

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag till anslag för budgetåret 2000 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och övriga förslag i budgetpropositionen inom utgiftsområdet. Vidare behandlar utskottet 86 motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i år.

Till betänkandet har fogats 41 reservationer och sex särskilda yttranden. De frågor som reservationerna och de särskilda yttrandena avser samt de partier som har avgett dem framgår av innehållsförteckningen (s. 165–169).

Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet liberalerna har avgivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena 1–4 (s. 154–160).

Anslag

Riksdagen beslutade den 18 november 1999 att, i enlighet med regeringens förslag, fastställa ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 25,5 miljarder kronor för budgetåret 2000. I budgetpropositionen redovisar regeringen hur den anser att denna ram bör fördelas mellan olika anslag. Den största delen av ramen, 23,2 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.

Väg och järnväg

Utskottet föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 12,8 miljarder kronor till anslaget Väghållning och statsbidrag. Av dessa medel beräknas 5,6 miljarder kronor gå till drift och underhåll. Som en följd av svårigheterna att uppnå trafiksäkerhetsmålet kommer ca 400 miljoner kronor per år under åren 1999–2003 att omfördelas till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Utskottet föreslår också att riksdagen för nästa budgetår anvisar 6,3 miljarder kronor till Banverkets anslag för banhållning, varav 2,5 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar.

Förslagen innebär att satsningar på drift och underhåll av vägarna och järnvägarna samt på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras framför investeringar i nya vägar.

I likhet med regeringen anser utskottet att det är angeläget att utreda möjligheterna till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt.

Sjö- och luftfart

Utskottet föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 405 miljoner kronor i bidrag till sjöfarten i syfte att skapa långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten. Riksdagen föreslås vidare anvisa 105 miljoner kronor i driftbidrag till kommunala flygplatser. Härutöver skall Luftfartsverket finansiera ett sådant stöd med 10 miljoner kronor. Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att Luftfartsverkets miljöarbete måste drivas med ökad kraft.

Såväl Sjöfartsverket som Luftfartsverket skall prioritera säkerhets- och miljöfrågor.

Post- och telekommunikation samt informationsteknik

Post- och telestyrelsen är central förvaltningsmyndighet för frågor om post-, tele- och radiokommunikation. Huvuddelen av kostnaderna täcks av avgifter. Utskottet föreslår att 11 miljoner kronor anvisas för att täcka vissa förvaltningskostnader. Vidare föreslår utskottet att 157 miljoner kronor anvisas för att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och postservice. Till Posten AB bör 200 miljoner kronor utbetalas som ersättning för den rikstäckande betalnings- och kassaservice som Posten tillhandahåller.

Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

Utskottet, som anser det viktigt att en högkvalitativ och miljövänlig järnvägs- trafik kan erbjudas på de marknader där järnvägen har utvecklingsmöjligheter, ställer sig bakom regeringens förslag till ekonomiska mål för SJ-koncernen. SJ bör öka fokuseringen på sin kärnverksamhet samt effektiviteten och lönsamheten inom denna.

Till anslaget Rikstrafiken: Trafikupphandling bör riksdagen anvisa 671 miljoner kronor. Anslaget bekostar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg och transportstöd till Gotland.

Kommunikationsforskning och meteorologi

För att möjliggöra en kvalificerad forskning på kommunikationsområdet föreslår utskottet att riksdagen till Statens väg- och transportforskningsinstitut och Kommunikationsforskningsberedningen anvisar 30 respektive 156 miljoner kronor.

Utskottet föreslår också att 200 miljoner kronor anvisas som bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

I betänkandet redovisas först de propositions- och motionsyrkanden som utskottet behandlar (s. 3–17). Efter varje yrkande anges i vilket avsnitt yrkandet behandlas.

Betänkandet är därefter indelat i två huvudavsnitt.

I det första – Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer – behandlas regeringens och motionernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2000. Dessa förslag redovisas i avsnitten 1–7. Utskottet tar ställning till förslagen i avsnitt 8.

I det andra – Övriga frågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer – (avsnitten 9–15) behandlar utskottet övriga frågor i budgetpropositionen och i motionerna samt redovisar övergripande synpunkter på uppföljning och utvärdering (avsnitt 16).

I *bilaga 1* finns regeringens förslag till dels lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbils-transporter, dels lag om ändring i telelagen (1993:597).

I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2000 inom utgiftsområdet. I *bilaga 3* redovisas regeringens och partiernas förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår inom utgiftsområdet.

BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 2000

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Regeringen (Kommunikationsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för år 2000 (prop. 1999/2000:1, utg.omr. 22) att riksdagen

1. antar förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (avsnitt 14),

2. antar förslaget till lag om ändring i telelagen (1993:597) (avsnitt 13),

3. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget A1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur (avsnitt 9),

4. godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 1 600 000 000 kr för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 9),

5. godkänner att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån för E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda (avsnitt 9),

6. godkänner att anslagen A2 *Väghållning och statsbidrag* och A4 *Banverket: Banhållning* får belastas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB (avsnitt 9),

7. godkänner att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas vid infriandet av utställda statliga garantier i enlighet med vad riksdagen beslutat för vissa väginvesteringar i Stockholms län inklusive Södra länken (rskr. 1997/98:213 och 1998/99:44) samt för Göteborgsöverenskommelsen (rskr. 1997/98:104 och rskr. 1997/98:317) (avsnitt 9),

8. godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 8 410 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 10),

9. godkänner att anslaget A4 *Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret (avsnitt 10),

10. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 11),

11. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 11),

12. bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 11),

13. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 11),

14. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 12),

15. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 12),

16. bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 12),

17. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission (avsnitt 12),

18. bemyndigar regeringen att tills vidare disponera avgiftsintäkter i Post- och telestyrelsens verksamhet (avsnitt 13),

19. bemyndigar regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget C2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 250 000 000 kr efter år 2000 (avsnitt 13),

20. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 14),

21. bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 14),

22. godkänner vad regeringen förordar om Rikstrafiken (avsnitt 14),

23. bemyndigar regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget D3 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtagande innebär utgifter på högst 4 000 000 000 kr under åren 2001–2005 (avsnitt 14),

24. bemyndigar regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget E2 *Kommunikationsforskningsberedningen*, ingå ekonomiska förpliktelser

som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 300 000 000 kr under åren 2001–2005 (avsnitt 15),

25. att riksdagen för budgetåret 2000 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning (i tkr): (avsnitt 8)

A1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 272 236
A2 Väghållning och statsbidrag	ramanslag	12 834 719
A3 Banverket: Sektorsuppgifter	ramanslag	934 883
A4 Banverket: Banhållning	ramanslag	6 279 322
A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	200 000
A6 Nationellt investeringsprogram	obetecknat anslag	1 650 000
B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	61 000
B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
B3 Bidrag till sjöfarten	ramanslag	405 000
B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	105 000
C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	11 206
C2 Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	157 484
C3 Ersättning till Posten AB för riks-täckande betalnings- och kassaservice	ramanslag	200 000
C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	140 000
C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	50 000
D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	ramanslag	50 000
D2 Rikstrafiken: Administration	ramanslag	10 000
D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	671 050
D4 Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	30 099
E2 Kommunikationsforskningsberedningen	ramanslag	155 851
E3 Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	44 218
E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	ramanslag	200 212
Summa		25 532 440

Motioner från den allmänna motionstiden 1999

1999/2000:T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utförsäljning av den svenska delen av SAS (avsnitt 12),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad konkurrens inom luftfarten (avsnitt 12),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfart (avsnitt 8 och 11),

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatfinansierade infrastrukturprojekt (avsnitt 9),

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om postverksamheten (avsnitt 13),

21. att riksdagen för budgetåret 2000 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer med de ändringar i förhållande till regeringens förslag som framgår av i motionen redovisad uppställning (avsnitt 8).

1999/2000:T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Gotlandstillägget (avsnitt 14),

2. att riksdagen avslår regeringens förslag till ändring av telelagen 1993:597 (avsnitt 13),

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering av infrastruktur genom PPP (avsnitt 9),

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillgängligheten för funktionshindrade (avsnitt 14),

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Öresundsförbindelsen (avsnitt 10),

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Vägverket (avsnitt 9),

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Banverket (avsnitt 8),

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Inlandsbanan (avsnitt 9),

24. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfartsavgiftssystemet (avsnitt 11),

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en gemensam, konkurrensneutral sjöfartspolitik inom EU och EES-området (avsnitt 11),

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbildningsstödet till praktikplatser ombord (avsnitt 11),

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett nationellt program för tillämpad forskning (avsnitt 15),

34. att riksdagen hos regeringen begär förslag om samverkan med kommunerna i fråga om hamnar och hamnarnas infrastruktur (avsnitt 11),

36. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om investeringar i infrastrukturen för luftfartsområdet (avsnitt 12),

37. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Luftfartsverket (avsnitt 12),

38. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om passagerarpassagen och rutinerna på flygplatsen vid incheckningen (avsnitt 12),

39. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privata och kommunala alternativ beträffande flygplatsinvesteringar (avsnitt 12),

40. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att överväga att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket (avsnitt 12),

41. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att postnummersystemet bör överföras till Post- och telestyrelsen (avsnitt 13),

42. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Posten tar ut avgifter för privata aktörers försändelser i sina postboxar (avsnitt 13),

43. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om villkoren för eftersändning utanför eget distributionsområde och s.k. privat eftersändning (avsnitt 13),

44. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om postkontoren (avsnitt 13),

45. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lantbrevbärarnas kassaservice (avsnitt 13),

46. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att postförordningens krav bör skärpas (avsnitt 13),

54. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ (avsnitt 14),

55. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationsforskning och meteorologi (avsnitt 15),

56. att riksdagen för budgetåret 2000 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer med de ändringar i förhållande till regeringens förslag som framgår av i motionen redovisad uppställning (avsnitt 8).

1999/2000:T213 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en övergång till nya finansieringsformer (avsnitt 9),

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Vägverket bör omvandlas till ett affärsverk (avsnitt 9),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ombilda Vägverkets produktionsdivision till ett av staten helägt aktiebolag som därefter snarast bör privatiseras (avsnitt 9),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Vägverkets upphandling av nybyggnationen drift och underhåll skall ske i konkurrens (avsnitt 9).

1999/2000:T217 av Sture Arnesson m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till hur ett biljettprisstöd för persontrafiken på järnväg kan utformas (avsnitt 14),

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av gällande lagstiftning med syfte att maxvikter och maxlängder på lastbilsekipage sänks (avsnitt 9),

3. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av SJ:s ägarinstruktion och regleringsbrev med syfte att föra in målet om samhällsekonomisk effektivitet samt de fem transportpolitiska delmålen (avsnitt 14),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidragen till länstrafikbolagen (avsnitt 14).

1999/2000:T221 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att under anslaget A2 Vägverket: Väghållning och statsbidrag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 13 334 719 000 kr för år 2000 enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

2. att riksdagen beslutar att under anslaget A3 Banverket: Sektorsuppgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 922 867 000 kr för år 2000 enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

3. att riksdagen beslutar att under anslaget A4 Banverket: Banhållning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 5 579 322 000 kr för år 2000 enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

4. att riksdagen beslutar att under anslaget B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 41 000 000 kr för år 2000 enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur stödet till kommunala flygplatser skall konstrueras (avsnitt 8),

6. att riksdagen beslutar att avskaffa anslaget C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalningsservice inom utgiftsområde 22 Kommunikation enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

7. att riksdagen beslutar att under anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 471 050 000 kr för år 2000 enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

8. att riksdagen begär att regeringen beslutar att under anslaget E4 Bidrag till SMHI inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 180 212 000 kr för år 2000 enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

9. att riksdagen beslutar om ett nytt system för beräkning av banavgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 8).

1999/2000:T223 av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inrättande av ett kompetenscentrum ITS (avsnitt 8),

2. att riksdagen för budgetåret 2000 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer med de ändringar i förhållande till regeringens förslag som framgår av i motionen redovisad uppställning (avsnitt 8).

1999/2000:T237 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (kd) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lastbilståg (avsnitt 14).

1999/2000:T240 av Göran Hägglund m.fl. (kd) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att undersöka förutsättningarna för privat finansiering av större infrastrukturprojekt i Sverige (avsnitt 9).

1999/2000:T243 av Carin Lundberg m.fl. (s) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet (avsnitt 13),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hela flygsektorn solidariskt bör bära kostnaderna för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer (avsnitt 12).

1999/2000:T310 av Elizabeth Nyström (m) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av förutsättningarna för att använda PPP-finansiering av den aktuella vägsträckan (avsnitt 9).

1999/2000:T314 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att småföretagare på landsbygden på ett effektivt sätt kan göra de vägfärande uppmärksamma på sin verksamhet (avsnitt 9),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av tydligare motorvägsskyltning av badstränder och andra företeelser av betydelse för trafikanterna (avsnitt 9).

1999/2000:T318 av Runar Patriksson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Vägverket Produktion bör bolagiseras och Vägverkets vägunderhåll i större utsträckning lämnas ut på anbudsupphandling (avsnitt 9).

1999/2000:T319 av Åke Sandström m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stödet till enskilda vägar (avsnitt 9).

1999/2000:T324 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det är av yttersta vikt att beslut snarast fattas om huvudman för vintertrafiken mellan Holmön och fastlandet (avsnitt 9).

1999/2000:T325 av Eskil Erlandsson och Margareta Andersson (c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förrättningskostnader för vägföreningar (avsnitt 9).

1999/2000:T327 av Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att undersöka förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorväg (avsnitt 9).

1999/2000:T328 av Gunilla Tjernberg (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet (avsnitt 9).

1999/2000:T330 av Lars Björkman och Göte Jonsson (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Vägverket skall inleda upphandling för färdigställande av motorväg på återstående sträckan av riksväg 40, enligt PPP-modellen (avsnitt 9).

1999/2000:T341 av Rolf Kenneryd (c) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till system för alternativ finansiering av vägprojekt och andra investeringsobjekt (avsnitt 9).

1999/2000:T346 av Carina Hägg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att främja forskning om grusvägar (avsnitt 15).

1999/2000:T351 av Per Landgren (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alternativa finansieringsformer för att vägprojekten E 6 norr om Uddevalla och riksväg 40 mellan Borås och Ulricehamn skall kunna komma till stånd (avsnitt 9).

1999/2000:T359 av Åsa Torstensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alternativ finansiering av Europaväg 6 (avsnitt 9).

1999/2000:T366 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunal tillståndsgivning för uppsättning av lokalt utformade vägvisningsskyltar (avsnitt 9).

1999/2000:T422 av Gudrun Lindvall (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ersätta dagens 50-skyltar med stadsbildsskyltar (avsnitt 9).

1999/2000:T438 av Anders G Högmark och Ingvar Eriksson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av den administrativa processen vid ansökan om tillstånd för skyltning utmed allmän väg (avsnitt 9).

1999/2000:T448 av Torgny Danielsson och Ann-Kristine Johansson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av gällande lagstiftning om tillståndsprövning av vägskyltning (avsnitt 9).

1999/2000:T450 av Helena Frisk (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att utvärdera lagen om färdtjänst (avsnitt 14).

1999/2000:T456 av Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägföreningarnas villkor (avsnitt 9).

1999/2000:T464 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) vari yrkas

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om drift och underhåll av det svenska vägnätet (avsnitt 8),

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bolagisering av Vägverkets produktionsdivision (avsnitt 9).

1999/2000:T503 av Per-Richard Molén (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sådana ändringar i lagen om färdtjänst att de individuella avvikelser som fysiska handikapp vanligtvis uppvisar skall beaktas vid utfärdande av tillstånd med rätt till färdtjänst (avsnitt 14).

1999/2000:T505 av Stefan Hagfeldt (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Banverket bör stå för stängselkostnaderna vid nyinvesteringar (avsnitt 10).

1999/2000:T507 av Karin Falkmer (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder så att kollektivtrafiken blir anpassad med hänsyn till resenärer med funktionshinder (avsnitt 14).

1999/2000:T508 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en utvärdering av effekterna av den nya lagen om färdtjänst (avsnitt 14).

1999/2000:T513 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att överföra bandelen Kristinehamn–Mora och samtliga tvärbanor att förvaltas av Inlandsbanan AB (avsnitt 10),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av bandelarna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare (avsnitt 8),

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av underhållsmedel för år 2000 (avsnitt 8),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Rikstrafikens ansvar för att en samordning sker mellan berörda parter i inlandet för en utökad persontrafik på järnvägen i kombination med buss på Inlandsvägen inför år 2001 (avsnitt 14).

1999/2000:T514 av Britt-Marie Danestig och Carlinge Wisberg (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medel till samordning mellan forskningsprojektet vid VTI och Norrköpings kommun för att utveckla och modernisera spårbunden kollektivtrafik (avsnitt 15).

1999/2000:T517 av Peter Pedersen och Sture Arnesson (v) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att undersöka möjligheterna att i projektform pröva nolltaxa i kollektivtrafiken i ett eller flera län, förslagsvis Örebro och Värmlands län, enligt vad som anförts i motionen (avsnitt 14).

1999/2000:T520 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen an-

förts om ett samlat huvudmannaskap vad gäller färdtjänstlegitimerades resor (avsnitt 14).

1999/2000:TU1

1999/2000:T521 av Tomas Högström och Karin Falkmer (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik (avsnitt 14).

1999/2000:T525 av Thomas Julin m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring i färdtjänstlagen (avsnitt 14).

1999/2000:T527 av Lena Sandlin och Per Erik Granström (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den kommunala färdtjänstlagstiftningen och dess tillämpning (avsnitt 14).

1999/2000:T530 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt upphandling av tågtrafik på sträckan Östersund–Sundsvall (avsnitt 14).

1999/2000:T536 av Marianne Andersson och Lena Ek (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förverkliga ett pilotprojekt för ny spårbunden kollektivtrafik i Linköping (avsnitt 15).

1999/2000:T541 av Agne Hansson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Kalmar län skall tillhöra en och samma banverksregion (avsnitt 10).

1999/2000:T543 av Ulf Björklund (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Rikstrafikens trafikupphandling av kollektivtrafik i norra inlandet (avsnitt 14).

1999/2000:T548 av Åke Sandström (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samordningsbehovet mellan färdtjänst och sjukresor (avsnitt 14).

1999/2000:T549 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att upphandlingen av järnvägstrafik bör omfatta flera år (avsnitt 14),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ:s roll bör renodlas till att i framtiden vara en stark operatör som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar (avsnitt 14),

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en finansiering av Öresundsbroavgifterna (avsnitt 10),

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upphandling av Banverkets produktion (avsnitt 10),

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ändra den förordning som reglerar SJ:s trafikrätter (avsnitt 14),

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kombitrafik (avsnitt 14),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatisering av Statens järnvägar (avsnitt 14).

1999/2000:T601 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att återkomma till riksdagen med förslag om skattefinansiering av isbrytarservicen (avsnitt 11).

1999/2000:T602 av Sten Andersson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förslag på hur svensk sjöfartsnäring långsiktigt skall kunna vara internationellt konkurrensduglig (avsnitt 11).

1999/2000:T604 av Agne Hansson och Lena Ek (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att fraktkostnaderna fr.o.m. den 1 januari 2000 på färjorna mellan Gotland och fastlandet återställs till den nivå som gällde före delavvecklingen av Gotlandstillägget (avsnitt 14).

1999/2000:T605 av Agne Hansson och Lena Ek (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av lägre flygpriser till och från Gotland (avsnitt 12).

1999/2000:T606 av Agne Hansson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etablerande av färjetrafik mellan Öland och Gotland och mellan Västervik och Visby (avsnitt 14).

1999/2000:T607 av Per Lager m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om skärpta regler för fritidsbåtar i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 11).

1999/2000:T608 av Inger René och Kent Olsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnaden för anlöp till svensk hamn (avsnitt 11).

1999/2000:T609 av Per Lager m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att införa obligatorisk registrering av större fritidsbåtar (avsnitt 11).

1999/2000:T610 av Bengt Silfverstrand (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister (avsnitt 11).

1999/2000:T611 av Karin Enström (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett nytt statligt båtregister (avsnitt 11).

1999/2000:T613 av Roy Hansson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ta fram en lång-

siktig lösning före 1 juli 2000 om hur godstrafiken till och från Gotland skall utformas (avsnitt 14).

1999/2000:TU1

1999/2000:T614 av Helena Bargholtz och Kenth Skårvik (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om byggandet av Svea kanal (avsnitt 11).

1999/2000:T616 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en avreglering och privatisering av de svenska hamnarna (avsnitt 11),

4. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om kostnadsansvaret för isbrytning (avsnitt 11),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Vänersjöfarten (avsnitt 11),

6. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om konkurrenssituation i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 11),

7. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om Sjöfartsverkets taxerättning i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 11),

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att TAP-avtalet bör ändras så att avtalet blir ett nettoavtal (avsnitt 11),

12. att riksdagen hos regeringen begär förslag på ett långsiktigt system som ersätter nuvarande ordning vad gäller Gotlandstrafiken att lämnas före den 1 juli 2000 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 14),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om subventioner av Kvarkestrafiken (avsnitt 11),

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnadsbehovet av farleden till Göteborgs hamn (avsnitt 11),

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett nytt statligt båtregister (avsnitt 11).

1999/2000:T617 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändringen av kapaciteten i det europeiska luftrummet (avsnitt 12),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SAS bör privatiseras (avsnitt 12),

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansierade slottider (avsnitt 12),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en privatisering av Arlanda flygplats (avsnitt 12),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utökad flygkapacitet i Stockholmsområdet (avsnitt 12),

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Bromma flygplats (avsnitt 12),

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en privatisering av Landvetters och Sturups flygplatser (avsnitt 12),

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att på sikt privatisera de övriga flygplatserna i Sverige (avsnitt 12),

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en uppdelning av Luftfartsverkets produktionsdel och myndighetsdel (avsnitt 12),

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flygtrafiktjänsten och flygtrafikdriften bör privatiseras (avsnitt 12),

11. att riksdagen begär att regeringen låter se över olycksutvecklingen inom privatflyget (avsnitt 12),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige bör sträva efter en ledande position inom flygmiljö (avsnitt 12).

