017/18:3887 (SD) yrkande 18.

3. Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer m.m. (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Jag anser att finansutskottet bör tillstyrka partimotion 2017/18:3716 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 5 och 6, båda i denna del. Regeringens förslag i motsvarande delar i budgetpropositionen bör avstyrkas, likaså övriga oppositionspartiets förslag.

Vad gäller regeringens lagförslag om reduktionsplikt vill jag påminna om att Centerpartiet sedan länge har förespråkat en reduktionsplikt som tvingar de som säljer drivmedel att minska utsläppen med en viss procentsats varje år genom inblandning av biodrivmedel. Det är positivt att en sådan reduktionsplikt nu införs, men vi inom Centerpartiet vill samtidigt understryka vikten av att den måste vara tillräckligt ambitiös och förutsägbar samt av att kvoterna sätts så att Sverige når målet om en fossiloberoende fordonsflotta i tid. Därför är en ökad användning av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, transporter och arbetsmaskiner en avgörande fråga för oss centerpartister.

Jag anser således att finansutskottet bör tillstyrka motion 2017/18:3686 (C) yrkande 12.

4. Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer m.m. (L)

Nina Lundström (L) anför:

Jag anser att finansutskottet bör tillstyrka partimotion 2017/18:3752 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 5 och 6, båda i denna del. Regeringens förslag i motsvarande delar i budgetpropositionen bör avstyrkas, likaså övriga oppositionspartiets förslag.

Med anledning av regeringens lagförslag om att införa reduktionsplikt för bensin och dieselbränslen vill jag hänvisa till vad Liberalerna anför i bl.a. partimotion 2017/18:3752 (L), nämligen att vi är positiva till ett reduktions-

pliktssystem men att vi även anser att det bör ha en tydlig styrning mot tung trafik. Det är enligt vår mening angeläget att biodrivmedel används där det gör mest nytta.

5. Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer m.m. (KD)

Robert Halef (KD) anför:

Jag anser att finansutskottet bör tillstyrka partimotion 2017/18:3798 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4, båda i denna del. Regeringens förslag i motsvarande delar i budgetpropositionen bör avstyrkas, likaså övriga oppositionspartiernas förslag.

Vad gäller regeringens lagförslag om reduktionsplikt ställer vi kristdemokrater oss bakom initiativet, och jag vill i sammanhanget särskilt uppmärksamma den tunga vägtrafiken som är en stor källa till koldioxidutsläpp. Kristdemokraterna anser att en ökad andel förnybara drivmedel är önskvärd, och därför vill vi stimulera till investeringar i produktion och distribution av sådana drivmedel. För att investeringarna ska komma till stånd behövs långsiktiga spelregler på marknaden, vilket förutsätter att de styrmedel som används är i harmoni med EU:s regelverk. Reduktionsplikten innebär att varje distributör av fordonsbränslen måste se till att en viss andel av de bränslen de säljer är förnybara. Vi kristdemokrater vill gärna lyfta fram det framgångsrika systemet med elcertifikat som kan tjäna som förebild i arbetet med att införa reduktionsplikt. Samtidigt betonar vi att drivmedlen ska uppfylla högt ställda krav för att inte äventyra miljö och hälsa.

Jag anser således att finansutskottet bör tillstyrka motion 2017/18:3766 (KD) yrkande 38.