1999/2000:T619 av Lilian Virgin (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av ett snabbt beslut som leder till jämlika konkurrensförhållanden för fraktkostnaderna till och från Gotland (avsnitt 14).

1999/2000:T621 av Kristina Zakrisson och Birgitta Ahlqvist (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygtrafiken (avsnitt 12).

1999/2000:T622 av Lennart Daléus (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avveckling av Bromma flygplats (avsnitt 12).

1999/2000:T623 av Carina Hägg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inskränkningar i rätten att använda sjöflygplan för fritidsflygning (avsnitt 12).

1999/2000:T624 av Agneta Lundberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etablering av ett allmänt båtregister (avsnitt 11).

1999/2000:T625 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Vänersjöfartens utveckling (avsnitt 11).

1999/2000:T626 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utredning av stödet till Gotlandstrafiken (avsnitt 14),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt ägande av fartygen (avsnitt 14).

1999/2000:T627 av Ulf Björklund (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett fullföljande av förstudien om Dala Kanal (avsnitt 11).

1999/2000:T629 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om godstransporter och hamnverksamhet (avsnitt 11).

1999/2000:T630 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av att utveckla system för fördelning av start- och landningstider från marknadsekonomiska principer innan man börjar planera för ny flygplatskapacitet (avsnitt 12),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att begränsa antalet flygrörelser på en flygplats (avsnitt 12).

1999/2000:T707 av Gudrun Lindvall (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet och möjligheterna av att genomföra en minskning av antalet riktnummerområden (avsnitt 13).

1999/2000:T708 av Kenneth Johansson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett nationellt kompetenscentrum inom ITS vid Högskolan Dalarna (avsnitt 9),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering (avsnitt 9).

1999/2000:T802 av Gunnel Wallin m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det är möjligt att bibehålla lantbrevbärarservicen (avsnitt 13),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att postservicen med brev och paket och viss penningförmedling samt bankfunktioner skall finnas kvar (avsnitt 13).

1999/2000:T803 av Lena Ek (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt verksamhet för Posten AB:s lantbrevbäring och dess kassaservice (avsnitt 13).

1999/2000:T805 av Runar Patriksson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnader för Öresundsbron (avsnitt 10).

1999/2000:T807 av Sofia Jonsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt verksamhet för Posten AB:s lantbrevbäring och dess kassaservice (avsnitt 13).

1999/2000:T810 av Åsa Torstensson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Postens planer på avveckling av kassaservice (avsnitt 13),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprättande av post- och kassaservice (avsnitt 13).

1999/2000:T812 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utredning om transporternas betydelse för skärgårdsområdena (avsnitt 9),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Vägverket ges i uppdrag att i samråd med Glesbygdsverket komma med förslag till enhetliga regler för statens färjetrafik (avsnitt 9).

1999/2000:T813 av Åke Sandström (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av lösning av åretruntrafiken till Holmön (avsnitt 9).

1999/2000:T816 av Sven Bergström (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en fullgod postservice över hela landet (avsnitt 13).

2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att säkra en fullgod postservice i enlighet med devisen att hela landet skall ges möjligheter att leva och utvecklas (avsnitt 13).

1999/2000:T817 av Marianne Andersson och Åsa Torstensson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om gränsregional postgång (avsnitt 13),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om teletaxorna i gränsregioner (avsnitt 13).

1999/2000:Fi212 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari yrkas

21. att riksdagen för budgetåret 2000 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer med de ändringar i förhållande till regeringens förslag som framgår av i motionen redovisad uppställning (avsnitt 8).

1999/2000:N214 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprätthållande av post- och kassaservice (avsnitt 13),

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om postens planer på att avveckla kassaservicen (avsnitt 13),

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av nuvarande regler gällande vägskyltar (avsnitt 9),

27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägföreningarnas alltför höga kostnader (avsnitt 9),

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrade möjligheter för kombitrafiken (avsnitt 14),

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om driftbidragets betydelse för det inhemska flyget (avsnitt 12).

1999/2000:N279 av Ulf Björklund m.fl. (kd) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av skyltningsförförordningarna (avsnitt 9).

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utökad tillgänglighet i kollektivtrafiken (avsnitt 14),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en flexiblere färdtjänst (avsnitt 14).

1999/2000:So490 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär en utredning som ser över färdtjänstlagen så att färdtjänsten anpassas till den resandes behov (avsnitt 14).

UTSKOTTET

Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Avsnittets innehåll

I avsnitten 1–7 redovisas regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2000 inom utgiftsområdet. I avsnitt 8 redovisas utskottets ställningstagande till dessa förslag. De yrkanden som behandlas är:

- proposition 1999/2000:1 utgiftsområde 22 yrkande 25,
- motion T209 yrkande 13 delvis och yrkande 21 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp),
- motion T210 yrkandena 21, 23 och 56 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- motion T221 av Per-Richard Molén m.fl. (m)
- motion T223 av Eskil Erlandsson m.fl. (c),
- motion T319 av Åke Sandström m.fl. (c),
- motion T464 yrkande 17 av Tuve Skånberg m.fl. (kd),
- motion T513 yrkandena 2 och 3 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c),
- motion T708 av Kenneth Johansson (c),
- motion Fi212 yrkande 21 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

1 Vägverket

1.1 Anslag A1 Vägverket: Administration

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, expertstöd internt, intern utveckling, regeringens utredning om alternativ finansiering av infrastrukturprojekt samt övriga kostnader som ej är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår ett ramanslag på 1,3 miljarder kronor. Av budgetpropositionen framgår att anslagsberäkningen innebär att 135 miljoner kronor flyttas över till anslaget A2 Väghållning och statsbidrag för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

I tre motioner föreslås en minskning av anslaget. Johnny Gylling m.fl. (kd) gör i motion T210 bedömningen att Vägverkets administration kan effektiviseras och föreslår mot den bakgrunden en neddragning av anslaget med 20 miljoner kronor (yrkande 56).

Eskil Erlandsson m.fl. (c) vill minska Vägverkets administrationsanslag med drygt 127 miljoner kronor. Detta föreslås i motion T223 (yrkande 2). Av motion T319 av Åke Sandström m.fl. (c) framgår att Centerpartiet genom neddragningen vill delfinansiera en ökad satsning på enskilda vägar (jfr avsnitt 1.2).

Enligt Lars Leijonborg m.fl. (fp) är det möjligt att göra vissa administrativa besparingar. I motion Fi212 föreslås sålunda att anslaget minskas med 75 miljoner kronor (yrkande 21 delvis). Samma förslag återfinns i motion T209 (fp) av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (yrkande 21 delvis).

1.2 Anslag A2 Vaghållning och statsbidrag

Från anslaget bekostas Vägverkets sektorsuppgifter och myndighetsutövning samt statlig vaghållning och de statsbidrag Vägverket administrerar.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår för nästa budgetår en medelsanvisning på 12,8 miljarder kronor. Utgångspunkten för hur anslagsmedlen under anslaget bör användas är, enligt regeringen, främst riksdagens beslut om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) och riksdagens beslut om det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Regeringen konstaterar att anslaget för år 2000 ligger på en något lägre nivå än vad som krävs för att den av statsmakterna beslutade nationella vaghållningsplanen samt de av länsstyrelserna, och i förekommande fall självstyrelseorganen, fastställda länsplanerna skall kunna genomföras. Enligt regeringens bedömning skall emellertid de fastställda planerna kunna genomföras, även om det sker med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering. Vidare betonar regeringen vikten av att det elvapunksprogram för ökad trafiksäkerhet, som regeringen presenterade våren 1999, genomförs. År 1999 ändrades regleringsbrevet för Vägverket, innebärande att fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, inom ramen för den nationella vaghållningsplanen, skall planeras fram till år 2003. Härutöver skall särskilda trafiksäkerhetsåtgärder genomföras på hela det statliga vägnätet för upp till 400 miljoner kronor per år under perioden 1999–2003. Finansieringen åstadkoms genom en minskning av dels Vägverkets administrationsanslag, dels anslagsposten för sektorsuppgifter inom anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag.

Utöver trafiksäkerhetsåtgärder bör, anser regeringen, medel till drift och underhåll av statens vägar prioriteras. Med hänsyn härtill bedömer regeringen att andra investeringsobjekt måste senareläggas i förhållande till den

nationella väghållningsplanen. Satsningen på drift och underhåll bör däremot öka till en nivå motsvarande 5,5 miljarder kronor.

1999/2000:TU1

I nedanstående sammanställning visas väghållningsanslagets fördelning på anslagsposter, dels enligt regeringens beräkningar för år 2000, dels enligt regleringsbrev för år 1999. Den nya anslagsposten för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, 400 miljoner kronor för år 2000, motsvaras enligt budgetpropositionen av dels en föreslagen minskning av anslaget A1 Vägverket: Administration, dels en minskning av anslagsposten för sektorsuppgifter inom A2-anslaget.

Område	Anslagspost	År 1999 milj.kr.	År 2000 milj.kr.
Sektorsuppgifter		785	475
Myndighetsuppgifter		495	607
Statlig väghållning			
	Investeringar i nationell plan	2 662	2 281
	Investeringar i regional plan	1 498	1 143
	Investeringar i fysiska trafik- säkerhetsåtgärder		400
	Investeringar i Södra länken	400	400
	Drift och underhåll	5 117	5 551
Bidrag			
	Drift och byggande av en- skilda vägar	100	566
	Storadsöverenskommelser	488	660
	Bidrag i regionala planer inkl. handikappåtgärder	350	752
Till regeringens förfogande		585	
Summa		12 500	12 835

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslår i motion T221 att anslaget höjs med 500 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Enligt motionärerna krävs mer resurser till vägutbyggnad samt till drift och underhåll. Ökningen bör också möjliggöra en förbättrad standard på det enskilda vägnätet och insatser för att höja den passiva säkerheten i vägnätet (yrkande 1).

Kristdemokraterna vill höja anslaget med 300 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Tuve Skånberg m.fl. (kd) anför i motion T464 att driften och underhållet av vägnätet har försumrats under många år. Som följd härav har trafiksäkerheten försämrats. Resurstillskottet föreslås gå till att bygga bort de mest trafikfarliga vägavsnitten och till trafiksäkerhetsbetingat underhåll (yrkande 17).

Eskil Erlandsson m.fl. (c) framhåller i motion T223 att anslaget bör höjas med 750 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Av resurstillskottet bör 400 miljoner kronor gå till drift och underhåll samt till bärighetshöjande åtgärder, medan 350 miljoner kronor bör användas för att åstadkomma en bättre trafiksäkerhet och en bra vägstandard på de olycksdrabbade Europavägarna (yrkande 2 delvis).

Åke Sandström m.fl. (c) föreslår i motion T319 en höjning av anslagsposten till enskilda vägar med 110 miljoner kronor till 670 miljoner kronor. Den ökade satsningen bör finansieras, till hälften genom en överflyttning av medel från anslaget A1 Vägverket: Administration, och till återstående del genom en omDispositionering inom väghållnings- och statsbidragsanslaget.

2 Banverket

2.1 Anslag A3 Banverket: Sektorsuppgifter

Anslaget finansierar Banverkets kostnader för övergripande sektorsinsatser, järnvägs museet i Ängelholm, försvarsuppgifter, forskning och utveckling, bidrag till Inlandsbanan, övrig utveckling, stöd och expertfunktioner, Tågtrafikledningen och Järnvägsinspektionen. Från anslaget har 2 028 000 kr överförts till utgiftsområde 18 till länsstyrelsernas arbete med de långsiktiga planerna. Sparandet på anslaget uppgick vid utgången av år 1998 till 124 miljoner kronor. För innevarande budgetår pekar prognosen på att anslaget kommer att överskridas med drygt 21 miljoner kronor.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår ett ramanslag för sektorsuppgifter som uppgår till 935 miljoner kronor.

Med anledning av en av Godstransportdelegationen aktualiserad fråga om sektorsansvaret för kombinerade transporter uttalar regeringen att Banverket i samverkan med övriga trafikverk bör ha det övergripande ansvaret för utvecklingen inom området.

Motionsförslag

Johnny Gylling m.fl. (kd) noterar i motion T210 att Riksrevisionsverket kritiserat Banverket för brister i ekonomiadministrationen och att regeringen uppmanar verket att effektivisera administrationen. Kristdemokraterna anser mot den bakgrunden att Banverket genom produktivitetshöjningar och effektiviseringar bör kunna göra besparingar. Verkets sektorsanslag bör minskas med 40 miljoner kronor (yrkande 21).

I motion T221 föreslår Per-Richard Molén m.fl. (m) att anslaget minskas med 12 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Motionärerna anser att Banverket bör klara ökade kostnader inom ramen för nuvarande anslag (yrkande 2).

Av motion Fi212 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) framgår att Folkpartiet önskar en neddragning av anslaget med 75 miljoner kronor (yrkande 21 delvis). Motionärerna bedömer att vissa besparingar kan göras inom byråkratin. Ett förslag av samma innebörd återfinns i motion T209 (fp) av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (yrkande 21 delvis).

2.2 Anslag A4 Banverket: Banhållning

Från anslaget finansieras ny- och återinvesteringar, investeringar i stomjärnvägar som är betingade av regional trafik samt drift- och underhållsåtgärder. Vidare finansieras från anslaget avskrivningskostnader för eldriftsanläggningar samt statens andel av kapitalkostnaderna för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelsen år 1983 mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten. Från anslaget finansieras även investeringar i länsjärnvägar, Inlandsbanan samt ersättning för användande av järnvägen på Öresundsförbindelsen.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår för år 2000 för Banverkets banhållning ett ramanslag om 6,3 miljarder kronor med följande beräknade fördelning på anslagsposter.

<i>Anslagspost</i>	<i>Belopp, milj. kr.</i>
Drift och underhåll av statliga järnvägar	2 500
Investeringar i stomjärnvägar	2 618
Regionala järnvägsinvesteringar	350
Kostnader för lån avseende järnvägsinvesteringar	811
<i>Summa</i>	<i>6 279</i>

Beträffande anslagsposten för investeringar i stomjärnvägar anför regeringen att angivet belopp, för att kunna jämföras med de årliga planerna per år, skall ökas med det bidrag till Årstabron med 400 miljoner kronor som Stockholms läns landsting bidrar med. Regeringen prioriterar underhållsåtgärder på järnvägsnätet.

Motionsförslag

Genom ökad konkurrensutsättning av såväl produktion som banunderhåll finns möjligheter till besparingar, enligt vad som uttalas i motion T221. Per-Richard Molén m.fl. (m) anser att anslaget kan minskas med 700 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag (yrkande 3).

I samma motion förordas en återgång till det gamla systemet för beräkning av banavgifter. Med en höjning av avgifterna till den nivå som gällde före 1998 års transportpolitiska beslut skulle banhållningsanslaget kunna minskas med ytterligare 690 miljoner kronor (yrkande 9).

Av motion Fi212 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) framgår att Folkpartiet av besparingsskäl vill minska banhållningsanslaget med 1 550 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag (yrkande 21 delvis). Samma förslag förs fram i motion T209 (fp) av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (yrkande 21 delvis).

I motion T513 behandlas frågor om Inlandsbanan. Motionärerna, Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c), anser att staten för år 2000 bör bidra till drift och underhåll av banan med 65 miljoner kronor. Medlen bör utgå ur banhållningsanslaget (yrkande 3). I motionen framhålls vidare behovet av upprustning av bandelarna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare (yrkande 2).

Också i motion T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd) krävs att 65 miljoner kronor ur banhållningsanslaget avsätts för drift och underhåll av Inlandsbanan (yrkande 23).

2.3 Anslag A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Från anslaget bekostas utbetalning av finansiellt stöd från Europeiska gemenskapen till svenska projekt på området för transeuropeiska nätverk (TEN) för infrastrukturerna inom transport och telekommunikation. I enlighet med principen om bruttoredovisning redovisas stödet på inkomsttitel på statsbudgeten samt i form av anslag på statsbudgetens utgiftssida. Av budgetpropositionen framgår att stöd under år 1999 har beviljats för bl.a. avsnitt av Europaväg 6 och Europaväg 18 samt för byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron.

För år 2000 föreslår regeringen att anslaget beräknas till samma belopp som för innevarande budgetår, dvs. 200 miljoner kronor.

2.4 Anslag A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling

Från anslaget bekostas återbetalningen av vissa skulder och andra åtaganden som staten har inom ramen för de särskilda storstadsöverenskommelserna i Stockholm och Göteborg samt bidrag till Inlandsbanan.

Regeringen föreslår ett obetecknat anslag för år 2000 om 1 650 miljoner kronor, dvs. samma belopp som för innevarande budgetår.

3 Sjöfart

3.1 Anslag B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Från anslaget finansieras tjänster inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, vilka inte finansieras via handelssjöfarten.

I budgetpropositionen redovisas att handelssjöfartens betalningsansvar ökat markant de senaste åren och att anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåtssektorn åsamkar Sjöfartsverket. Till följd härav har verket tvingats finansiera dessa kostnader med avgifter som handelssjöfarten betalar. Regeringen anser att en uppjustering av anslaget nu bör göras och föreslår därför att anslaget höjs från nuvarande nivå på 44,4 miljoner kronor till 61 miljoner kronor.

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) motsätter sig regeringens förslag om höjning av anslaget. I motion T221 föreslås i stället en minskning med 3,4 miljoner kronor, jämfört det belopp som anvisats för innevarande budgetår (yrkande 4).

3.2 Anslag B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Från anslaget bekostas bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerns Seglationsstyrelse.

Regeringen föreslår att anslaget för år 2000 tas upp till 62,7 miljoner kronor. Beloppet är oförändrat jämfört med vad riksdagen anvisat för innevarande budgetår.

3.3 Anslag B3 Bidrag till sjöfarten

Enligt det sjöfartspolitiska beslut som riksdagen antog år 1996 (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) skulle staten främja långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelsjöfarten för åren 1997–2001. Statligt stöd skulle lämnas till arbetsgivarens kostnader för skatt och sociala avgifter. Bidraget, som ursprungligen uppgick till 29 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft, höjdes fr.o.m. den 1 juli 1998 till 45 000 kr. På hösten 1998 ställde sig riksdagen bakom en överenskommelse som den 16 november 1998 ingicks mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO (prop. 1998/99:1 utg.omr. 22, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). Enligt överenskommelsen skall statens ekonomiska stöd till sjöfarten bygga på den s.k. bruttomodellen som – förutom full återbetalning av skatt för sjömän, såväl tillvidareanställda som tillfälligt anställda enligt det s.k. TAP-avtalet – innebär bidrag till de sociala avgifterna med 58 000 kr per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 t.o.m. år 2001.

Anslaget är för innevarande budgetår upptaget till 405 miljoner kronor. I enlighet med förslag till tilläggsbudget 2 till statsbudgeten för år 1999 (utgiftsområde 22) har riksdagen beslutat om en höjning av anslaget med 85 miljoner kronor (prop. 1999/2000:1 delvis, bet. 1999/2000:FiU11, rskr. 1999/2000:38).

Regeringen föreslår att anslaget för budgetåret 2000 tas upp med 405 miljoner kronor, dvs. med samma belopp som i statsbudgeten för innevarande budgetår. Genom den föreslagna höjningen på tilläggsbudget 2 för år 1999 anser sig regeringen ha säkerställt att utbetalningarna från Rederinämnden skall kunna ske under innevarande budgetår.

Motionsförslag

Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) konstaterar i motion T209 att svensk sjöfart möter hård konkurrens, såväl från europeiska rederier, t.ex. norska och holländska som får stort statligt stöd, som från asiatiska och andra utomeuropeiska rederier med låga bemanningskostnader. Att värja sig mot hoten med breda industristöd är emellertid ekonomiskt omöjligt och innebär dessutom en otjänst mot branschen själv och näringspolitiken i stort. Mot den bakgrunden anser motionärerna att det s.k. rederistödet skall avvecklas, med början år 2000. I motionen (yrkande 13 delvis och yrkande 21 delvis) föreslås en nedräkning av anslaget med 105 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Samma förslag förs fram i motion Fi212 (fp) av Lars Leijonborg m.fl. (yrkande 21 delvis).

4 Luftfart

Anslag B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser

Våren 1998 beslutade riksdagen att staten, inom ramen för ett oförändrat delat huvudmannaskap för luftfartens infrastruktur, skulle ta ett större ansvar för driften vid kommunala flygplatser (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I enlighet med riksdagsbeslutet inrättades fr.o.m. budgetåret 1999 ett nytt anslag för driftbidrag till kommunala flygplatser. Det nya stödet ersatte dels det tidigare driftbidraget till kommunala flygplatser i skogslänen, dels det provisoriska resultatutjämningsbidraget från Luftfartsverket till de största kommunala flygplatserna. Stödet skulle omfatta totalt 115 miljoner kronor per år, varav 105 miljoner kronor skulle anvisas över anslaget medan återstoden, 10 miljoner kronor, skulle bestridas av Luftfartsverket.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att anslaget förs upp med 105 miljoner kronor.

Motionsförslag

I motion T221 av Per-Richard Molén m.fl (m) riktas inga invändningar mot regeringens förslag till anslagsberäkning. Men enligt motionärerna bör stödet ges en annan utformning. Stödet bör sålunda användas till trafikupphandling, inte till att täcka kostnader för terminalanläggningar (yrkande 5).

5.1 Anslag C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet inom post- och teleområdena. Myndighetens uppgift är att utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna. Verksamheten finansieras huvudsakligen med avgifter som inlevereras på särskild inkomstittel. Avgifterna tas ut av dem som berörs av myndighetens verksamhet men får inte disponeras av myndigheten. För myndigheten har därför inrättats ett anslag, C1 Post- och telestyrelsen, som för innevarande år är upptaget med 147 miljoner kronor.

Regeringen föreslår en ny konstruktion som innebär att PTS själv får disponera sina avgiftsinkomster. Mot den bakgrunden bör ett nytt anslag inrättas, C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter, för finansiering av förvaltningskostnader för upphandling av samhällsåtaganden och totalförsvar. För år 2000 bör anslaget enligt regeringen beräknas till 11,2 miljoner kronor.

5.2 Anslag C2 Upphandling av samhällsåtaganden

Anslaget används för att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. För år 2000 föreslår regeringen att anslaget tas upp med 157 miljoner kronor. Ett under 1998 uppkommet anslagssparande om 75 miljoner kronor bör enligt regeringen användas för finansiering av blindskriftsförsändelser, utsträckt lantbrevbärrarservice samt för att möta ökad efterfrågan på telekommunikationstjänster.

5.3 Anslag C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice

Regeringens förslag

I mars 1998 beslutade regeringen att tillsätta en utredning med uppgift att utreda statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen. Samma år överlämnade utredningen betänkandet Kassaservice (SOU:159). Enligt regeringen bör ersättningen till Posten AB för den rikstäckande kassaservicen behållas i avvaktan på resultatet av remissbehandlingen av betänkandet. I enlighet härmed föreslår regeringen ett oförändrat ramanslag på 200 miljoner kronor.

Motionsförslag

I motion T221 avvisar Per-Richard Molén m.fl. (m) regeringens förslag om ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice. Anslaget är enligt moderaterna att betrakta som en förtäckt statlig subvention. Behovet av service bör i stället tillgodoses genom upphandling (yrkande 6).

5.4 Anslag C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

1999/2000:TU1

Med stöd av riksdagens bemyndigande har regeringen i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. Den statliga ersättningen till företaget fastställs i samband med att riksdagen beslutar om statsbudget för budgetperioden.

Regeringen föreslår att anslaget för år 2000 förs upp med 140 miljoner kronor.

5.5 Anslag C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Regeringens förslag

Med anslaget finansieras IT-kommissionens och 2000-delegationens verksamhet samt vissa ytterligare åtgärder i form av utredningar och projektbidrag m.m. som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik. För innevarande budgetår har på anslaget anvisats 60 miljoner kronor, varav 10 miljoner kronor på tilläggsbudget 1. För nästa år föreslår regeringen ett ramanslag på 50 miljoner kronor.

Motionsförslag

Idén om en digital allemansrätt förutsätter en heltäckande digital infrastruktur. Utvecklingen mot en bättre teknikstruktur är en överlevnadsfråga som kräver snabba åtgärder. Med hänvisning till detta föreslås i motion T223 av Eskil Erlandsson m.fl. (c) att anslaget höjs med 750 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Medlen bör användas för en satsning på bredbandsutbyggnad (yrkande 2 delvis).

I motion T223 föreslås också ett särskilt stöd till uppbyggandet och finansieringen av ett nationellt kompetenscentrum inom ITS, Intelligent Transport System, vid Högsolan Dalarna. Motionärerna, Eskil Erlandsson m.fl. (c), anser att 15 miljoner kronor bör anvisas för ändamålet under utgiftsområde 22 Kommunikationer (yrkande 1 och yrkande 2 delvis). Ett förslag av samma innebörd förs fram av Kenneth Johansson (c) i motion T708.

6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

6.1 Anslag D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier

SJ-koncernen består av affärsverket SJ, som är moderföretag, och AB Swedcarrier, som är helägt av affärsverket och fungerar som ett sammanhållande företag för SJ:s bolagsgrupp. Anslaget används för att möjliggöra en resultatutjämnning inom koncernen. Bakgrunden är att medel från försäljningar av dotterbolag i AB Swedcarrier inte får överföras till SJ i form av obe-

skattade koncernbidrag, eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till affärsverket SJ.

1999/2000:TU1

Regeringen föreslår att anslaget för år 2000 förs upp med 50 miljoner kronor. Detta belopp jämte anslagssparandet motsvarar enligt regeringen de realisationsvinster som kommer att behöva överföras till SJ efter försäljningar inom Swedcarrierkoncernen.

6.2 Anslag D2 Rikstrafiken: Administration

Den nya myndigheten Rikstrafiken inledde sin verksamhet den 1 juli 1999. Rikstrafikens uppgift är att verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken. Myndigheten skall följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken. Vidare skall den svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som saknar förutsättningar för kommersiell drift.

Myndigheten beräknas enligt regeringen vara fullt utbyggd i början av år 2000 och skall då förfoga över de medel som kommer att anvisas på de två anslagen D2 Rikstrafiken: Administration och D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling. Sistnämnda anslag bildas genom sammanläggning av de nuvarande anslagen B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. och D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik. Rikstrafiken kommer också att överta ansvaret för eventuella utbetalningar i samband med att anslaget D5 Kostnader för avveckling av styrelsen för riksfärdtjänst avvecklas.

Anslaget D2 motsvarar det nuvarande anslaget D6 Rikstrafiken. Regeringen föreslår ett ramanslag för år 2000 på 10 miljoner kronor, dvs. ett oförändrat belopp jämfört med vad som anvisats för innevarande år.

6.3 Anslag D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Regeringens förslag

Regeringen föreslår för år 2000 ett ramanslag på 671 miljoner kronor. Anslagsnivån kan jämföras med vad som för innevarande budgetår anvisats under anslagen B2 Transportstöd till Gotland, 190 miljoner kronor, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., 405 miljoner kronor, samt D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik, 205 miljoner kronor, dvs. totalt 800 miljoner kronor. Regeringen säger sig ha för avsikt att för kommande år anpassa anslaget så att intentionerna i den transportpolitiska propositionen kan uppfyllas.

Motionsförslag

Enligt vad som framhålls i motion T221 av Per-Richard Molén m.fl. (m) bör anslaget i jämförelse med regeringens förslag minskas med 200 miljoner

kronor, motsvarande den ersättning som utgår till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik (yrkande 7).

1999/2000:TU1

6.4 Anslag D4 Viss internationell verksamhet

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

Regeringen föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar ett ramanslag på 7,5 miljoner kronor.

7 Kommunikationsforskning och meteorologi

7.1 Anslag E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling på uppdrag av myndigheter och andra beställare. Uppdragsintäkterna skall svara för minst 70 % av totalintäkterna. Anslaget skall användas för myndighetsuppgifter samt för att täcka vissa övriga kostnader för kompetensutveckling, särskild utrustning, lokaler och administration.

För år 2000 föreslår regeringen ett ramanslag på 30 miljoner kronor, vilket motsvarar anslaget för innevarande år jämte pris- och löneomräkning.

7.2 Anslag E2 Kommunikationsforskningsberedningen

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) har till uppgift att lämna stöd till långsiktig, kunskapsuppbyggande forskning i syfte att säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB skall stödja samhällsmotiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet.

Med hänvisning till riksdagsbeslutet om utgiftstak och utgiftsramar för åren 2000–2002 föreslår regeringen att KFB:s ramanslag minskas, från 169 miljoner kronor för innevarande budgetår, till 156 miljoner kronor för år 2000. I sammanhanget anför regeringen att KFB inte avser att göra neddragningar inom något utpekat verksamhetsområde med anledning av anslagsminskningen. Under år 2000 får KFB även disponera 10 miljoner kronor ur det äldre anslaget E3 Bidrag till forskning om el- och hybridfordon.

7.3 Anslag E3 Statens institut för kommunikationsanalys

SIKA har i uppgift bl.a. att samla in, sammanställa, utveckla, analysera och sprida planerings- och beslutsunderlag av betydelse för måluppfyllelsen inom kommunikationssektorn. SIKA skall särskilt verka för en samordning av planeringsunderlag och den statliga investeringsplaneringen. Institutet skall vidare tillgodose samhällets behov av grundläggande statistik om kommunikationer och kommunikationsinfrastruktur.

För nästa budgetår föreslår regeringen ett ramanslag på 44 miljoner kronor, vilket efter pris- och löneomräkning samt en mindre teknisk justering motsvarar anslagsnivån för innevarande budgetår.

1999/2000:TU1

7.4 Anslag E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Anslaget till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) skall användas till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap samt till sådana samhällsnödvändiga uppgifter som nyttiggör den kompetens SMHI bygger upp i sin verksamhet.

Regeringens förslag

För år 2000 föreslår regeringen ett ramanslag till SMHI på 200 miljoner kronor. Höjningen, drygt 6 miljoner kronor jämfört med beloppet för innevarande budgetår, hänför sig till pris- och löneomräkning samt till en teknisk justering. I sammanhanget konstaterar regeringen att SMHI för åren 2001 och 2002 inte längre har något anslagssparande som kan täcka de ökade avgifterna till internationella organisationer. Dessutom kan SMHI, enligt regeringens bedömning, få svårt att på sikt vidmakthålla kvaliteten på sitt observationsnät. Regeringen avser att återkomma till denna fråga i samband med vårpropositionen år 2000.

Motionsförslag

SMHI bör i större utsträckning än hittills kunna avgiftsfinansiera sin verksamhet. Det anser Per-Richard Molén m.fl. (m) och föreslår i motion T221 att anslaget till SMHI minskas med 20 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag (yrkande 8).

8 Utskottets ställningstagande till anslagsfrågorna

8.1 Inledning

Utgiftsområdet Kommunikationer omfattar vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, luftfart, postbefordran, telekommunikationer och övergripande informationsteknikfrågor. I utgiftsområdet ingår också sektorsforskning och transportsektorns miljöfrågor.

Riksdagen beslöt den 1 juni 1999 (prop. 1998/99:100, bet. 1998/99:FiU20, rskr. 1998/99:256) att fastställa den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden för åren 2000–2002 som riktlinje för regeringens budgetarbete. För utgiftsområde 22 Kommunikationer innebar detta totalt 25,3 miljarder kronor för budgetåret 2000. I årets budgetproposition föreslår regeringen att utgiftsområdet tillförs 25,5 miljarder kronor, eller knappt 300 miljoner kronor mer än enligt den preliminära ramen. Riksdagen beslutade

den 18 november 1999 att fastställa ramen för utgiftsområde 22 för nästa budgetår i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen.

I avsnitten 1–7 ovan redovisas samtliga i budgetpropositionen och i motioner framlagda förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2000 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. I det följande tar utskottet ställning till samtliga dessa förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar framgår av *bilaga 2* till betänkandet.

8.2 Utgångspunkter

8.2.1 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet

Inom utgiftsområdet har fastställts ett antal mål för olika sektorer och verksamheter. Inom den ram för utgiftsområdet som riksdagen fastställt skall anslagen användas för att förverkliga dessa mål.

Det transportpolitiska målet

Enligt det transportpolitiska beslut som riksdagen fattade våren 1998 är det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I fem delmål preciseras detta övergripande mål:

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

Härutöver har fastställts etappmål rörande bl.a. säkerhet och miljö. Vad t.ex. gäller trafiksäkerheten godkände riksdagen våren 1998 på grundval av den s.k. nollvisionen ett antal etappmål innebärande att antalet dödade och skadade inom olika trafikslag skulle minska på ett närmare specificerat sätt från år till år. För vägtrafikens del innebar kvantifieringen att antalet dödade personer skulle minska med minst 50 % till år 2007, räknat från 1996 års nivå. Detta mål har ytterligare specificerats av regeringen i form av årliga verksamhetsmål för Vägverket.

Det telepolitiska målet

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 utnyttja telefoni-tjänst inom ett allmänt tillgängligt telenät till ett rimligt pris. Alla skall få tillgång till tele-tjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och i krig.

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.

Det IT-politiska målet

Målet för den nationella IT-strategi som riksdagen fastställde våren 1996 skall vara att

- utnyttja IT:s möjligheter på ett aktivt sätt som bidrar till tillväxt och sysselsättning och som stärker Sveriges konkurrenskraft,
- värna allas lika möjligheter så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa,
- utnyttja kvinnors och mäns erfarenheter och kompetens i IT-utvecklingen,
- utnyttja IT för att utveckla välfärdssamhället och öka medborgarnas livskvalitet,
- använda IT för att stödja grupper med särskilda behov,
- skapa bred tillgång till information för ökad delaktighet och kunskapsutveckling,
- bevara och utveckla det svenska språket och kulturen,
- använda IT för att öka effektiviteten och kvaliteten i offentlig verksamhet och förbättra servicen till medborgare och företag.

8.2.2 Prioriteringar för år 2000

I budgetpropositionen redovisar regeringen sina prioriteringar för år 2000.

Informationsteknik (IT)

Enligt regeringens uppfattning har staten en roll att spela när det gäller tillgänglighet, regelverk, förutsättningar för god konkurrens samt utbildning och kompetens. För tillgängligheten är IT-infrastrukturen av vital betydelse. Bland annat krävs nya investeringar i bredbandig infrastruktur, i privat eller offentlig regi. Regeringen avser att återkomma i denna fråga i den IT-proposition som beräknas kunna föreläggas riksdagen i början av år 2000. Tillgängligheten förutsätter också att företag och privatpersoner skall kunna använda nya tjänster till en rimlig kostnad. Detta kan enligt regeringen uppnås bl.a. genom en ökad konkurrens.

Transportinfrastruktur

I enlighet med riksdagens transportpolitiska inriktningsbeslut våren 1997 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) avser regeringen att nästa budgetår prioritera satsningar på drift och underhåll av vägar och järnvägar samt på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder framför investeringar i nya vägar. På järnvägssidan vill regeringen prioritera den pågående snabbtågsanpassningen. Regeringen vill också stärka konkurrenskraften för godstransporter på järnväg.

Enligt vad regeringen uttalar i budgetpropositionen bör sjösäkerhetsfrågorna och miljöfrågorna ges fortsatt hög prioritet. Härvid är arbetet inom EU och det internationella arbetet, främst inom FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO), av särskild betydelse.

Luftfart

Vad gäller luftfarten uttalar regeringen att Sverige även fortsättningsvis bör vara pådrivande inom flygsäkerhetsområdet och med kraft bl.a. verka för att den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten (EASA) etableras. Vidare bör enligt regeringen miljöarbetet bedrivas med fortsatt hög prioritet. Regeringen säger sig se positivt på EU:s miljöarbete inom luftsektorn. Det gäller frågor som skärpning av normer för buller, avgasutsläpp och avgasrelaterade avgifter.

8.2.3 Sammanfattning

Ovan redovisade mål och prioriteringar bildar utgångspunkt för regeringens och utskottets ställningstaganden till de förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2000 som behandlas i det följande.

8.3 Väg och järnväg

8.3.1 1997 års inriktningsbeslut m.m.

I mars 1997 fattade riksdagen beslut om en långsiktig inriktning för investeringar i trafikens infrastruktur (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Beslutet innebär att 190 miljarder kronor skall användas under tioårsperioden 1998–2007 för att genomföra åtgärder som bidrar till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet, som leder till förbättrad transportkvalitet, som ökar infrastrukturens miljöanpassning och som minskar störningarna från trafikbuller. Åtgärderna skall präglas av högsta trafiksäkerhetsmässiga ambitioner. Av medlen skall 98,5 miljarder kronor användas för nyinvesteringar och förbättringar av befintlig infrastruktur, främst vägar och järnvägar. Vidare skall 83 miljarder kronor användas för drift- och underhållsåtgärder. Resterande 8,5 miljarder kronor skall användas för vissa kompletterande åtgärder som minskar vägtrafikens miljöpåverkan och ökar dess säkerhet. På grundval av riksdagsbeslutet och i enlighet med regeringens direktiv har Banverket och Vägverket upprättat planer inom sina respektive ansvarsområden. Efter remissbehandling och beredning har dessa planer fastställts av regeringen i juni 1998.

I samband med inriktningsbeslutet godkände riksdagen en ny form av länsbaserad regional investeringsplanering för samtliga trafikslag. Innebörden av riksdagsbeslutet i denna del är i korthet att de tidigare regionala väghållningsplanerna och de s.k. LTA-planerna har ersatts av trafikslagsövergripande länsplaner som avser nyinvesteringar och förbättringsåtgärder i regional infrastruktur. Riksdagens inriktningsbeslut innebär att totalt 32

miljarder kronor har avsatts för regionala investeringsåtgärder under planeringsperioden 1998–2007.

1999/2000:TU1

I skrivelse till riksdagen den 5 oktober 1998 (skr. 1998/99:8) redovisade regeringen Banverkets förslag till stomnåtsplan och Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan samt regeringens ställningstagande till dessa planer. Härutöver redovisades huvuddragen i länsplanerna. I skrivelsen, som jämte ett stort antal motioner behandlades av riksdagen under våren 1999 (bet. 1998/99:TU5, rskr. 1998/99:150), konstaterade regeringen att såväl Vägverkets som Banverkets förslag till tioårsplaner innefattade investeringsåtgärder vars sammanlagda kostnad översteg de ramar som riksdagen fastställde våren 1997. Därför hade regeringen i sitt fastställelsebeslut uppdragit åt verken att omarbota planerna så att kostnaderna skulle ligga inom fastställda ramar. I sitt av riksdagens godkända betänkande sade sig utskottet inte ha någon erinran mot regeringens ställningstaganden till Vägverkets respektive Banverkets planförslag.

8.3.2 Planeringen inför nästa inriktningsbeslut

Till grund för planeringen för den nu löpande tioårsperioden 1998–2007 låg Kommunikationskommitténs delbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26). Nästa planeringsomgång, som avser perioden 2002–2011, har inletts genom att regeringen lagt ut ett antal uppdrag på berörda myndigheter.

Sålund fick Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) den 9 juli 1998 regeringens uppdrag att – med bistånd av Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, samt i samråd med bl.a. länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen – genomföra en lägesanalys utifrån transportslagsövergripande utgångspunkter. Analysen redovisades till regeringen i november 1998 (SIKA Rapport 1998:8, Lägesanalys – en första rapport om inriktningen av planeringen för transportinfrastrukturen 2002–2011).

Den 29 oktober 1998 fick länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen regeringens uppdrag att redovisa vissa strategiska frågor inför planeringsperioden 2002–2011. Länens redovisningar av uppdraget inkom under januari och februari 1999.

Genom beslut den 6 maj 1999 uppdrog regeringen åt SIKA, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket att gemensamt genomföra en nationell strategisk analys som underlag för regeringens förslag till riksdagen om inriktning av åtgärderna i transportinfrastrukturen för perioden 2002–2011. Myndigheterna överlämnade sin rapport den 9 november 1999 (SIKA:SAMPLAN Rapport 1999:2).

Ett förslag till nytt inriktningsbeslut kan väntas föreläggas riksdagen under våren 2000.

8.3.3 Vägar

I budgetpropositionen för år 2000 föreslår regeringen att riksdagen för nästa budgetår anvisar 1,3 miljarder kronor till *Vägverkets administration* (anslag A1). Anslagsberäkningen innebär att regeringen vill föra över 135 miljoner

kronor från administrationsanslaget till väghållningsanslaget (anslag A2). Beloppet skall användas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Tre partier kräver en ytterligare neddragning av administrationsanslaget. Kristdemokraterna föreslår i motion T210 en minskning med 20 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag (yrkande 56). Centerpartiet vill enligt motionerna T223 (yrkande 2) och T319 ha en minskning av anslaget med 127 miljoner kronor för att delfinansiera en höjning av bidraget till enskilda vägar. Folkpartiet liberalerna anför i motion Fi212 att besparings-skäl motiverar en minskning av anslaget med 75 miljoner kronor (yrkande 21).

Utskottet är för sin del inte berett att tillstyrka någon minskning av administrationsanslaget utöver vad som följer av regeringens förslag.

Enligt regeringen bör anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* för nästa budgetår föras upp med 12,8 miljarder kronor, drygt 350 miljoner kronor mer än för innevarande budgetår. Som regeringen anför ligger anslagsförslaget för år 2000 på en något lägre nivå än vad som krävs för att den av statsmakterna beslutade nationella väghållningsplanen samt de av länsstyrelserna och självstyrelseorganen fastställda länsplanerna skall kunna genomföras. Men i likhet med regeringen bedömer utskottet att de fastställda planerna skall kunna genomföras, även om det sker med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Med hänsyn till att utvecklingen inom vägtrafiksäkerheten utvecklats ogynnsamt i förhållande såväl till det grundläggande målet, den s.k. nollvisionen, som till det av regeringen fastställda etappmålet för år 2000, anser utskottet att riksdagen bör godkänna regeringens förslag till dels överföring av medel från administrationsanslaget till väghållningsanslaget, dels vissa omDispositioner inom väghållningsanslaget. Som regeringen redovisar möjliggör dessa åtgärder att det elvapunksprogram för ökad trafiksäkerhet som regeringen presenterade våren 1999 kan genomföras samt att särskilda trafiksäkerhetsåtgärder kan vidtas på hela det statliga vägnätet för upp till 400 miljoner kronor per år under perioden 1999–2003.

Vidare delar utskottet regeringens uppfattning att de medel som tillförts väghållningsanslaget under år 2000 i första hand måste gå till att upprätthålla en hög transportkvalitet och säkerhet på det statliga vägnätet. Därför bör, som regeringen föreslår, medel till drift och underhåll prioriteras inom ramen för anslaget. Som framgår av tabellen i budgetpropositionen (utg.omr. 22, s. 52) avser regeringen att den del av anslaget som används till drift och underhåll nästa år skall öka med drygt 430 miljoner kronor, jämfört med det belopp som angavs i regleringsbrevet för innevarande år.

Med den nödvändiga prioriteringen av trafiksäkerhetsåtgärder samt av drift och underhåll för att dels vidmakthålla standarden på vägnätet, dels återta eftersläpat underhåll, anser utskottet att behovet av nybyggnation måste stå något tillbaka. Utskottet är mot den bakgrunden inte berett att tillstyrka Moderaternas förslag i motion T221 (m) om en höjning av väghållningsanslaget med 500 miljoner kronor, vilka medel enligt motionärerna delvis skall gå till vägutbyggnad (yrkande 1). Som framgår av utskottets ställningstagande i det

följande är utskottet inte heller berett att skapa utrymme för en förstärkning av väghållningsanslaget genom en minskning av anslaget till järnvägen med nästan 1,4 miljarder kronor, vilket föreslås i motionen. Med hänsyn till att resurserna inom ramen för utgiftsområde 22 fortfarande är begränsade i förhållande till det stora behovet av trafiksäkerhetsåtgärder och trafiksäkerhetsbetingat underhåll är utskottet inte berett att tillstyrka Kristdemokraternas förslag i motion T210 (kd) om en höjning av väghållningsanslaget med 300 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag (yrkande 56).

I Centerpartiets budgetförslag, redovisat i motion T319 (c), föreslås att väghållningsanslaget i förhållande till regeringsförslaget höjs med 750 miljoner kronor. Av medelstillskottet bör enligt motionärerna 350 miljoner kronor användas för åtgärder på de sämsta och mest olycksdrabbade avsnitten av Europavägarna, medan 400 miljoner kronor bör gå till drift och underhåll samt till bärighetshöjande åtgärder.

Utskottet har ovan konstaterat att regeringen är beredd att satsa stora resurser på trafiksäkerhetshöjande åtgärder i vägnätet. Beträffande förslaget om en förstärkt satsning på drift och underhåll samt bärighetshöjande åtgärder vill utskottet, liksom i förra årets budgetbetänkande, erinra om att regeringen har tidigare lagt åtgärder i de nationella och regionala planerna (prop. 1997/98:62). Detta skulle möjliggöra ett återtagande av eftersatt underhåll, en forcering av rekonstruktionen av vägnätet samt bärighetshöjande satsningar. Som regeringen betonade skulle dessa åtgärder få särskild betydelse för Norrlandslänen.

När det gäller förslagen i motionerna T221 (m) och T319 (c) om ett förstärkt statsbidrag till enskild väghållning kan erinras om vad utskottet anförde med anledning av liknande motionsyrkanden i samband med behandlingen av regeringens skrivelse om investeringsplaner för trafikens infrastruktur (skr. 1998/99:8, bet. 1998/99:TU5, rskr. 1998/99:150). Enligt vad som då redovisades var utskottet väl medvetet om det stora behovet av ekonomiskt stöd till den enskilda vägnätet. Samtidigt konstaterade utskottet att statens engagemang på detta område måste vägas mot behovet av nyinvesteringar samt drift och underhåll av det allmänna vägnätet.

Utskottet hade emellertid erfarit att regeringen avsåg att göra en översyn av den enskilda väghållningen. Det fick enligt utskottet förutsättas att den enskilda väghållningens behov av stöd tillhörde de frågor som skulle komma att behandlas inom ramen för översynen. Utskottet vill hänvisa till sitt tidigare uttalande och dessutom erinra om att anslagsposten för enskilda vägar, enligt vad regeringen redovisar i budgetpropositionen för år 2000, efter en tekniskt betingad nedjustering år 1999, beräknas kunna återställas till tidigare nivå, dvs. 566 miljoner kronor.

8.3.4 Järnvägar

Regeringen föreslår ett ramanslag för *Banverkets sektorsuppgifter* på 935 miljoner kronor. Merparten av höjningen i förhållande till anslaget för innevarande budgetår hänför sig till tekniska justeringar.

Fyra partier vill minska Banverkets sektorsanslag: Moderata samlingspartiet med 12 miljoner kronor, Kristdemokraterna med 40 miljoner kronor, Centerpartiet med 40 miljoner kronor och Folkpartiet liberalerna med 75 miljoner kronor. Detta framgår av motionerna T221 (m), T210 (kd), T223 (c), T209 (fp) och Fi212 (fp).

Utskottet för sin del ansluter sig till regeringens förslag. Med anledning av vad som uttalas i motion T210 (kd) om brister i Banverkets administrativa rutiner vill utskottet erinra om att regeringen, vilket framgår av budgetpropositionen, med Banverket tagit upp de problem som Riksrevisionsverket aktualiserat och noterat att Banverket avser att förbättra sina rutiner framöver.

Till *Banhållning* (anslag A4) föreslår regeringen att riksdagen för nästa år anvisar ett ramanslag på 6,3 miljarder kronor. Av dessa medel beräknas 2,5 miljarder kronor användas för drift och underhåll av statliga järnvägar medan 2,6 miljarder kronor skall gå till investeringar i stomjärnvägar. I sistnämnda belopp ingår inte det bidrag till Årstabron med 400 miljoner kronor som Stockholms läns landsting skall bidra med.

Av motion T221 (m) framgår att Moderata samlingspartiet vill minska banhållningsanslaget med 700 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag (yrkande 3). Folkpartiet liberalerna vill, enligt vad som framgår av motionerna T209 (fp) yrkande 21 och Fi212 (fp) yrkande 21, gå ännu längre och minska anslaget med drygt 1,5 miljarder kronor.

Utskottet konstaterar i likhet med regeringen att den beräknade medelsnivån vad gäller investeringar i stomjärnvägsnätet kommer att medföra en viss tidsförskjutning jämfört med tioårsplanen. Samtidigt noterar utskottet att regeringen avser att hålla fast vid nivån på de långsiktigt beslutade stomnätplanerna. Vidare delar utskottet regeringens uppfattning om betydelsen av att stombannätets skick hålls på en rimlig nivå och att drift- och underhållsåtgärder därför bör prioriteras. Av vad ovan anförts följer att utskottet för sin del inte är berett att tillstyrka de kraftiga neddragningar av medlen till banhållning som Moderaterna och Folkpartiet förordar.

Inte heller är utskottet berett att medverka till den förändring av systemet för beräkning av banavgifter som föreslås i motion T221 (m). I samband med det transportpolitiska beslutet våren 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98: TU10, rskr. 1997/98:266) godkände riksdagen regeringens förslag till grundläggande principer för beräkningen av banavgifter. I enlighet med detta förslag har banavgifterna reducerats med cirka två tredjedelar. Utskottet anser att denna reform har inneburit förbättrade förutsättningar för operatörerna att bedriva trafik på det järnvägsnät som för närvarande är under stark upprustning och utveckling. I årets budgetproposition föreslår regeringen en viss höjning av banavgifterna. Detta förslag behandlas av utskottet i avsnitt 10.3.

I två motioner, T210 (kd) och T513 (kd, c) föreslås att staten nästa år bidrar med 65 miljoner kronor till drift och underhåll av *Inlandsbanan*. Medlen bör utgå ur banhållningsanslaget. I den sistnämnda motionen framhålls också behovet av medel för upprustning av vissa bandelar.

Utskottet vill med anledning av motionerna erinra om att riksdagen år 1997 ställde sig bakom regeringens förslag om att Inlandsbanan, med hänsyn till sin viktiga funktion i godstrafiksystemet, borde få ett årligt statligt stöd

till banhållningen (prop. 1997/98:1 utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Stödet borde uppgå till 50 miljoner kronor per år. Det skall fr.o.m. år 1999 omprövas årligen med hänsyn till trafikbelastning och underhållsbehov. Enligt vad utskottet inhämtat har Inlandsbanan under innevarande år fått statligt stöd med sammanlagt 87 miljoner kronor, varav 57,7 miljoner kronor till banhållning och 29,3 miljoner kronor till upprustning. Medlen har utgått ur tre olika anslag, A3 Banverket: Sektorsuppgifter, A4 Banverket: Banhållning och A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling. I budgetpropositionen för år 2000 (utg.omr. 22, s. 64) föreslår rege-ringen att 50 miljoner kronor ur anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling skall nyttjas för Inlandsbanan. Enligt vad som redovisas i budgetpropositionen för år 2000 skall samtliga nu nämnda anslag kunna användas för stöd till Inlandsbanan. Med det anförda avstyrks motionerna T210 (kd) yrkande 23 och T513 (kd, c) yrkandena 2 och 3.

8.3.5 Sammanfattning

Sammanfattningsvis delar utskottet således regeringens uppfattning om hur tillgängliga medel bör fördelas på trafikslagen väg och järnväg. Utskottet välkomnar regeringens ambitioner att genom särskilda satsningar försöka vända olycksutvecklingen inom vägtrafiken samt genom drift- och underhållsåtgärder slå vakt om det kapital som finns nedlagt i vägar och järnvägar. Inte heller vad som i övrigt föreslagits beträffande anslag under avsnitt Väg och järnväg i budgetpropositionen föranleder några erinringar från utskottets sida. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag till medelsanvisningar under avsnittet och avstyrker samtliga i sammanhanget behandlade motionsyrkanden.

8.4 Sjö- och luftfart

8.4.1 Sjöfart

Utskottet delar regeringens bedömning att Sjöfartsverket inte skall behöva finansiera sina kostnader för fritidsbåtssektorn med avgifter som handelssjöfarten betalar. Eftersom nuvarande *ersättning för fritidsbåtsändamål* (anslag B1) inte täcker dessa kostnader bör, som regeringen föreslår, anslaget för nästa budgetår justeras från den nuvarande nivån på 44,4 miljoner kronor till 61 miljoner kronor. Med sitt ställningstagande avstyrker utskottet motion T221 (m) vari föreslås en minskning av anslaget (yrkande 4).

Som framgår av bakgrundsredovisningen ovan ställde sig riksdagen hösten 1998 bakom den överenskommelse om *bidrag till sjöfarten* som den 16 november 1998 ingicks mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO (bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). Överenskommelsen innebär – förutom full återbetalning av skatt för sjömän, såväl tillsvidareanställda som tillfälligt anställda enligt det s.k. TAP-avtalet – bidrag till de sociala avgifterna med 58 000 kr per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 t.o.m. år 2001. Utskottet anser att riksdagen

skall stå fast vid sitt ställningstagande och är därmed inte berett att tillstyrka den minskning av anslaget med 105 miljoner kronor som föreslås i motionerna T209 (fp) och Fi212 (fp). Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen om det föreslagna anslagsbeloppet för år 2000 på 405 miljoner kronor inte skulle visa sig räcka för att staten skall kunna uppfylla sina förpliktelser enligt överenskommelsen.

8.4.2 Luftfart

Av utskottets bakgrundsredovisning framgår att riksdagen år 1999 – i enlighet med 1998 års transportpolitiska beslut – inrättade ett nytt anslag för *driftbidrag till kommunala flygplatser*. Stödet skulle omfatta totalt 115 miljoner kronor per år, varav 105 miljoner kronor skulle anvisas över anslaget. Med anledning av förslaget i motion T221 (m), innebärande att anslaget skall användas för annat ändamål än det riksdagen bestämt, vill utskottet erinra om att en ny myndighet, Rikstrafiken, inrättats med uppgift bl.a. att svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik, också flygtrafik, om förutsättningar saknas för kommersiell drift. På annan plats i detta betänkande föreslår utskottet att Rikstrafiken under nästa år skall disponera totalt drygt 670 miljoner kronor för trafikupphandling (anslag D3). Behovet av upphandling av flygtrafik torde, som utskottet ser det, komma att tillgodoses inom ramen för nämnda anslag. Med det anförda avstyrks motion T221 (m) yrkande 5.

8.4.3 Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar under avsnittet och avstyrker nu behandlade motionsyrkanden.

8.5 Post- och telekommunikation samt informationsteknik

Av budgetpropositionen för år 2000 framgår att statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen varit föremål för utredning. Ett utredningsbetänkande, Kassaservice (SOU 1998:159), har remissbehandlats. Regeringen föreslår att *ersättningen till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice* behålls i avvaktan på ärendets fortsatta beredning och att anslaget för ändamålet för nästa budgetår förs upp med ett oförändrat belopp, 200 miljoner kronor.

Utskottet anser i likhet med regeringen att ärendets fortsatta beredning bör avvaktas och är därmed inte berett att tillstyrka förslaget i motion T221 (m) om en avveckling av ersättningen till Posten AB. Yrkande 6 i nämnda motion avstyrks följaktligen.

I motion T223 (c) föreslås att anslaget *C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för nästa budgetår höjs med 750 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Medlen bör enligt motionärerna användas för en satsning på bredbandsutbyggnad (yrkande 2). I samma motion (yrkande 1) och i motion T708 (c) föreslås att ett nationellt kompetenscentrum inom ITS,

Intelligenta Transport System, inrättas vid Högskolan Dalarna samt att medel för ändamålet, 15 miljoner kronor för budgetåret 2000, anvisas under utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet finner för sin del att Centerpartiets förslag om en höjning av anslaget inte ryms inom det utgiftstak för utgiftsområde 22 Kommunikationer som riksdagen beslutat om och avstyrker med hänvisning härtill motionerna i nu behandlade delar. Enligt vad utskottet inhämtat kan en IT-proposition väntas bli förelagd riksdagen i början av år 2000.

Utskottet tillstyrker regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår under avsnittet Post- och telekommunikation samt informationsteknik.

8.6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

Regeringen föreslår att riksdagen under anslaget *D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling* för nästa budgetår anvisar ett ramanslag på 671 miljoner kronor. Av motion T221 (m) framgår att Moderaterna vill minska anslaget med 200 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Minskningen uppges motsvara den ersättning som utgår till trafikhuvudmännen för upphandling av viss kollektivtrafik (yrkande 7). Av budgetpropositionen för år 2000 (utg.omr. 22, s. 101) framgår att regeringen den 15 april 1999 beslutade att inte förlänga de avtal med trafikhuvudmännen som grundas på en principöverenskommelse i deras nuvarande utformning. Regeringen anser dock att medel skall avsättas inom anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling för att säkra trafik, med prioritet för tågtrafik, som omfattas av principöverenskommelsen fram till den 31 december 2000. Därmed ges Rikstrafiken rådrum att på ett tillfredsställande sätt genomföra erforderliga bedömningar om vilken trafik som staten bör upphandla. Utskottet delar för sin del regeringens uppfattning och avstyrker med hänvisning härtill det moderata motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar under nu behandlat avsnitt.

8.7 Kommunikationsforskning och meteorologi

För år 2000 föreslår regeringen ett ramanslag för *bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)* på 200 miljoner kronor. Med motiveringen att SMHI i större utsträckning än hittills bör kunna avgiftsfinansiera sin verksamhet föreslår Moderaterna i motion T221 (m) att anslaget minskas med 20 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag (yrkande 8). Utskottet för sin del tillstyrker regeringens förslag till anslagsberäkning och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker också regeringens övriga förslag till medelsanvisningar under avsnittet Kommunikationsforskning och meteorologi i budgetpropositionen.

Utskottet anser sammanfattningsvis att riksdagen för budgetåret 2000 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i *bilaga 2*. Med de motiveringar som ovan redovisats avstyrker utskottet motionerna T209 (fp) yrkande 13 delvis och yrkande 21, T210 (kd) yrkandena 21, 23 och 56, T221 (m), T223 (c), T319 (c), T464 (kd) yrkande 17, T513 (kd, c) yrkandena 2 och 3, T708 (c) och Fi212 (fp) yrkande 21.

9 Vägar

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fem regeringsförslag om vägar. Det gäller yrkandena 3–7 enligt vilka riksdagen föreslås

dels godkänna att regeringen får använda medel från anslaget A1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur,

dels godkänna att regeringen får besluta om en låneram om högst 1 600 000 000 kr för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor,

dels godkänna att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungkile, väg E18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda,

dels godkänna att anslagen A2 *Väghållning och statsbidrag* och A4 *Banverket: Banhållning* får belastas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB,

dels godkänna att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas vid infriandet av utställda statliga garantier i enlighet med vad riksdagen beslutat för vissa väginvesteringar i Stockholms län inklusive Södra länken (rskr. 1997/98:213 och rskr. 1998/99:44) samt för Göteborgsöverenskommelsen (rskr. 1997/98:104 och rskr. 1997/98:317).

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T209 yrkande 16 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp),
- T210 yrkandena 3 och 20 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T213 yrkandena 10–13 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- T217 yrkande 2 av Sture Arnesson m.fl. (v),
- T240 yrkande 2 av Göran Hägglund m.fl. (kd),
- T310 yrkande 2 av Elizabeth Nyström (m),
- T314 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m),
- T318 av Runar Patriksson (fp),
- T324 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp),
- T325 yrkande 2 av Eskil Erlandsson och Margareta Andersson (båda c),

- T327 av Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (båda kd),
- T328 av Gunilla Tjernberg (kd),
- T330 av Lars Björkman och Göte Jonsson (båda m),
- T341 yrkande 2 av Rolf Kenneryd (c),
- T351 yrkande 1 av Per Landgren (kd),
- T359 av Åsa Torstensson (c),
- T366 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson (båda s),
- T422 av Gudrun Lindvall (mp),
- T438 av Anders G Högmark och Ingvar Eriksson (båda m),
- T448 av Torgny Danielsson och Ann-Kristine Johansson (båda s),
- T456 av Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrsson (fp),
- T464 yrkande 18 av Tuve Skånberg m.fl. (kd),
- T812 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd),
- T813 av Åke Sandström (c),
- N214 yrkandena 18 och 27 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- N279 yrkande 10 av Ulf Björklund m.fl. (kd).

9.1 Alternativ finansiering av infrastruktur

Regeringens förslag

Regeringen anger att alternativ till traditionell anslagsfinansiering av infrastrukturprojekt kan ge lägre kostnader, ökad effektivitet, bättre kvalitet samt en bättre anpassning av service till kundernas efterfrågan. Internationella erfarenheter visar att det finns möjlighet till effektivitetsvinster i storleksordningen 15 % vid alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar. Regeringen anser det angeläget att utreda om dessa möjligheter kan tas till vara även i Sverige. Regeringen avser därför att noggrant gå igenom och överväga möjligheter till alternativ finansiering.

Av propositionen framgår att ett antal projekt har framförts som tänkbara och kan utgöra underlag för utredningens arbete. Det gäller riksväg 40 Jönköping–Borås, väg E 4 Sundsvall Syd, väg E 4 förbifart Uppsala, Malmbanans norra omlopp, utbyggnaden av väg E 6 i norra Bohuslän och projekt inom bl.a. Stockholms län. Regeringen avser att återkomma till riksdagen för att inhämta de bemyndiganden som krävs om något investeringsprojekt bedöms kunna genomföras med alternativ finansiering. Mot denna bakgrund begärs riksdagens medgivande att regeringen får använda medel från anslaget A1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur.

Motionsförslag

Ett flertal motioner har väckts om alternativ finansiering av investeringar i trafikens infrastruktur genom PPP (Public Private Partnership). Med finansieringsmodellen PPP brukar avses att den privata sektorn i form av konsortier bygger exempelvis ett vägprojekt och under en viss tidsperiod även underhåller den aktuella vägsträckningen. Konsortierna får ersättning från staten genom väghållaren på marknadsmässiga villkor efter den tjänst

man tillhandahåller eller alternativt efter hur mycket trafik som utnyttjar vägen.

Bo Lundgren m.fl. (m) framhåller i motion T213 att flera av de mycket stora och dyra vägprojekt som nu debatteras kan finansieras på ett nytt sätt genom finansieringsmodellen PPP. På detta sätt kan samhällsekonomiskt lönsamma investeringar förverkligas utan hinder av statliga budgetunderskott. De utvärderingar som gjorts visar att utbyggnadstakten i PPP-projekt blir jämnare och att kostnaden för projektet blir något lägre. Däremot minskar inte belastningen långsiktigt på statens kostnader eftersom den bortfallande anslagsbelastningen ersätts av ett finansiellt åtagande för kommande år. Moderata samlingspartiet föreslår därför att regeringen utreder möjligheterna till alternativa finansieringsformer.

Lars Björkman och Göte Johansson (båda m) understryker i motion T330 att det finns ett stort behov av motorvägsstandard på hela vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg. Felande länken på riksväg 40 mellan Jönköping och Borås bör därför enligt motionärerna snarast byggas ut till motorväg med utnyttjande av någon av de nya finansieringsformer som i dag redan tillämpas ute i Europa.

Elizabeth Nyström (m) föreslår i motion T310 att regeringen snarast bör besluta om att genomföra den nödvändiga utbyggnaden av riksväg 45 och pröva om PPP är en lämplig finansieringsform.

Enligt Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion T210 kan alternativa finansieringar av typen PPP vara ett sätt att få en stabil ekonomisk grund för infrastrukturinvesteringar. Med hänsyn till tidigare utredningsarbete bör minst tio projekt startas inom två år enligt PPP-modellen. Tänkbara projekt är de som redovisas i propositionen samt sträckor på väg E 22 Norrköping–Malmö, väg E 20 i Västergötland och väg E 4, förbifart Markaryd. Den orimliga trafiksituationen i Stockholm bör också lösas för att få bukt med bl.a. trängseln kring Riddarholmen. Motionärerna begär vidare att lagen (1996:1059) om statsbudgeten anpassas för att möjliggöra alternativa finansieringsformer.

Göran Hägglund m.fl. (kd) föreslår i motion T240 (kd) att privat finansiering prövas av större järnvägsprojekt som kan bidra till ökad tillväxt. Det kan exempelvis gälla Götalandsbanan.

Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (båda kd) anför i motion T327 att det är angeläget att regeringen snarast tar till vara nya finansieringsmodeller bl.a. för att bygga ut riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard.

Enligt motion T351 av Per Landgren (kd) bör alternativa finansieringsformer prövas för att inte angelägna väginvesteringar skall skjutas på framtiden. Två sådana angelägna och färdigprojekterade investeringar i Västra Götaland är väg E 6 norr om Uddevalla och riksväg 40 mellan Borås och Jönköping. Bland andra viktiga projekt nämns riksväg 45 mellan Göteborg och Karlstad.

Rolf Kenneryd (c) framhåller i motion T341 (c) att med bibehållet utgiftstak behövs alternativa finansieringsformer som möjliggör spridning av investe-

ringskostnaderna under en följd av år. Det kan till exempel ske genom en riktad upplåning till visst projekt och leasing. Det kan också ske genom att markentreprenörer bygger och finansierar vägprojekt för ”uthyrning” till staten. Enligt motionären bör regeringen mot denna bakgrund ges i uppdrag att återkomma med förslag till alternativ finansiering av vägprojekt och andra investeringsobjekt.

I motion T359 av Åsa Torstensson (c) anges att väg E 6 genom Bohuslän har debatterats under många år på grund av dess anmärkningsvärt dåliga standard. Regeringen bör därför snarast genomföra projektet med alternativ finansiering.

Kenth Skårvik och Elver Jonsson erinrar i motion T209 att Folkpartiet i flera år har motionerat i riksdagen om att det i nuvarande statsfinansiella läge är viktigt att finna alternativa finansieringsformer. Projekt som framför allt är intressanta för framtida PPP-projekt är trafiklösningar i eller kring våra storstäder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att de många motionsförslagen om alternativ finansiering av infrastruktur vittnar om det intresse som finns för att öka effektiviteten i medelsanvändningen och samtidigt utveckla trafikens infrastruktur och förbättra trafiksäkerhet och trafikmiljö. Även utskottet anser att det är angeläget med en sådan utveckling. Utskottet har mot denna bakgrund den 14 oktober 1999 arrangerat ett seminarium om alternativa finansieringsmodeller. Utskottet har också tidigare i år gjort en studieresa till Storbritannien för att bl.a. studera erfarenheter av alternativ finansiering. I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet mottagit en skrivelse om alternativ finansiering från Svenska Naturskyddsföreningen.

Det finns självfallet för- och nackdelar med alternativa finansieringsformer som t.ex. PPP (Public Private Partnership). Bland fördelarna brukar nämnas effektivitetsvinster och en bättre fördelning av kostnader över trafikanläggningens livslängd samt att genomförandet av angelägna investeringar kan påskyndas. Bland nackdelarna brukar nämnas att framtida investeringsutryme intecknas och att administrationskostnaderna ökar. Utskottet anser i likhet med regeringen och många motionärer att det är väsentligt att genomföra ett utredningsarbete för att snarast klarlägga förutsättningarna för alternativ finansiering.

När det gäller vilka enskilda projekt som kan komma i fråga för eventuell alternativ finansiering anges i budgetpropositionen ett antal exempel. Vissa ytterligare väg- och järnvägsprojekt föreslås i de aktuella motionerna. Utskottet anser det inte lämpligt att föregripa det förestående utredningsarbetet genom att nu ange vilka projekt som kan komma i fråga. Utskottet förutsätter att inom ramen för det aviserade utredningsarbetet kommer en allsidig prövning ske av projekt som kan vara lämpliga för alternativ finansiering. Utskottet vill också erinra om att regeringen återkommer till riksdagen för att inhämta de bemyndiganden som krävs om investeringsprojekt med alternativ finansiering bedöms lämpliga att genomföra.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund förslaget i propositionen att regeringen får använda medel från anslaget A1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur. Enligt utskottets mening bör arbetet bedrivas skyndsamt och regeringens slutsatser redovisas för riksdagen. I avvaktan på resultatet av utredningsarbetet är utskottet inte nu berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de aktuella motionerna. Syftet med dem torde dock till väsentlig del bli tillgodosett. Utskottet avstyrker därför motionerna T209 (fp) yrkande 16, T210 (kd) yrkande 3, T213 (m) yrkande 10, T240 (kd) yrkande 2, T310 (m) yrkande 2, T327 (kd), T330 (m), T341 (c) yrkande 2, T351 (kd) yrkande 1 och T359 (c).

9.2 Låneram för vissa väginvesteringar

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner en låneram om totalt 1 600 miljoner kronor för Vägverket för såväl inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor.

9.3 Finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda.

9.4 Statliga garantier i fråga om SVEDAB

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslagen A2 *Väghållning och statsbidrag* och A4 *Banverket: Banhållning* får belastas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB.

9.5 Statliga garantier för vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg

Inom ramen för de s.k. storstadsöverenskommelserna har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Av propositionen framgår att vid utgången av år 1998 var 1 057 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 3 149 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 553 miljoner kronor för Göteborgspaketet. Regeringen bedömer, under förutsättning att inga beslut om finansiering av räntor och amorteringar tas utöver vad som för närvarande är känt, att skulden för Södra länken kommer att uppgå till 7 574 miljoner kronor år 2007 och att motsvarande belopp för övriga Stockholmsprojekt kommer att uppgå till 2 922 miljoner kronor och för Göteborgspaketet till 4 639 miljoner kronor.

Med anledning av de förändrade regler för statliga garantier som infördes under år 1997 föreslår regeringen att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas för att infria utställda statliga garantier för storstadsöverskommelserna om så blir aktuellt.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

9.6 Ombildning av Vägverket till affärsverk

Motionsförslag

Bo Lundgren m.fl. (m) framhåller i motion T213 (m) att Vägverket bör få ett tydligt resultat- och ledningsansvar så att investeringarna inte blir beroende av subjektiva kriterier. Sjöfartsverket och Luftfartsverket arbetar redan under sådana förutsättningar medan Vägverket lever under villkor som innebär att huvuddelen av medlen anslås genom politiska beslut. Det betyder att man endast genom en förvaltningsrevision i efterhand kan konstatera om budgeten hållits. Betydligt effektivare kontrollmetoder måste till om ett strikt resultatansvar skall kunna utkrävas. Vägverket föreslås därför omvandlas till ett affärsverk.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar inte den uppfattning som framförs i motion T213 (m), nämligen att Vägverket bör ombildas från förvaltningsmyndighet till affärsverk. Motionärernas förslag innebär att Vägverkets finansiering kopplas till vägtrafiken. Invändningar mot en sådan lösning kan riktas från såväl transportpolitiska som övergripande statsfinansiella utgångspunkter. Enligt riksdagens transportpolitiska beslut år 1998 gäller att drift, underhåll och investeringar i vägsystemet i huvudsak skall finansieras med statliga anslag utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. Utskottet är inte berett att ompröva denna grundläggande princip. Utskottet vill vidare klargöra att den nuvarande verksamhetsformen inte utgör något hinder för att utforma ett tydligt resultat- och ledningsansvar. Ett motsvarande motionsyrkande avstyrktes av utskottet i samband med behandlingen av 1998 års transportpolitiska beslut. Vad utskottet sade då gäller även nu. Utskottet avstyrker därför motion T213 (m) i nu behandlad del.

9.7 Vägverkets produktionsverksamhet

Motionsförslag

Bo Lundgren m.fl. (m) framhåller i motion T213 att Vägverkets produktionsdivision bör ombildas till ett statligt aktiebolag och därefter privatiseras (yrkande 12). Vägverket bör vidare utvecklas till en kompetent upphandlare med uppgift att i konkurrens på marknaden upphandla hela behovet av såväl nyinvesteringar som underhåll (yrkande 13).

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T210 betydelsen av att Vägverkets produktionsorganisation bolagiseras och får arbeta helt fristående från myndigheten.

Motsvarande uppfattning redovisas även av Tuve Skånberg m.fl. (kd) som i motion T464 beklagar att Vägverkets produktionsdivision inte har bolagiserats. Om så hade skett skulle enligt Kristdemokraterna det inom en period på 3–5 år därefter funnits en effektiv struktur för drift- och underhållsverksamheten.

Även Runar Patriksson (fp) framhåller i motion T318 att Vägverket Produktion konkurrerar med privata aktiebolag i samma bransch. Att Vägverket konkurrerar med den fria företagsamheten från en egen avdelning borde vara förbjudet. Vägverket Produktion bör därför omgående bolagiseras och säljas ut på marknaden. Även vägarnas underhåll bör i större omfattning lämnas ut till konkurrensutsatt anbudsräkning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna om betydelsen av att vägsystemet sköts på ett effektivt sätt. Det är därför viktigt att ta vara på de effektivitetsvinster som kan uppnås genom en väl fungerande organisation.

Vägverket Produktion är i dag en av landets ledande entreprenörer i branschen. Enheten får bl.a. uppdrag från Vägverket, Banverket, kommuner, privata industriföretag, privata väghållare m.fl. Vägverket Produktion bidrar till att skapa en ökad konkurrens på anläggningsmarknaden. Utskottet vill även framhålla att verksamheten bedrivs på strikt företagsekonomisk grund och utan subventioner från Vägverket. Vägverkets byggnads-, drift- och underhållsuppdrag upphandlas numera helt på marknadsmässiga villkor.

Utskottet kan vidare nämna att Riksrevisionsverket (RRV) i en rapport år 1998 konstaterar att Vägverket gjort ett gott arbete med att utveckla en upphandlingsmodell som är neutral mellan den egna utförardelen och de privata entreprenörerna (Sex år med beställar/utförarmodellen – en granskning av konkurrensutsättningen av Vägverkets drifttjänster, 1998:59). RRV anser dock att de organisatoriska förutsättningarna för Vägverkets produktionsverksamhet bör ses över. Enligt vad utskottet erfarit pågår inom Regeringskansliet ett översynsarbete om de framtida organisationsformerna för Vägverkets produktionsverksamhet.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte nu berett att förorda någon åtgärd av riksdagen med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna T210 (kd) yrkande 20, T213 (m) yrkandena 12 och 13, T318 (fp) och T464 (kd) yrkande 18.

Motionsförslag

I tre motioner uppmärksammas att den nya lagen för enskilda vägar har inneburit att flera vägföreningar blir betalningsskyldiga för vissa särskilda förrättningskostnader. Det gäller motionerna N214 av Lennart Daléus m.fl. (c), T325 av Eskil Erlandsson och Margareta Andersson (båda c) och T456 av Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrsson (fp). Motionärerna anser att det inte är rimligt att de aktuella förrättningskostnaderna skall bäras av vägföreningarna. De anser därför att regeringen skyndsamt bör se över hur man kan lösa detta problem.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare i år behandlat motioner med i stort sett samma innebörd (bet. 1998/99:TU5, rskr. 1998/99:150). Utskottet konstaterade därvid att genom riksdagsbeslutet våren 1997, som bl.a. innebar att 1939 års lag om enskilda vägar upphörde att gälla den 1 januari 1998, har den lagstiftning som reglerar vägföreningarnas verksamhet blivit mer enhetlig och anpassad till vad som gäller för gemensamhetsanläggningar i allmänhet. Även i övrigt innebär lagstiftningen stora fördelar, bl.a. vad gäller förvaltningen. Emellertid kommer vägföreningarna, genom den förändring som vidtogs med anledning av Lagrådets synpunkter, att få merkostnader. Utskottet konstaterade vidare att det för närvarande inte kunde bedömas med någon säkerhet hur stora merkostnaderna blir. Riksförbundet för enskild väghållning har redovisat att genomsnittskostnaden per fastighet blir ca 730 kr medan Lantmäteriverket har räknat med betydligt lägre belopp, 200–400 kr per fastighet vid enklare förrättningar. Utskottet förutsatte att Lantmäteriverket i samråd med andra berörda intressenter tillser att förrättningar kan genomföras till rimliga kostnader. Vidare utgick utskottet från att regeringen vid behov kommer att vidta erforderliga åtgärder.

Utskottet anser att den enskilda väghållningen har stor betydelse för möjligheterna att tillförsäkra näringslivet och enskilda en god transportförsörjning. Enligt vad utskottet erfarit utformas för närvarande inom Regeringskansliet direktiv till en statlig utredare som skall få till uppgift att göra en översyn av den enskilda väghållningen. Bland planerade utredningsuppgifter ingår frågan om förrättningskostnader för enskild väghållning.

Utskottet anser att det är viktigt att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt. I avvaktan på resultatet av utredningen och regeringens ställningstagande är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Motionerna T325 (c) yrkande 2, T456 (c, fp) och N214 (c) yrkande 27 avstyrks följaktligen.

Motionsförslag

Skärgårdstrafikens betydelse uppmärksammas i motion T812 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd). Motionärerna framhåller att bristande kommunikationer innebär att skärgården avfolkas och att underlaget för samhällsservice försvinner. Transporternas betydelse för skärgårdsområdena bör därför utredas. Utredningen bör klargöra vilka samhälleliga insatser som behövs och hur man kan lösa behovet av trafikförbindelser i områden med litet trafikunderlag.

Motionärerna framhåller vidare att nuvarande ordning för Vägverkets färjeverksamhet innebär risk för att färjeleder med liknande förhållanden kommer att behandlas olika och att reglerna blir styrande för trafikutbudet. Eftersom färjetrafiken är en livsnerv för de boende på en ö är det angeläget att tillämpningen av reglerna för färjetrafik blir enhetliga och bidrar till en levande skärgård. Vägverket bör därför ges i uppdrag att i samråd med Glesbygdsverket komma med förslag om vilka regler som bör gälla när det gäller statens ansvar för färjetrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om kommunikationernas betydelse för skärgårdens utvecklingsmöjligheter. Det är därför viktigt att trafikfrågorna ges en tillfredsställande lösning så att riksdagens transportpolitiska mål om bl.a. ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling kan tillgodoses även i skärgårdsområden.

Enligt vad utskottet erfarit kommer den tidigare nämnda utredningen om enskild väghållning att behandla regelverket för statens ansvar för färjetrafik. Utskottet har vidare inhämtat att Glesbygdsverket särskilt uppmärksammat kommunikationsfrågorna i skärgårdsområden och beslutat göra en närmare kartläggning av olika trafikfrågor. Dessutom kan hänvisas till utredningen om den framtida regionalpolitiken som enligt sina direktiv har till uppgift att lämna förslag om hur regionalpolitiken skall inriktas och utformas under 2000-talets början (dir. 1999:2).

Utskottet anser med hänvisning till vad som anförts att syftet med den nu behandlade motionen till väsentlig del är tillgodosett. Något initiativ från riksdagen är inte erforderligt. Utskottet avstyrker därför motion T812 (kd).

9.10 Färjetrafiken till Holmön**Motionsförslag**

Färjetrafiken till Holmön behandlas i tre motioner, nämligen T324 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp), T328 av Gunilla Tjernberg (kd) och T813 av Åke Sandström (c). Samtliga motionärer anser att beslut snarast bör fattas om huvudmannaskap för färjetrafiken mellan Holmön och fastlandet som tryggar en tillfredsställande trafikförsörjning året om.

Holmön ligger cirka en landmil från fastlandet i Norra Kvarken. Ön har omkring 90 åretruntboende. Vägverket driver färjetrafiken under vår, sommar och höst och märker ut vintertrafikleden under den tid då leden är isbelagd. Vintertid upprätthålls reguljär trafik genom en hydrokopter. Vägen till färjeläget på fastlandssidan samt vägen från hamnen på Holmön är allmän väg. Färjan som trafikerar Holmön är ingen reguljär bilfärja men kan ta över enstaka bilar och servicefordon.

Vägverket beslutade år 1951 att färjeleden till Holmön inte längre skulle vara en allmän färjeled. Vägverket har dock fortsatt att driva båtförbindelsen mellan Norrfjärden och Holmön. Enligt vad utskottet erfarit har Vägverket i en skrivelse till regeringen begärt ett klarläggande av det framtida huvudmannaskapet för färjetrafiken till Holmön. Näringsdepartementet har genom beslut den 3 november 1999 avskrivit ärendet från vidare handläggning med hänvisning att ärendet skall prövas av Vägverket med stöd av bestämmelserna i väglagen (1971:948).

Enligt utskottets mening är det angeläget att snarast klarlägga vem som skall vara huvudman för den aktuella färjetrafiken. Med hänvisning till pågående beredning inom Vägverket avstyrker utskottet motionerna T324 (fp), T328 (kd) och T813 (c).

9.11 Vägmärken och vägskyltar

Motionsförslag

Lennart Daléus m.fl. påtalar i motion N214 (c) att nuvarande ordning för uppsättning av serviceskyltar är ett stort problem. Småföretagen är inte nöjda med dagens regler. En översyn av reglerna bör därför göras med ambitionen att det skall bli lättare att få sätta upp vägskyltar om lokala evenemang och sevärdheter.

Ulf Björklund m.fl. (kd) kritiserar i motion N279 regelverket för vägskyltning och framhåller att myndigheterna, främst Vägverket, bör inta en mer flexibel attityd och underlätta för företagen att göra sig kända. Förordningar som berör vägskyltning och kostnaderna för skyltningstillstånd bör därför anpassas till den verklighet som råder på landsbygden.

Lars Wegendal och Carina Adolfsson (båda s) framhåller i motion T366 att Vägverket ofta intar en njugg inställning till lokal skyltning. I de fall Vägverket tillåter en sådan skyltning drabbas beställaren ofta av helt orimliga kostnader. Dessutom kan det uppstå stora skillnader i bedömningen av önskemål i olika län. Motionärerna anser att det vore rimligt att kommunens planmyndighet fick möjlighet att själv stå för tillståndsgivningen när det gäller lokal skyltning. Genom att lägga ansvaret för utformning och placering på kommunen kan en lokalt förankrad utformning och placering ske i samspel med de företagare som är berörda.

Torgny Danielsson och Ann-Kristine Johansson (båda s) framhåller i motion T448 att allmänhetens intresse av skyltning vid vägar bör tillgodoses på ett

snabbt och effektivt sätt. Beslut om tillstånd för skyltning av vägar bör därför prövas och avgöras av den kommun där den aktuella vägsträckningen är belägen. Enligt motionärerna bör regeringen göra en översyn av gällande lagstiftning i syfte att överföra tillståndsprövningen från Vägverket till kommunerna.

Anders G. Högmark och Ingvar Eriksson (båda m) ifrågasätter i motion T438 Vägverkets olika roller då exempelvis en näringsidkare önskar sätta upp en vägs skylt för att informera förbipasserande trafikanter. Regeringen uppmanas att göra en översyn av den administrativa processen för dessa skyltfrågor i syfte att förenkla nuvarande ordning och ta bort den mycket diskutabla överklagandeordningen inom den egna myndigheten.

I motion T314 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) anges att det självfallet måste finnas regler för hur man får skylta men att detta regelverk måste beakta de små företagens villkor och överlevnadsmöjligheter. Hellre än att vägra tillstånd borde länsstyrelsen och vägmyndigheterna fungera som rådgivare och underlätta för småföretagen att hitta bra skyltplatser. Motionärerna anser vidare att det behövs en tydligare skyltning längs motorvägar av badstränder och andra företeelser av betydelse för trafikanterna.

Gudrun Lindvall (mp) kritiserar i motion T422 att Vägverket byter ut vägs skylten med hastighetsbegränsningen 50 km/tim till tätortsskyltar med en stadssiluett.

Utskottets ställningstagande

Frågor som gäller vägmärken och vägs skyltar för reklam regleras i bl.a. vägmärkesförordningen (1978:1001) och väglagen (1971:948). Som en allmän princip gäller att vägmärkena skall tjäna trafikanternas intressen. Näringsidkares intressen kan tillgodoses genom de bestämmelser om skyltar för reklam, propaganda eller liknande ändamål som återfinns i väglagen och naturvårdslagen (1964:822). Till grund för dessa bestämmelser ligger främst hänsynen till trafiksäkerheten och landskapsbilden.

Vägverket har nyligen gjort en översyn av olika vägmärkesfrågor och föreslagit regeringen ändringar i vägmärkesförordningen. Förslaget remissbehandlas för närvarande. Remisstiden löper ut den 31 januari 2000.

Utskottet har tidigare sett positivt på inriktningen av Vägverkets arbete och förutsatt att ändrade regler får en så enhetlig tillämpning som möjligt och att näringslivets intressen beaktas (1998/99:TU1). Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Utskottet förutsätter vidare att de frågor som uppmärksammas i de nu aktuella motionerna kommer att behandlas i samband med det pågående beredningsarbetet. Det gäller bl.a. ett förstärkt kommunalt inflytande och besvärordningen vid överklaganden av beslut enligt vägmärkesförordningen. Utskottet anser att den pågående beredningen och regeringens ställningstagande bör avvaktas. Därför bör riksdagen enligt utskottets mening inte nu vidta någon åtgärd med anledning av motionerna om vägs skyltar.

Beträffande den vägmärkesfråga som behandlas i motion T422 (mp) vill utskottet klargöra att fr.o.m. den 1 oktober 1999 gäller nya trafikregler som innebär bl.a. att tätbebyggda områden successivt kommer att märkas ut med ett särskilt vägmärke. Inom tätbebyggt område gäller, om inget anges, 50 km/tim som högsta hastighet. Denna hastighetsbegränsning utmärks normalt inte i områden där märket för tätbebyggt område är uppsatt. Regelförändringen innebär en väsentlig minskning av antalet vägmärken och därmed minskade kostnader. Enligt uppgift från Vägverket kan antalet vägmärken genom det nya systemet för hastighetsgränser minskas med upp till 75 000. I sammanhanget kan också nämnas att det tidigare systemet krävde utmärkning av hastighetsgränser efter i princip varje korsning. Detta har medfört att det inte sällan förekommit att straff för överträdelse av högsta tillåtna hastighet inte kunnat utdömas på grund av brister i skyltningen.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T314 (m), T366 (s), T422 (mp), T438 (m), T448 (c), N214 (c) yrkande 18 och N279 (kd) yrkande 10.

9.12 Fordonsdimensioner

Motionsförslag

Sture Arnesson m.fl. (v) framhåller i motion T217 att i flertalet länder inom EU får ett lastbilsekipage framföras med en högsta bruttovikt av 44 ton och en totallängd av 18 meter. I Sverige får man dock framföra fordon som väger högst 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Detta innebär att lastbilstrafiken i många fall konkurrerar ut järnvägen på långa sträckor. Större krav ställs dessutom på underhåll och förstärkningar av vägsystemet samtidigt som trafiksäkerheten påverkas negativt. Motionärerna efterlyser en harmonisering på sikt av de svenska reglerna med EU:s som innebär att den maximala bruttovikten och totallängden för lastbilsekipage sänks.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att en hållbar utveckling enligt 1998 års transportpolitiska beslut förutsätter väl fungerande och konkurrenskraftiga järnvägstransporter. Det är därför viktigt att järnvägstrafiken ges goda utvecklingsmöjligheter. Enligt utskottets mening bör dock inte järnvägens utveckling främjas genom att tekniska restriktioner införs som begränsar ett samhällsekonomiskt motiverat utnyttjande av andra transportslag.

Utskottet anser för sin del att det är mycket viktigt att Sverige kan behålla sina nuvarande mått- och viktregler för tyngre vägfordon i nationell trafik. En sänkning av gällande fordonsregler för vikt och längd skulle innebära ökade transportkostnader inte minst för skogsindustrin och även få negativa effekter för miljön och trafiksäkerheten.

Utskottet avstyrker därför motion T217 (v) yrkande 2.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag om järnvägar. Det gäller yrkandena 8 och 9 enligt vilka riksdagen föreslås

dels godkänna att regeringen får besluta om en låneram om högst 8 410 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt den överenskommelse som träffades år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten,

dels godkänna att anslag A4 *Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret.

Utskottet behandlar dessutom det regeringen redovisar om förändrade principer för beräkning av banavgifter för delfinansiering av järnvägens trafikavgifter för Öresundsförbindelsen.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T210 yrkande 8 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T505 av Stefan Hagfeldt (m),
- T513 yrkande 1 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c),
- T541 av Agne Hansson (c),
- T549 yrkandena 6 och 8 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T805 av Runar Patriksson (fp).

10.1 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar

Banverket har möjlighet att låna i Riksgäldskontoret för att finansiera investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital och omsättningstillgångar. Lån för även tas upp för statens kapitalkostnader för vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt en överenskommelse år 1983 mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten. Lånen återbetalas med anslagsmedel i enlighet med anläggningarnas ekonomiska livslängd.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner en låneram för dessa ändamål på 8 410 miljoner kronor.

10.2 Finansiering av vissa järnvägsinvesteringar

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslaget A4 *Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret.

Regeringens förslag

Öresundsförbindelsen mellan Sverige och Danmark öppnas under nästa år. Svenska staten är enligt avtalet med Danmark om en fast förbindelse över Öresund skyldig att se till att de svenska järnvägsföretagen betalar sammanlagt ca 225 miljoner kronor till Öresundskonsortiet för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Eftersom bron öppnar för trafik den 1 juli 2000 skall 50 % av detta belopp erläggas år 2000.

Regeringen bedömer att det är mest ändamålsenligt att Banverket sköter betalningen till Öresundskonsortiet. För att kompensera Banverket för detta föreslås att banavgifterna höjs med 105 miljoner kronor per år fr.o.m. år 2000 samt att anslaget till Banverket utökas.

Motionsförslag

I motion T549 konstaterar Per-Richard Molén m.fl. (m) att regeringens förslag innebär att betalningsansvaret, som enligt ingångna avtal åvilade SJ, överförs till Banverket, som inte är banhållare på det aktuella banavsnittet. Tågresenärer och godsköpare i Sverige får därmed betala för en tjänst som inte utnyttjas medan Öresundsresenärerna befrias från den faktiska kostnaden. Idén om ett neutralt konkurrensförhållande mellan de olika trafikslagen har därmed övergetts. Motionärerna avvisar mot denna bakgrund regeringens finansieringsförslag.

Johnny Gylling mfl. (kd) motsätter sig i motion T210 att betalningen till Öresundsförbindelsen skall tas ur den skattefinansierade budgeten. Om broavgifterna visar sig orimliga bör regeringen hellre förlänga avskrivningstiden för projektet än att skjuta till skattemedel.

Runar Patriksson (fp) framhåller i motion T805 att regeringens förslag innebär att man frångår principen om att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron. I stället blir det tågresenärerna som reser i övriga delar av landet och skattebetalarna som får betala. Detta är inte acceptabelt. Enligt motionären bör Öresundsförbindelsen fullt ut bära sina egna kostnader.

Utskottets ställningstagande

Enligt det avtal som träffades år 1991 mellan den danska och den svenska regeringen om en utbyggnad av en fast förbindelse över Öresund skall projektet finansieras i sin helhet genom trafikavgifter som fastställs av Öresundskonsortiet. Avgifterna skall utformas med beaktande av att tillkomsten av fasta förbindelser syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik. Av avtalet framgår vidare att Sverige och Danmark är överens om att anslag över respektive statsbudget inte skall anvisas för konsortiets verksamhet. För järnvägstrafiken framgår av ett tilläggsprotokoll till avtalet att järnvägsföretagen i Sverige skall betala sammanlagt 150 miljoner danska kronor per år (prisnivå 1/1 1991) för användningen av järnvägen på

Öresundsförbindelsen. De Danske Statsbaner skall betala ett motsvarande belopp. Beloppen skall regleras i takt med den allmänna prisutvecklingen.

Utskottet anser att det är viktigt att Öresundsförbindelsen blir en rationell och konkurrenskraftig förbindelse för järnvägstrafiken. Utskottet delar regeringens bedömning att det är mest ändamålsenligt att Banverket svarar för järnvägstrafikens betalning till Öresundskonsortiet. För att kompensera Banverket bör, som regeringen föreslår, banavgifterna höjas med 105 miljoner kronor per år fr.o.m. år 2000. Enligt vad utskottet erfarit kommer höjningen av banavgifterna att genomföras den 1 januari 2000 och endast avse persontrafiken. Regeringens förslag innebär vidare att Banverkets anslag har räknats upp för att kompensera för betalningen till Öresundskonsortiet. I sammanhanget kan nämnas att regeringen avser att återkomma till riksdagen senare under innevarande riksmöte med olika frågor med anledning av Öresundsförbindelsen.

Med hänvisning till det anförda har utskottet inga erinringar mot vad regeringen anför om höjda banavgifter för delfinansiering av järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsförbindelsen. Härav följer att motionerna T221 (kd) yrkande 8, T549 (m) yrkande 6 och T805 (fp) avstyrks.

10.4 Banverkets produktionsverksamhet

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T549 att en bolagisering av konkurrensutsatta verksamheter krävs för att tydliggöra Banverkets olika roller. En effektivisering och besparing är möjlig att uppnå genom att upphandla hela Banverkets produktion. Enligt motionen bör staten som ägare av infrastrukturen uppträda som en kompetent upphandlare av tjänster. Det betyder att projektering och byggande bör ske i konkurrens mellan marknadens aktörer.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare beslutat att de delar av Banverkets verksamhet som omfattar produktionsansvar skall konkurrensutsättas och organiseras på ett sätt som garanterar konkurrensneutralitet. För att kunna möta nya krav och förutsättningar har Banverket mot denna bakgrund år 1998 fått en ny organisation där verkets olika roller separerats. Banverkets industridivision är en separat ekonomisk enhet med eget bokslut och bedriver sin verksamhet i bolagsliknande former. Av 1998 års transportpolitiska beslut framgår vidare att Banverkets olika roller inom järnvägssektorn skall renodlas ytterligare för att säkerställa en oberoende myndighetsutövning gentemot olika banhållare och operatörer samt en effektiv förvaltning och produktion.

Utskottet anser att gällande riktlinjer för Banverkets olika roller tillsammans med den omorganisation som nyligen skett är väl ägnade att främja en effektiv och ändamålsenlig utveckling inom järnvägsområdet. Med hänvisning till det anförda finner utskottet att syftet med motion T549 (m) yrkande

10.5 Banverkets regionindelning

Motionsförslag

Agne Hansson (c) framhåller i motion T541 att Banverkets uppdelning av Kalmar län på två regioner ger besvärande konsekvenser. Länsinvesteringar av typ Stångådalsbanan som går genom två banregioner blir svåradministrerade. Banverket bör därför göra om sin regionindelning till att bättre följa de administrativa gränser som finns i Kalmar län.

Utskottets ställningstagande

Det ankommer på Banverket självt att utforma sin interna organisation. Utskottet förutsätter att Banverket bedriver sin verksamhet på ett sådant sätt att samarbetet med lokala och regionala organ kan ske på ett smidigt och effektivt sätt. Med hänsyn till att järnvägstrafiken till sin karaktär ofta är långväga, vilket medför att en järnvägslinje kan beröra två banregioner, måste ett utvecklat samarbete ske såväl mellan olika banregioner som mellan Banverket och olika lokala och regionala planeringsorgan. Utskottet förutsätter att ett konstruktivt samarbete kan utvecklas oberoende av administrativa gränser.

Med ett sådant samarbete bör syftet med motionen bli tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Utskottet avstyrker därmed motion T541 (c).

10.6 Stängselreglering

Motionsförslag

I motion T505 framhåller Stefan Hagfeldt (m) att införandet av snabba och tysta snabbtåg har ändrat förutsättningarna för säkerheten kring järnvägsspår. För att öka järnvägens säkerhet bör därför i ökad utsträckning stängsel sättas upp utmed järnvägslinjerna. Ett hinder är dock gällande regler som innebär att kommunerna får stå för merparten av stängselkostnaderna. I sammanhanget görs en jämförelse med reglerna på vägområdet där väghållaren står för stängselkostnaderna. Motionären begär mot denna bakgrund att Banverket skall vara betalningsansvarigt för stängselkostnaderna vid nyinvesteringar.

Utskottets ställningstagande

Enligt lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. gäller olika regler för stängsel till skydd för större hemdjur respektive stängsel till skydd för allmänheten. I 1 § anges att innehavare av järnväg är ”pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskäligen i förhållande till nyttan därav för betesbruket”. Beträffande stängselskydd för all-

mänheten anges i lagen att ansvaret för hållandet av stängsel utmed järnväg i första hand är en kommunal angelägenhet. Kommunerna har sålunda rätt att inom sina områden besluta om var stängsel skall sättas upp och hur de skall utformas. Kostnaderna för sådana stängsel skall enligt lagen betalas till 90 % av kommunen och till 10 % av järnvägsinnehavaren. För stations- och bangårdsområden gäller dock att kostnaderna skall delas lika. För att pröva frågor om uppsättning och kostnadsfördelning finns en särskild statlig nämnd, Stängselnämnden.

Regleringen av järnvägens stängselskyldighet är tämligen gammal och avspeglar delvis en annan samhällsstruktur och ett annat trafiksystem än det som gäller i dag. Då riksdagen våren 1975 behandlade frågan förutsattes att om ändrade förhållanden skulle uppstå i framtiden, på grund av den tekniska utvecklingen av järnvägens drift som kräver utökad stängselskyldighet, borde frågan om kostnadsfördelningen tas upp till förnyad prövning (prop. 1975:67, bet. TU1975:14, rskr. 1975:196). I sammanhanget kan vidare nämnas att Stängselnämnden som inrättades år 1976 ännu inte haft ett enda ärende att avgöra.

Utskottet konstaterar att Banverket har ett sektorsansvar för järnvägssystemet. Det innebär bl.a. ett samlat ansvar för järnvägens trafiksäkerhet. Utskottet har erfarit att man inom Banverket nu överväger hur regelsystemet för järnvägsstängsel bättre kan anpassas till rådande samhälls- och trafikförutsättningar. Banverket avser att lämna ett förslag i ärendet till regeringen under den närmaste tiden. Den av motionären aktualiserade frågan är således under beredning. Något initiativ från riksdagens sida är därför inte nödvändigt. Utskottet avstyrker motion T505 (m).

10.7 Inlandsbanan

Motionsförslag

Enligt motion T513 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c) finns det starka skäl att skapa ett sammanhållet järnvägssystem med icke elektrifierade banor i Sveriges inland. Den mest lämpade organisationen att förvalta och utveckla ett sådant system är enligt motionärerna Inlandsbanan AB (IBAB). Mot denna bakgrund föreslås att en utredning om att överföra bansträckningen mellan Kristinehamn och Mora samt alla tvärbanor mellan Inlandsbanan och stambanan genom övre Norrland till IBAB snarast tillsätts.

Utskottets ställningstagande

Banstandarden på de järnvägslinjer som tas upp i motionen är skiftande. Mellan Persberg norr om Filipstad och Vika söder om Mora är järnvägstrafiken nedlagd sedan många år, och banan är till stora delar ofarbar. Tvärbanan Forsmo–Höting har huvudsakligen en god standard medan standarden för tvärbanan Hällnäs–Storuman är generellt sett låg. En överföring av samtliga aktuella bansträckningar till IBAB innebär därför ett betydande åtagande för bolaget.

Utskottet konstaterar att ett motiv för förslaget om att bilda ett sammanhållet icke elektrifierat järnvägssystem är att IBAB fullgjort sina uppgifter på ett förtjänstfullt sätt. Kommunerna längs Inlandsbanan har genom Inlandsbanan AB enligt redovisade uppgifter utfört banunderhållet genom upphandling till en lägre kostnad än vad som förutsågs när det statliga stödet infördes. Olika förhållanden såsom typ av underhållsåtgärder, trafikbelastning och banstandard försvårar emellertid jämförelser mellan IBAB:s och Banverkets kostnader.

Utskottet anser att det är angeläget att järnvägssystemet sköts på ett effektivt sätt. Mot denna bakgrund har utskottet tidigare bl.a. framhållit att regeringen bör undersöka om erfarenheterna av IBAB:s arbete med banhållning kan utnyttjas även för andra banor (bet. 1995/96:TU4). Utskottet förutsätter att regeringen för riksdagen redovisar sina slutsatser. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Utskottet avstyrker därför motion T513 (kd, c) yrkande 1.

11 Sjöfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag med anknytning till sjöfart. Det gäller yrkandena 10–13 enligt vilka riksdagen föreslås

dels godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndiga regeringen att för år 2000 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

dels godkänna vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fridstadsråd.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T209 yrkande 13 delvis av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp),
- T210 yrkandena 24, 28, 30 och 34 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T601 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m),
- T602 av Sten Andersson (m),
- T607 av Per Lager m.fl. (mp),
- T608 av Inger René och Kent Olsson (båda m),
- T609 yrkande 1 av Per Lager m.fl. (mp),
- T610 yrkande 1 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s),
- T611 av Karin Enström (m),
- T614 av Helena Bargholtz och Kenth Skårvik (båda fp),
- T616 yrkandena 1, 4–8, 13–15 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T624 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- T625 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s),
- T627 av Ulf Björklund (kd),
- T629 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s).

Regeringens överväganden och förslag

Regeringen erinrar inledningsvis om sitt av riksdagen godkända förslag i budgetpropositionen för år 1999 att soliditeten för Sjöfartsverket skulle sänkas från 50 % till lägst 30 %, i enlighet med de principer som regeringen numera allmänt tillämpar för ägarkrav på affärsdrivande verksamhet (prop. 1998/99:1 utg.omr. 22, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). I samma proposition meddelade regeringen sin avsikt att besluta om en extra inleverans från Sjöfartsverket under hösten 1998. Detta föranledde ingen erinran från riksdagens sida. I budgetpropositionen för år 2000 avvisar regeringen den metod för sänkning av soliditeten som Sjöfartsverket i sin treårsplan i första hand förordat, nämligen genom upplösning av resultatutjämningsfonden och motsvarande nedskrivning av verkets anläggningstillgångar. Regeringen anser att detta bl.a. skulle strida mot god redovisningssed.

Av budgetpropositionen framgår vidare att räntabilitetsmålet för Sjöfartsverket enligt regeringens mening bör vara oförändrat, dvs. 7 %. Gällande prisrestriktion bör också vara oförändrad, vilket innebär att höjningar av farledsavgifterna inte får överstiga ökningen av den allmänna prisnivån mätt med nettoprisindex räknat fr.o.m. år 1995.

Regeringen anser att Sjöfartsverkets förslag till investeringsplan för treårsperioden 2000–2002 bör godkännas vad gäller såväl nivå som inriktning. Investeringarna på totalt 432,1 miljoner kronor avser till stor del återanskaffningar.

Motionsförslag

I motion T210 kräver Johnny Gylling m.fl. (kd) en revision av Sjöfartsverkets taxesystem. Motionärerna säger sig stödja EU:s ambition att ta fram gemensamma avgiftsprinciper för olika trafikslag, så att en så konkurrensneutral situation som möjligt skapas mellan trafikslag och länder. De miljödifferenterade farledsavgifterna har haft positiva effekter på miljön men bidragit till en snedvridning av konkurrensen. Detta gäller särskilt den transoceana trafiken, för vilken avgifterna innebär en avsevärd kostnadshöjning (yrkande 24).

Också i motion T608 av Inger René och Kent Olsson (båda m) påtalas de svenska farledsavgifternas konkurrenssnedvridande effekter. Motionärerna hävdar att det kostar ungefär dubbelt så mycket att anlöpa Göteborgs hamn som andra europeiska hamnar.

I motion T616 påpekar Per-Richard Molén m.fl. (m) att Sjöfartsverket har kostnadsansvar för isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning m.m. Detta ansvar saknar motsvarighet inom Vägverket och Banverket. Härtill kommer statens avkastningskrav. För att klara sina åtaganden tvingas Sjöfartsverket ta ut farledsavgifter som är dubbelt så höga som i andra länder. Med Sjöfartsverkets nya taxekonstruktion finns det enligt motionärerna risk för att stora delar av den svenska sjöfarten, särskilt den transoceana linjetrafiken och

inrikessjöfarten, slås ut. Motionärerna kräver en översyn av taxesättningsprinciperna och en utvärdering av den nya taxan (yrkande 7).

I motion T616 (m) uttalas vidare att all kvarvarande transocean linjetrafik har koncentrerats till Göteborgs hamn. Det moderna, större tonnaget kräver en omfattande farledsbreddning. För att Sjöfartsverket skall få möjlighet att göra investeringar i bl.a. farleder bör enligt motionärerna den extra inleverans som regeringen beslutade om under hösten 1998 återföras till verket (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Extra inleverans från Sjöfartsverket

I motion T616 (m) krävs att den extra inleverans från Sjöfartsverket på 272 miljoner kronor som regeringen fattade beslut om under hösten 1998 skall återgå till Sjöfartsverket så att verket skall kunna göra nödvändiga investeringar i farleder. Som exempel nämns behovet av en breddning av farleden till Göteborgs hamn (yrkande 14).

Frågan om extra inleverans från Sjöfartsverket behandlades av utskottet i förra årets budgetbetänkande (bet. 1998/99:TU1, s. 51). Utskottet sade sig då inte ha något att erinra mot regeringens avsikt att besluta om den extra inleveransen; detta som ett led i ansträngningarna att bringa Sjöfartsverkets soliditet i nivå med allmänt tillämpade principer för ägarkrav på affärsdrivande verksamhet. Utskottet finner inte skäl att ändra sitt ställningstagande. I övrigt har utskottet inhämtat att Sjöfartsverket på regeringens uppdrag utreder den av motionärerna aktualiserade frågan om en eventuell breddning av farleden till Göteborg. Uppdraget skall redovisas i december 1999. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion T616 (m) yrkande 14.

Sjöfartsverkets farledsavgifter

I motionerna T210 (kd), T608 (m) och T616 (m) riktas kritik mot Sjöfartsverkets farledsavgifter och principerna för avgiftssättningen. Motionärerna hävdar bl.a. att farledsavgifterna utgör ett hot mot den svenska sjöfartens och de svenska hamnarnas konkurrensförmåga. I den förstnämnda motionen uttalas att de miljödifferentierade farledsavgifterna varit positiva för miljön men haft konkurrenssnedvridande effekter. I två av motionerna pekas särskilt på den transocean linjetrafiken som med det nya avgiftssystemet fått vidkännas stora kostnadsökningar.

Utskottet vill med anledning av motionsyrkandena kort redovisa bakgrunden till och innebörden av nu gällande avgiftssystem. Fram t.o.m. år 1997 finansierades Sjöfartsverkets verksamhet huvudsakligen genom tre olika avgifter på handelssjöfarten, nämligen fyravgifter, farledsvaruavgifter och lotsavgifter. Fyravgift togs ut av fartyg som kom från utrikes ort för att i Sverige hämta eller lämna passagerare eller gods. Farledsvaruavgift togs ut för utrikes gods, dvs. gods som transporterades till eller från Sverige med fartyg. Inrikes sjöfart var befriad från fyravgift och farledsvaruavgift. Motivet var främst att merparten av inrikestransporterna utgjordes av importerade

mineraloljor, för vilka fyravgift och farledsvaruavgift redan hade betalats. Också s.k. transocean linjesjöfart var befriad från fyr- och farledsvaruavgifter. Detta undantag hade sin grund i farhågor rörande Göteborgs hamns konkurrensförmåga.

Efter riksdagens beslut hösten 1997 infördes ett nytt avgiftssystem den 1 januari 1998 (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97: 115). Fyr- och farledsvaruavgifterna slogs samman till en avgift, farledsavgift. Inrikes sjöfart – utom Vänersjöfarten – avgiftsbelades och avgiftsfriheten för transocean linjetrafik upphörde. Bakgrunden var i korthet att EG-kommissionen hade framfört synpunkter på de undantag för inrikes-sjöfart och transocean sjöfart som det svenska avgiftssystemet innebar. Samtidigt miljödifferentialiserades avgiftssystemet. Lotsavgiftssystemet lämnades i princip oförändrat.

Motionsyrkanden rörande det nya avgiftssystemet behandlades senast av riksdagen under våren 1999. I sitt av riksdagen godkända betänkande 1998/99:TU6 erinrade utskottet om att Sjöfartsverket fått regeringens uppdrag att utvärdera miljödifferentialeringen samt eventuella konsekvenser som omläggningen av avgiftssystemet i övrigt fått. Utvärderingen skulle således omfatta också de delar av avgiftssystemet som kunde sägas utgöra en EU-anpassning. Uppdraget skulle redovisas senast vid utgången av år 1999. Vidare erinrade utskottet om att inom EU i allmänhet gäller att staten har kostnadsansvar för sjöfartens infrastruktur vid sidan om hamnarna. Emellertid, framhöll utskottet, pågår ett arbete med att utveckla en finansieringsprincip som innebär att användaren betalar för sin användning av infrastrukturen. Detta arbete stöds av Sverige. Med hänvisning till det anförda avstyrktes de då aktuella motionsyrkandena.

Utskottet finner att de nu behandlade yrkandena rörande det svenska avgiftssystemet i allt väsentligt har samma innebörd som de yrkanden riksdagen behandlade i våras. Utskottet hänvisar till sitt ovan redovisade ställningstagande och avstyrker följaktligen motionerna T210 (kd) yrkande 24, T608 (m) och T616 (m) yrkande 7.

Kostnadsansvaret för isbrytning

I motionerna T601 (m) och T616 (m) uttalas att Sjöfartsverket bör befrias från kostnadsansvaret för isbrytning. Motionärerna anser att isbrytningen i första hand är en regionalpolitisk fråga och att kostnaderna därför bör bestri-das över statsbudgeten. När motsvarande yrkanden senast behandlades (bet. 1998/99:TU6) hänvisade utskottet bl.a. till det arbete som har inletts inom Sjöfartsverket i syfte att bedöma konsekvenserna av de nya konkurrensförut-sättningarna för sjöfarten som 1998 års transportpolitiska beslut innebär. Mot den bakgrunden fann utskottet att någon åtgärd av riksdagen med anledning av yrkandena inte var erforderlig. Utskottet gör samma bedömning nu och avstyrker följaktligen motionerna T601 (m) och T616 (m) yrkande 4.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot vad regeringen förordar rörande ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket. Utskottet har inte heller någon invändning mot de föreslagna bemyndigandena om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket eller mot de föreslagna finansiella befogenheterna för Sjöfartsverket. Regeringens förslag i dessa delar tillstyrks följaktligen.

11.2 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) har i uppgift att tillhandahålla sjöfolk ett attraktivt fritids- och kulturliv. Verksamheten finansieras genom avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt genom egna avgiftsintäkter. För innevarande år uppgår avräkningen på farledsavgifterna till 18,5 miljoner kronor. Av budgetpropositionen framgår att HKF:s verksamhetsinriktning, organisation och finansiering är föremål för utredning. Utredningen, som har samband med en översyn av Sjöfartsverkets mål och roller, har resulterat i en rapport, Handelsflottans kultur- och fritidsråd – Huvudmannaskap, inriktning och finansiering (1999-10-08) som för närvarande är föremål för remissbehandling. I avvaktan på den fortsatta beredningen föreslår regeringen att samma andel av rådets totala kostnader som för innevarande år, alltså 18,5 miljoner kronor, skall finansieras genom avräkning på farledsavgifterna år 2000.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

11.3 Sjöfartens konkurrensförutsättningar m.m.

Motionsförslag

I motion T209 uttalar Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) att svensk sjöfart möter konkurrens från två håll, dels från europeiska rederier med stora statliga subventioner, dels från asiatiska stater och andra öststater med låga bemanningskostnader. Motionärerna menar dock att breda industristöd är ekonomiskt omöjliga och innebär en otjänst mot branschen och näringspolitiken. Regeringen bör snarast överväga andra åtgärder för att förhindra fortsatt utflaggning. Ett mer företagsvänligt klimat skulle också hjälpa sjöfarten, anser motionärerna (yrkande 13 delvis). Yrkandet i den del som avser en minskning av anslag B3 Bidrag till sjöfarten för budgetåret 2000, behandlas i avsnitt 8 i detta betänkande.

Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion T210 att alla EU-länder vidtar åtgärder för att minska bemanningskostnaderna. Enligt motionärerna har tio länder fonderingsmöjligheter. Sju länder lämnar investeringsstöd. 12 länder har någon form av register. Vidare sägs att flera länder under år 1999 har ändrat inställning till sjöfarten. Tyskland stöder färjetrafiken som en följd av att taxfreeförsäljningen har upphört. England har aviserat tonnageskatt och enbart signalerna om en sådan skatt har lett till att inflaggningen har ökat. Mot den bakgrunden kan inte Sverige ensidigt avveckla sjöfartsstödet, menar

motionärerna. Regeringen bör emellertid också överväga de förslag som presenterades i utredningsbetänkandet *Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter* (SOU 1998:129), bl.a. om fartygsfonder och ett nationellt forskningsprogram. Också frågan om införande av tonnageskatt bör aktualiseras (yrkande 28). Enligt vad som anförs i ett särskilt yrkande bör också förslaget om utbildningsstöd, framlagt i samma utredningsbetänkande, aktualiseras (yrkande 30).

Enligt vad som uttalas i motion T602 av Sten Andersson (m) omfattar den svenska handelsflottan nu ca 250 fartyg. Beträffande ca 50 av dessa har rederierna begärt utflaggning. Att stödja svensk sjöfart med subventioner är inte långsiktigt hållbart. Sverige kan inte bedriva en sjöfartspolitik som markant skiljer sig från omvärldens. Därför går det inte längre att säga nej till någon form av internationellt register, hävdar motionären.

Per-Richard Molén m.fl. (m) begär i motion T616 att det nuvarande sjöfartsstödet avvecklas. Vidare bör en ny utredning tillsättas för att belysa sjöfartens konkurrenssituation (yrkande 6). Enligt motionärerna betraktas sjöfarten inom EU som en prioriterad verksamhet. I en grönbok har sjöfartens konkurrensförutsättningar lyfts fram som en angelägen fråga.

I samma motion framförs uppfattningen att det s.k. TAP-avtalet, dvs. avtalet om tillfälligt anställd personal, skall förändras till ett nettoavtal. Den svenska lösningen är unik, hävdar motionärerna. TAP-anställda betalar sålunda svenska skatter och avgifter varefter skatterna återbetalas till redaren. Systemet är krångligt men också juridiskt tvivelaktigt, eftersom de med skattskyldigheten följande förmånerna inte utgår till den anställde. Därför borde, menar motionärerna, avtalet förändras till ett avtal utan svensk beskattningsrätt, dvs. ett nettoavtal (yrkande 8).

I motionen anförs vidare att regeringen nyligen har givit ett Londonbaserat rederi ett stöd på 24 miljoner kronor för att med finskt tonnage bedriva färjetrafik under två år. Helt följdenligt har ett annat rederi begärt stöd för sin godstrafik. Konsekvenserna blir oöverblickbara om Sverige skall börja subventionera utländska företag som bedriver internationell verksamhet, anser motionärerna (yrkande 13).

Utskottets ställningstagande

Sjöfartens konkurrensförutsättningar

Frågan om utformningen av det statliga stödet till svensk sjöfart behandlades senast av riksdagen hösten 1998 (prop. 1998/99:1 utg.omr. 22, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). Då redovisade utskottet att regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO den 16 november 1998 hade enats om utformningen av det statliga stödet till sjöfarten. Regler motsvarande uppgörelsen har tagits in i förordningen om statligt bidrag till svensk sjöfart (1996:1559, senast ändrad 1999:12). Enligt förordningen utgår bidrag till skatt på sjöinkomst med ett belopp som motsvarar det skatteavdrag som arbetsgivaren skall göra på

sjöinkomster och som har betalats in, dock ej för den del av skatteavdraget som avser den allmänna pensionsavgiften (den s.k. bruttomodellen). Vidare lämnas bidrag till kostnader för sociala avgifter med 58 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft. Bidrag lämnas endast för svenska handelsfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikes-handeln eller den svenska tjänsteexporten. För handelsfartyg som även får föra passagerare lämnas bidrag endast för den del av besättningen som ingår i säkerhetsbesättningen. Bidrag lämnas inte för fartyg som transporterar även andra passagerare än chaufförer till lastbilar som transporteras med fartyget. Inte heller för personal på oljeplattformar utgår bidrag.

Utskottet var mycket positivt till den träffade uppgörelsen och delade regeringens uppfattning att uppgörelsen skulle skapa förutsättningar för en god utveckling av svensk sjöfartsnäring. Enligt utskottets mening borde därför riksdagen ställa sig bakom avtalet.

Senare har sjöarbetsmarknadens parter träffat en överenskommelse om löner och anställningsvillkor för vissa grupper av tillfälligt anställt sjöfolk, det s.k. TAP-avtalet. Detta avtal reglerar rätten för svenska redare att under högst sex månader per år ersätta högst hälften av en fartygsbesättning med utländsk personal. För anställda enligt detta avtal drar arbetsgivaren skatter och avgifter, vilka sedan återgår till arbetsgivaren enligt den ovan nämnda förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart.

I budgetpropositionen för år 2000 konstaterar regeringen att den svenska handelsflottan under år 1998 minskade med sex fartyg. Regeringen bedömer emellertid att riksdagens beslut hösten 1998 om en höjning av stödet till sjöfarten jämte avtalet om tillfällig anställning av utländsk personal innebär att den negativa utvecklingen nu kan förväntas upphöra och att en viss inflaggning är möjlig.

I motion T209 (fp) föreslås att det nuvarande kontantstödet till den svenska sjöfarten avvecklas och att regeringen i stället överväger andra stödåtgärder (yrkande 13 delvis). Också i motion T616 (m) begärs en avveckling av sjöfartsstödet. Vidare krävs en ny utredning om den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar (yrkande 6). Motionärernas motivering är att sjöfarten ägnades begränsat intresse och utrymme inom ramen för Kommunikationskommittén arbete. Dessutom föreslås i motionen att det s.k. TAP-avtalet förändras till ett nettoavtal, utan svensk beskattningsrätt (yrkande 8). Som skäl anförs att det nuvarande avtalet är dels administrativt krångligt, dels juridiskt tvivelaktigt eftersom de med skatt- och avgiftsskyldigheten följande förmånerna inte utgår till de tillfälligt anställda.

Utskottet vill med anledning av motionsyrkandena anföra följande. De nya stödregler som gäller fr.o.m. år 1999, i kombination med det s.k. TAP-avtalet som ingåtts mellan sjöarbetsmarknadens parter, innebär att svenska redare som bedriver utrikes godssjöfart under perioden 1999–2001 får ersättning för innehållen inkomstskatt och dessutom bidrag till täckande av sociala kostnader med 58 000 kr, räknat per kalenderår och årsarbetskraft. Stödet utgår inte bara för tillsvidareanställd personal utan också för tillfälligt anställda. Som regeringen anför kan detta stöd väntas skapa betydligt bättre konkurrensförutsättningar för svensk sjöfart. Enligt vad utskottet erfarit har

inte bara den negativa trenden kunnat hejdas; under den senaste tiden har dessutom en viss inflaggnings kunnat registreras.

Det finns således, enligt utskottets mening, skäl att nu se optimistiskt på svensk sjöfarts framtid. Dessutom vill utskottet peka på att det nya stödet gäller under en treårsperiod och därefter kan omprövas, om utvecklingen så skulle kräva. Utskottet är mot den angivna bakgrunden inte berett att medverka till en avveckling av det statliga stödet, vilket begärs i de nu behandlade motionerna.

Med anledning av förslaget i motion T616 (m) om en ny sjöfartspolitisk utredning konstaterar utskottet att den svenska sjöfartens konkurrensproblem, efter det att Kommunikationskommittén avslutade sitt arbete i mars 1997, har blivit föremål för ett omfattande utredningsarbete. Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (dir. 1997:37) har sålunda avgivit tre betänkanden, Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft (SOU 1997:171), Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU (SOU 1998:49) och Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter (SOU 1998:129). Utskottet är med hänsyn härtill inte berett att förorda någon ny utredning om svensk sjöfart. Beträffande kravet i motion T616 (m) om en förändring av det s.k. TAP-avtalet konstaterar utskottet att avtalet är ingånget mellan sjöarbetsmarknadens parter. Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår motionerna T209 (fp) yrkande 13 i nu behandlad del och T616 (m) yrkandena 6 och 8.

Fartygsförlagd utbildning

I budgetpropositionen redovisar regeringen att det förslag om fartygsförlagd utbildning som lagts fram i utredningsbetänkandet Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter (SOU 1998:129) för närvarande bereds i Regeringskansliet och att regeringen avser att återkomma till frågan i nästa års vårproposition. Därmed torde syftet med yrkande 30 i motion T210 (kd) komma att tillgodoses. Något initiativ av riksdagen med anledning av yrkandet synes inte erforderligt, varför det avstyrks.

Andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart

I motion T210 (kd) föreslås att regeringen aktualiserar de andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart som föreslås i betänkandet Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter (SOU 1998:129), bl.a. förslaget om fartygsfonder och ett nationellt forskningsprogram (yrkande 28). Utskottet anser att erfarenheterna av det kraftigt förstärkta stödet till sjöfarten som införts år 1999 bör avvaktas och är mot den bakgrunden inte nu berett att diskutera ytterligare stödinsatser. Utskottet avstyrker följaktligen motion T210 (kd) yrkande 28.

Inrättande av ett internationellt fartygsregister

Utskottet anser att förslaget i motion T602 (m) om inrättande av ett internationellt fartygsregister inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T616 (m) riktas kritik mot den svenska regeringens beslut att stödja Kvarkentrafiken. Enligt motionärerna får vi en oöverblickbar situation om Sverige börjar subventionera utländska företag som bedriver internationell verksamhet (yrkande 13).

I budgetpropositionen för år 2000 redovisas att färjetrafiken mellan Umeå och Vasa skulle ha lagts ner under hösten 1999 som en följd av att taxfreeförsäljningen upphörde den 1 juli. Taxfreeförsäljningen har svarat för ca 65 % av intäkterna. Kvarkentrafiken har drabbats hårt i jämförelse med övriga linjer mellan Sverige och Finland som kan utnyttja Ålands särställning eller anlöpa hamn i tredje land. Regeringen har mot bl.a. den bakgrunden beslutat att tillsammans med den finländska regeringen upphandla färjetrafik på sträckan Umeå–Vasa i enlighet med EU:s riktlinjer för allmän trafikplikt, för att under en omställningsperiod på två år trygga persontrafikförsörjningen på sträckan. Därefter skall trafiken kunna drivas kommersiellt. Det årliga stödet uppgår till 30 miljoner kronor som fördelas lika mellan Sverige och Finland. Västerbottenregionen bidrar med 3 miljoner kronor per år och svenska staten med 12 miljoner kronor per år under två år. Finska staten har svarat för upphandlingen och slutit avtal med Vasabåtarna AB.

Utskottet delar regeringens bedömning att Kvarkentrafiken har drabbats jämförelsevis hårt av beslutet om att avskaffa taxfreeförsäljningen och att det därför är nödvändigt att särskilda stödåtgärder sätts in. Med anledning av det nu behandlade motionsyrkandet vill utskottet betona att stödet enligt regeringsbeslutet skall utgå under en övergångsperiod och att syftet är att trygga persontrafikförsörjningen. Med hänvisning härtill avstyrks motion T616 (m) yrkande 13.

11.4 Vänersjöfart och annan inre sjöfart

Motionsförslag

I motion T616 uttalas att den godstrafik som nu går via hamn i Vänern inom kort flyttas över på järnväg. Kostnaderna för investeringarna på Västra stambanan kommer enligt Per-Richard Molén m.fl. (m) att med god marginal överstiga statens kostnader för trafiken på Trollhätte kanal. På sikt äventyras sjöfartens framtid på Vänern. Härutöver förändras förutsättningarna för industriell verksamhet i Mellansverige. Dessa frågor måste belysas av utredningen om Vänersjöfarten (yrkande 5).

Enligt vad Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s) uttalar i motion T625 bör Trollhätte kanal ges samma bredd som kanalerna på kontinenten. Vidare bör den pågående utredningen om Vänersjöfarten kompletteras med en samhällsekonomisk analys, där miljöaspekter och energieffektivitet räknas in.

Helena Bargholtz och Kenth Skårvik (båda fp) anser det viktigt att sjöfartens andel av transporterna främjas. Mot den bakgrunden föreslår de i motion T614 att regeringen låter utreda konsekvenserna av att bygga en kanal mellan Mälaren, Hjälmaren och Vänern.

I motion T627 erinrar Ulf Björklund (kd) om att Sjöfartsverket har gjort en förstudie om Dala kanal. Enligt motionären bör studien gå vidare, bl.a. för att man skall få fram ett ekonomiskt underlag.

1999/2000:TU1

Utskottets ställningstagande

Vänernsjöfart

Som framgår av budgetpropositionen för år 2000 har Näringsdepartementet nyligen uppdragit åt en utredare att lägga fram förslag som långsiktigt ger förutsättningar för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänernsjöfarten. Uppdraget, som baseras på ett tidigare utredningsarbete inom Sjöfartsverket, skall redovisas senast den 1 mars 2000. Utskottet, som förutsätter att den nya utredningen kommer att belysa alla viktiga aspekter på frågan om Vänernsjöfartens konkurrensförutsättningar, anser att resultatet av utredningen bör avvaktas. Följaktligen avstyrks motionerna T616 (m) yrkande 5 och T625 (s).

Dala kanal

Våren 1999 tog riksdagen ställning till ett motionsförslag om ytterligare utredning av Dala kanal-projektet. I sitt av riksdagen godkända betänkande 1998/99:TU6 redovisade utskottet att Sjöfartsverket i en förstudie hade kommit fram till att projektet skulle kräva investeringar på i storleksordningen 12 miljarder kronor. Vidare redovisades att området utmed nedre Dalälven är ett riksintresse enligt lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. samt att riksdagen i maj 1998 beslutat att avsätta området som nationalpark. Mot den bakgrunden hade regeringen uttalat att den inte skulle komma att aktualisera frågan om inrättande av en farled mellan Siljan och Östersjön. Utskottet anslöt sig till regeringens bedömning och avstyrkte därför motionen. Utskottet står fast vid sitt ställningstagande och avstyrker följaktligen motion T627 (kd).

Svea kanal

I motion T614 (fp) föreslås att regeringen låter utreda konsekvenserna av att bygga en vattenförbindelse som motionärerna benämner Svea kanal, en kanal mellan Mälaren, Hjälmaren och Vänern. Enligt vad utskottet inhämtat gör regeringen för närvarande den bedömningen att några nya kanalprojekt inte bör komma till stånd, bl.a. med hänsyn till de höga kostnader som är förknippade med projekten. Utskottet är av samma uppfattning. Därför avstyrks motion T614 (fp).

11.5 Hamnpolitiska frågor

Motionsförslag

I motion T210 redovisar Johnny Gylling m.fl. (kd) att hamnarna har vissa möjligheter att konkurrera sinsemellan med hamnavgifter. Motionärerna vill

att regeringen återkommer med förslag till hur staten skall kunna samverka bättre med kommunerna om hamnarna och omgivande infrastruktur (yrkande 34).

I motion T616 konstaterar Per-Richard Molén m.fl. (m) att de svenska hamnarna är kommunala monopol med åtföljande låg effektivitet. Hamnverksamheten bör avregleras och privatiseras, anser motionärerna (yrkande 1).

Enligt vad Michael Hagberg och Inge Carlsson (s) anför i motion T629 bör Sverige i likhet med många EU-länder ta ett samlat grepp om hamnarna, inte minst av miljöskäl. Godstransportdelegationen bör få i uppdrag att följa upp hamnverksamheten och finna vägar att öka sjöfartens andel av godstransporterna.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av hamnpolitiska motioner som riksdagen behandlade under våren 1999 (bet. 1998/99:TU6) erinrade utskottet om den grönbok om hamnar och sjötransportinfrastruktur som Europeiska kommissionen presenterade i december 1997. I grönboken uttalas att hamnarna är av vital betydelse för EU, när det gäller såväl handel som transporter. Dessutom är hamnarna viktiga centrum för regional, ekonomisk och social utveckling och fungerar som knutpunkter mellan sjö- respektive landbaserade transporter. Kommissionen anser att hamnarna skall integreras fullständigt i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Utskottet erinrade vidare om att regeringen i sitt yttrande i april 1998 över grönboken sagt sig i allt väsentligt dela kommissionens ståndpunkt. I Sverige har konkurrensen från landtransporterna ökat. Detta kräver att transportpolitiken utformas på ett enhetligt sätt för hela transportsektorn. Samtidigt har regeringen betonat att marknadskrafterna bör avgöra utvecklingen när det gäller hur många hamnar som skall finnas och var de skall ligga.

I sitt av riksdagens godkända betänkande 1997/98:TU10 med anledning av den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56, rskr. 1997/98:266) sade sig utskottet dela regeringens uppfattning att marknadskrafterna bör avgöra utvecklingen av antalet hamnar och hamnarnas lokalisering. Liksom hittills bör hamnverksamhet vara en kommunal angelägenhet. På staten bör ankomma att svara för den infrastruktur i form av farleder m.m. som krävs för att hamnarna skall kunna användas på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt. Dessutom ligger på staten ett övergripande ansvar för att sjöfarten integreras med landtransportsystemen. I sammanhanget betonades att den aviserade Godstransportdelegationen avsågs arbeta för en förbättrad samverkan mellan sjöfarten och anslutande landtransportsystem.

Enligt vad utskottet inhämtat pågår inom Godstransportdelegationen en översyn som rör integration mellan hamnverksamhet och annan transportverksamhet. Uppdraget till delegationen lämnades den 25 juni 1998 och skall redovisas den 30 juni år 2001.

Utskottet vidhåller sin tidigare redovisade uppfattning om hur staten bör förhålla sig till hamnväsendet. I övrigt anser utskottet att resultatet av pågående översynsarbete inom Godstransportdelegationen bör avvaktas. Med

11.6 Statligt båtregister m.m.

Motionsförslag

I motion T609 anför Per Lager m.fl. (mp) att det växande antalet fritidsbåtar ökar risken för olyckor, brott och slitage på skärgårdarna. Den borgerliga regeringen avskaffade det obligatoriska båtregistret. Men med en klar identitet på en båt kan, framhåller motionärerna, liv räddas och tjuvar och miljöbovar lättare ställas till svars. Regeringen har lovat återkomma med förslag om ett båtregister. Men nu verkar regeringen i stället vara inne på en utökad ansvarsförsäkring. En sådan borde dock enligt motionärerna kunna kombineras med ett obligatoriskt register (yrkande 1).

Också i motion T610 krävs att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister återinförs. Enligt motionären, Bengt Silfverstrand (s), anfördes som skäl för avvecklingen av det tidigare statliga båtregistret att registret kunde underlätta båtstölder och bedrägerier samt att det inte bar sina kostnader. Det sistnämnda var i och för sig korrekt, men berodde på att antalet båtar överskattades. Tunga remissinstanser motsatte sig avvecklingen. Ett båtregister är jämförbart med ett bilregister. Det behövs spelregler även på sjön, betonar motionären (yrkande 1).

Agneta Lundberg m.fl. (s) uttrycker i motion T624 sitt stöd för ett obligatoriskt båtregister. Motionärerna finner att registret bör lokaliseras till Ulvön på Höga kusten.

Karin Enström (m) tar i motion T611 avstånd från tanken på ett nytt obligatoriskt fritidsbåtsregister. Ett sådant register är onödigt, eftersom det redan finns ett privat, frivilligt register, hävdar hon.

Enligt vad Per-Richard Molén m.fl. (m) redovisar i motion T616 har Sjöfartsverket skattat kostnaderna för fritidsbåtarna till 117 miljoner kronor. Men en utredning har nyligen konstaterat att fritidsbåtarna inte ger några merkostnader för staten, utan i stället mervärden. Kostnaderna är alltså ingen grund för att införa ett obligatoriskt register, anser motionärerna. Det privata register som i dag finns fyller väl sin funktion och förhindrar dessutom olaga förvärv. Tanken på ett obligatoriskt register avvisas, liksom tanken på en ny skatt på fritidsbåtar. Frågan om ansvarsförsäkring kan enligt motionärerna lösas av försäkringsbolagen (yrkande 15).

I motion T607 uttalar Per Lager m.fl. (mp) att skärgårdarna har blivit ett eldorado för snabba fritidsbåtar. Men framfarten skapar buller, svall och andra olägenheter för människor och miljö. Enligt motionärerna saknas i dag sjöregler motsvarande de regler som gäller för vägtrafiken. Det behövs förarbevis för båtar med större motorer och en lägsta åldersgräns för att få köra motorbåt. Vidare behövs hastighetsgränser inomskärs. Nykterhetsreglerna bör vara desamma som för vägtrafiken. Dessutom måste straffen för sjötrafikbrott vara kännbara.

Ett statligt båtregister

Utskottet behandlar först frågan om ett statligt båtregister. I årets budgetproposition erinrar regeringen om sin tidigare redovisade avsikt att under år 1999 återkomma till riksdagen med ett konkret förslag till utformning av en allmän registrering av fritidsbåtar. Av propositionen framgår att regeringen har fört en dialog med försäkringsbranschen som är involverad i det frivilliga båtregister som Stöldskyddsföreningen administrerar. I det osäkra läge som frågan om införande av ett statligt register befunnit sig i har några ytterligare resurser inte avsatts för att utveckla och förbättra det frivilliga registret. Nu anför regeringen att ett allmänt register bör bygga vidare på det frivilliga fritidsbåtsregistret. En obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar kommer också att övervägas av regeringen. Därmed skulle också skapas en möjlighet för försäkringsgivarna att lämna kontrolluppgifter om fritidsbåtsinnehav till skattemyndigheterna.

Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen i dessa frågor. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motionerna T609 (mp) yrkande 1, T610 (s) yrkande 1, T611 (m) yrkande 1, T616 yrkande 15 och T624 (s).

Skärpta regler för fritidsbåtar

I motion T607 (mp) begärs skärpta regler för fritidsbåtar. Bl.a. krävs ett särskilt förarbevis, en lägsta åldersgräns för förande av vissa motorbåtar samt lika stränga nykterhetsregler som dem som gäller för vägtrafiken. Utskottet hade hösten 1998 att ta ställning till liknande motionsyrkanden. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1998/99:TU1), redovisade utskottet översiktligt hur fritidsbåtstrafiken är reglerad. Bl.a. framgår av redovisningen att en fritidsbåt med en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter endast får föras av den som har skepparexamen. För förande av mindre fritidsbåtar finns inga bestämmelser om kompetenskrav. Emellertid driver Sjöfartsverket i samarbete med fritidsbåtsorganisationerna en verksamhet som skall stimulera fritidsbåtförare att frivilligt lära sig navigation och sjövägsregler. Bevis om kunskaper och färdigheter utfärdas i form av förarintyg. Sjöfartsverkets uppfattning – redovisad i betänkandet – är emellertid att värdet av att införa kompetenskrav som skulle beröra flera hundra tusen människor är tveksamt, särskilt med tanke på att antalet olyckor är relativt litet. I fråga om fartgränser erinrade utskottet om att sjötrafikförordningen (1986:300) ger länsstyrelsen alla de möjligheter som kan krävas för att införa fartgränser som inte berör allmän farled. Slutligen erinrades i betänkandet om de krav på nykterhet till sjöss som finns i sjölagen (1994:1009).

Utskottet hänvisar till vad som anfördes i betänkandet 1998/99:TU1 och föreslår att riksdagen inte vidtar någon åtgärd med anledning av motion T607 (mp). Motionen avstyrks följaktligen.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag med anknytning till luftfart. Det gäller yrkandena 14–17 enligt vilka riksdagen föreslås

dels godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndiga regeringen att för år 2000 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

dels godkänna vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T209 yrkandena 2 och 12 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp),
- T210 yrkandena 36–40 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T243 yrkande 12 av Carin Lundberg m.fl. (s),
- T605 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c),
- T617 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T621 av Kristina Zakrisson och Birgitta Ahlqvist (båda s),
- T622 av Lennart Daléus (c),
- T623 av Carina Hägg (s),
- T630 yrkandena 1 och 2 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp),
- N214 yrkande 31 av Lennart Daléus m.fl. (c).

12.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.**Regeringens överväganden och förslag**

Regeringen konstaterar inledningsvis att Luftfartsverket har presenterat en positiv treårsplan för perioden 2000–2002. Om verkets prognoser visar sig hålla kommer verket att klara både ett tungt investeringsprogram och ägarens mål för räntabilitet och soliditet.

Det långsiktiga målet för Luftfartsverkets soliditet bör enligt regeringen ligga fast på 25 %. Också räntabilitetsmålet bör ligga fast på nuvarande nivå, dvs. 8 % på eget kapital. Inte heller gällande restriktion för höjning av trafikavgifterna bör ändras.

Vidare föreslår regeringen att riksdagen godkänner verkets förslag till investeringsplan för perioden 2000–2002. Planen innefattar investeringar för sammanlagt 7,5 miljarder kronor, därav 3,1 miljarder kronor för terminalåtgärder och 1,6 miljarder kronor för Arlandas tredje bana.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har för sin del ingen erinran mot vad regeringen förordar rörande ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket. Regeringens förslag i denna del tillstyrks följaktligen.

Utskottet har inte heller någon erinran mot vad regeringen förordar beträffande utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket och finansiella befogenheter för Luftfartsverket. Utskottet föreslår följaktligen att riksdagen lämnar de av regeringen föreslagna bemyndigandena.

12.2 Luftfartsverkets roller samt vissa privatiserings- och konkurrensfrågor

Motionsförslag

I motion T209 förordar Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) en utförsäljning av SAS Sverige AB (yrkande 2). I samma motion anförs att avregleringen av luftfarten har ökat flygets attraktionskraft. Men konkurrensen har inte fungerat tillräckligt bra. SAS har fortfarande en för dominerande ställning i såväl inrikes- som utrikestrafiken. Detta har lett till orimligt höga biljettpriser på icke konkurrensutsatta sträckor. Regeringen bör därför verka för att fler lågprisföretag etablerar sig i Sverige (yrkande 12 delvis). Slutligen framhålls i motionen att SAS inte får favoriseras när det gäller t.ex. tilldelning av slottider (yrkande 12 delvis).

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) uttalar i motion T210 bör man överväga att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket, så att inspektionen kan granska alla aktörer på marknaden utifrån samma förutsättningar (yrkande 40).

Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslår i motion T617 att SAS Sverige AB skyndsamt privatiseras för att därefter kunna fungera som vilket internationellt bolag som helst. Kopplingen mellan de nationella flygbolagen och deras stater bör upphöra, anser motionärerna (yrkande 2). Vidare redovisas att det s.k. slottidssystemet styrs av en EG-förordning, enligt vilken fördelningen av slottider på Arlanda och en rad andra europeiska flygplatser styrs av en oberoende samordnare. Sedan länge har Moderaterna arbetat för att handel med och uthyrning av slottider skall bli möjlig. Mycket talar enligt motionärerna för att så kommer att ske i framtiden (yrkande 3). I motionen förs också fram en rad förslag rörande den framtida luftfartens organisation. Motionärerna kräver bl.a. att myndighetsrollen och produktionsrollen hålls åtskilda. Flygplatsdriften bör privatiseras (yrkande 9). Vidare anförs att en flygtrafiktjänst i bolagsform skulle främja utvecklingen av svenskt flyg. Flygtrafiktjänsten bör därför privatiseras (yrkande 10). Motionärerna erinrar också om att det i Europa finns sammanhållna flygplatssystem endast i Norge, Finland, Spanien och Portugal. Arlanda står inför stora investeringar. För att dessa skall kunna klaras bör Arlanda privatiseras (yrkande 4). På Landvetter och Sturup ökar trafiken snabbt. Eftersom det finns goda utsikter till lönsamhet bör även dessa flygplatser privatiseras (yrkande 7). Slutligen anser motionärerna att kommuner inte bör bedriva affärsverksamhet, t.ex. flygplatser, i bolagsform. Även kommunalt ägda flygplatser bör alltså privatiseras (yrkande 8).

Enligt vad Gudrun Lindvall m.fl. (mp) uttalar i motion T630 råder på många flygplatser kapacitetsbrist på morgnar och kvällar, i övrigt finns kapacitet ledig. Motionärerna menar ett auktionsförfarande för fördelning av start- och

Utskottets ställningstagande

Luftfartsverkets roller

Utskottet vill erinra om att under våren 1997 gjordes en översyn av Luftfartsverkets struktur och roller. Ett förslag som aktualiserades i detta sammanhang, men som aldrig kom att föras vidare, innebär att en myndighet skulle bildas för flygsäkerhetstjänst och sektorsuppgifter medan ett affärsverk skulle ha ansvaret för infrastruktur och kommersiella tjänster. I proposition 1997/98:1 utgiftsområde 22 anförde regeringen att den vid en samlad bedömning inte fann tillräckliga skäl att vidta några åtgärder. Översynen ledde emellertid till en omorganisation inom Luftfartsverket i syfte att förtydliga verkets roller. Sedan mars 1998 är verket sålunda organiserat på avdelningar/divisioner med utgångspunkt i tre roller, dels sektorsrollen, som rör luftfart och samhälle, dels säkerhetsrollen, som gäller norm- och tillsynsfrågor (Luftfartsinspektionen) samt dels produktionsrollen, som omfattar flygplatsdivisioner, flygtrafiktjänst, brand- och räddningsskolan, LFV Teknik, LFV Resurs samt LFV Holding AB.

I juni 1999 uppdrog regeringen åt ett privat konsultföretag att göra en ny översyn av Luftfartsverkets verksamhet. I uppdraget konstaterar regeringen att liberaliseringen av luftfartsmarknaden medfört en stark trafiktillväxt. Tillväxten innebär större intäkter för infrastrukturhållaren men ställer samtidigt ökade krav på att kapacitet finns för att klara tillväxten och på att tillväxten sker med bibehållen, eller helst förstärkt, flygsäkerhet. Vidare måste tillväxten ske inom ramen för inte bara nu gällande utan också kommande miljökrav. Som en konsekvens av de nya förutsättningarna har enligt regeringen konkurrens uppstått mellan flygplatser, vilken också leder till press på kapacitet, säkerhet och miljö. Detta i sin tur ställer ökade krav på att de reglerande krafterna har tillräcklig kompetens, kapacitet och oberoende. Motsvarande höjda krav ställs på flygtrafiktjänsten. Vidare hänvisar regeringen till de institutionella förändringar som pågår i Europa och som resulterar i nya mer eller mindre övernationella organ, t.ex. Eurocontrol. Detta leder till en viss omfördelning av uppgifter mellan dessa organ och Luftfartsverket.

Den översyn som regeringen beställt skall bl.a. belysa om Luftfartsverkets nuvarande struktur kan skapa intressekonflikter mellan verkets olika roller samt om en delning av verket i så fall skulle kunna lösa sådana konflikter. En utgångspunkt för översynen bör enligt regeringen vara att sektorsrollen och säkerhetsrollen m.m. skiljs från produktionsrollen.

De frågor om Luftfartsverkets roller som aktualiseras i motionerna T210 (kd) och T617 (m) är, som framgår av den lämnade bakgrundsredovisningen, i hög grad aktuella. Enligt vad utskottet erfarit planerar regeringen att under våren 2000 lägga fram förslag för riksdagen rörande Luftfartsverket på grundval av den pågående översynen. Utskottet anser att riksdagen i avvaktan härpå inte bör ta något initiativ med anledning av motionerna i nu be-

Ökad privatisering av luftfarten

Utskottet övergår nu till att behandla frågor om ökad privatisering av luftfarten.

Utskottet har i det föregående redovisat att en översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur pågår och att riksdagen under våren 2000 kan komma att föreläggas förslag på grundval av de resultat översynen leder fram till. Som framgår av redovisningen skall en utgångspunkt för översynen vara att sektorsrollen och säkerhetsrollen m.m. skiljs från produktionsrollen. En sådan åtgärd torde enligt utskottets mening kunna skapa garantier för att några konflikter mellan Luftfartsverkets kommersiella verksamhet och myndighetsuppgifter inte uppkommer. Utskottet anser att flygtrafiktjänsten är en naturlig myndighetsuppgift och är därmed inte berett att förorda någon privatisering av denna verksamhet. Med det anförda avstyrks motion T617 (m) yrkande 10.

Vidare delar utskottet den grundsyn som kommer till uttryck i de ovan refererade direktiven för den pågående översynen, nämligen att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system, i vilket en flygplats förutsätter en annan. Som regeringen framhåller har staten ett ansvar för detta system av interregionala och internationella förbindelser. Systemet innebär en resultatutjämning mellan de få flygplatser som ger överskott och övriga flygplatser som betraktade var och en för sig inte är lönsamma. Utskottet är inte berett att förorda en förändring som innebär att de lönsamma delarna av flygplatssystemet bryts ut och privatiseras. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion T617 (m) yrkandena 4 och 7. Utskottet är inte berett att diskutera frågor om i vilken form kommunal näringsverksamhet skall bedrivas och avstyrker med hänvisning härtill motion T617 (m) yrkande 8 om en privatisering av de kommunala flygplatsbolagen.

Andra åtgärder för ökad konkurrens

I motion T209 (fp) anföras att SAS har en alltför dominerande ställning på flygmarknaden. Därför bör regeringen enligt motionärerna verka för att fler lågprisföretag etablerar sig i Sverige (yrkande 12 delvis). Utskottet vill med anledning av yrkandet erinra om att också regeringen, vilket framgår av budgetpropositionen för år 2000 (utg.omr. 22, s. 77) funnit att avregleringen av det svenska inrikesflyget inte givit önskade effekter på marknaden. Enligt vad utskottet inhämtat har regeringen i juni 1999 givit Konkurrensverket i uppdrag att göra en översyn av konkurrensförhållandena på den svenska marknaden. Utskottet utgår från att också effekterna av luftfartens avreglering kommer att belysas inom ramen för översynen. Med det anförda avstyrks motion T209 (fp) yrkande 12 i nu behandlad del.

Frågan om slottider behandlades senast av riksdagen våren 1999. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1998/99:TU7) redovisade utskottet i korthet innebörden av det s.k. slottidssystemet. Med slottider menas de tider för start och landning som tilldelas flygoperatörer vid flygplatser med trängselproblem. I Sverige är det endast Arlanda som har sådan trängsel att slottidssystemet måste tillämpas. För fördelningen svarar en oberoende, särskilt tillsatt koordinator. Den hittills tillämpade fördelningsprincipen, som styrs av en särskild EG-förordning och vanligen går under benämningen "grandfather's rights", innebär att de redan etablerade flygföretagen har förtur att fortsätta sin trafik på ianspråktaga avgångs- och ankomsttider. Som framgår av nämnda utskottsbetänkande pågår inom EU arbete med att försöka hitta andra fördelningssystem. Enligt vad utskottet inhämtat har detta arbete ännu inte givit några konkreta resultat. Som utskottet anförde i våras bör resultatet av arbetet inom EU med att få till stånd mer konkurrensneutrala system för fördelning av slottider avvaktas. Till detta vill utskottet lägga att flygbolag som ingår allianser enligt EU:s regler måste lämna ifrån sig slottider. Detta kan enligt utskottets bedömning medverka till att det nuvarande slottidssystemets konkurrensnedvridande effekter mildras. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna T209 (fp) yrkande 12 nu behandlad del, T617 (m) yrkande 3 och T630 (mp) yrkande 1.

Statens ägarengagemang i SAS Sverige AB

Frågan om statens ägarengagemang i SAS Sverige AB har behandlats av utskottet vid flera tillfällen, senast hösten 1998 (bet. 1988/99:TU1 utg.omr. 22). År 1997 fick regeringen riksdagens bemyndigande 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 35 %. Ett motiv för begränsningen var att detta röstetal krävdes för att staten skulle kunna förhindra beslut som kräver kvalificerad majoritet, bl.a. ändringar av bolagsordningsbestämmelser om verksamhetsföremål. Utskottet har senare, med anledning av motionsyrkanden, funnit att riksdagen borde stå fast vid 1997 års beslut. Utskottet gör samma bedömning nu och avstyrker följaktligen motionerna T209 (fp) yrkande 2 och T617 (m) yrkande 2.

12.3 Vissa kapacitetsfrågor

Motionsförslag

I motion T617 redovisar Per-Richard Molén m.fl. (m) vilka åtgärder som vidtas och kan vidtas för att komma till rätta med trängseln i det europeiska luftrummet och därav föranledda förseningar. Motionärerna pekar bl.a. på att det på vissa flygplatser finns expansionsmöjligheter. Vidare har Eurocontrol med en effektivare flygledning delvis kunnat minska förseningarna. Genomförda routeförändringar har bidragit till en förbättring av kapaciteten och

ytterligare förbättringar kan förväntas. En möjlighet som provas på vissa håll är att ansluta flygplatserna till snabbtåg. Vidare provas nätverksmodeller där resenären väljer flygplats beroende på när på dygnet resan företas. Slutligen nämner motionärerna möjligheten att etablera regionala flygplatser, t.ex. Skavsta, som kan erbjuda lägre priser och bättre tidhållning (yrkande 1).

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T210 aktualiserar flygtrafikens ökning frågan om hur behovet av infrastruktur skall tillgodoses. På många håll pågår eller diskuteras en utbyggnad. Allt fler kommuner arbetar för att deras flygfält skall bli en ny regional flygplats. Det är viktigt att man försöker undvika en överetablering som leder till onödigt hård miljöbelastning och ekonomiska problem på sikt. Motionärerna föreslår att frågan blir föremål för utredning (yrkande 36). I sammanhanget betonas att Luftfartsverket vid prövning av tillstånd för nya flygplatser eller utbyggnad av befintliga flygplatser inte får ges någon positiv särbehandling. Verket respektive kommunala och privata intressenter måste behandlas likvärdigt, anser motionärerna (yrkande 39).

Utskottets ställningstagande

Trängseln i det europeiska luftrummet

I motion T617 (m) redovisas vissa åtgärder som kan vidtas för att öka flygkapaciteten. Utskottet är i likhet med motionärerna väl medvetet om de problem som trängseln i det europeiska luftrummet skapar, bl.a. i form av förseningar. Samtidigt vill utskottet betona att problemen i första hand sammanhänger med kapacitetsbrist i övriga Europa, inte så mycket med svenska förhållanden. Som motionärerna anför vidtas kraftfulla åtgärder för att minska olägenheterna, inte minst inom den europeiska flygledningsmyndigheten Eurocontrol. Utskottet utgår från att den svenska regeringen och Luftfartsverket inom ramen för medlemskapet i EU, Eurocontrol och andra mellanstatliga organisationer aktivt verkar för att minska trängseln i luftrummet. Med det anförda avstyrks motion T617 (m) yrkande 1.

Åtgärder mot överetablering

Med anledning av vad som framhålls i motion T210 (kd) om åtgärder mot överetablering av luftfartsinfrastruktur vill utskottet erinra om att dessa frågor har diskuterats inom ramen för Lufträttsutredningens arbete. Av utredningens slutbetänkande Ny luftfartslag (SOU 1999:42) framgår bl.a. att det genom en lagändring år 1998 (prop. 1998/89:36) infördes en ny bestämmelse i luftfartslagen (6 kap. 5 § andra stycket), enligt vilken det vid nybyggnad, utbyggnad och ombyggnad av en trafikflygplats skall göras en trafikpolitisk prövning som omfattar investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen. Syftet med bestämmelsen är att förhindra eller begränsa flygplatsprojekt av trafikala eller trafikekonomiska skäl och på så sätt undvika en för flygsektorn som helhet kostsam överkapacitet. Numera är emellertid flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter, i likhet med andra stora trafikanläggningar, underkastade obligatorisk tillåtlighetspröv-

ning av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken (MB). Tillåtlighetsprövningen omfattar visserligen inte investeringens lönsamhet. Men Lufträttssutredningen antar att regeringens prövning kommer att förhindra överkapacitet i flygplatssystemet. Mot den bakgrunden anser utredningen att den nuvarande regeln i 6 kap. 5 § andra stycket luftfartslagen kan utgå. I sammanhanget anmärker utredningen att den samhällsekonomiska prövningen normalt innehåller ett visst mått av politiska överväganden och att regeringen därför är bättre lämpad för uppgiften än Luftfartsverket.

Utskottet finner mot bakgrunden av lämnad redovisning att det av motionärerna påtalade behovet av åtgärder mot flygplatsöverkapacitet tillgodoses inom ramen för nuvarande lagstiftning. Den i miljöbalken införda tillåtlighetsprövningen, som görs av regeringen, torde också skapa garantier för att Luftfartsverket inte favoriseras framför andra flygplatsintressenter. Något riksdagens intiativ med anledning av motionärernas förslag synes därmed inte erforderligt. Följaktligen avstyrks motion T210 (kd) yrkandena 36 och 39.

12.4 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet

Motionsförslag

I motion T617 betonar Per-Richard Molén m.fl. (m) att Stockholmsregionen med sitt perifera läge måste ha god tillgänglighet till flyg, om regionen skall klara sig i den internationella konkurrensen. Regionen behöver ökad flygkapacitet, hävdar motionärerna (yrkande 5). Vidare säger sig motionärerna förutsätta att Bromma flygplats finns kvar även efter år 2011. Så kallade cityflygplatser finns i de flesta ledande städer i världen (yrkande 6).

Frågan om Bromma flygplats framtid tas upp också i motion T622. Lennart Daléus (c) redovisar bl.a. att Stockholms kommun och Luftfartsverket efter valet år 1998 har träffat ett avtal som innebär att antalet flygrörelser med plan över 12 ton ökar från 15 500 till 16 500 per år. Detta är ett nytt svek mot de närboende, hävdar motionären. Arlanda byggs ut och får snart en tredje rullbana. Skavsta utvecklas ständigt. Eftersom Bromma flygplats är en säkerhets- och miljörisk är det hög tid att staten medverkar till en avveckling. Avtalet mellan Stockholms kommun och staten bör sägas upp och ingen ökning av antalet flygrörelser bör tillåtas före nedläggningen. Bromma flygplats bör enligt motionären byggas om till ett bostadsområde.

I motion T630 kritiserar Gudrun Lindvall m.fl. (mp) Luftfartsverkets planer på att bygga en ny flygplats i närheten av Södertälje, antingen i Hall eller i Almnäs. Enligt motionärerna har Luftfartsverket bedömt att antalet passage-rare kommer att fördubblas till cA32 miljoner på tjugo år. Två tredjedelar av denna ökning skall enligt verket klaras genom en ökning av antalet flygplan. Motionärerna anser att det vore mycket bättre att klara expansionen med färre och större flygplan. Detta skulle minska behovet av flygplatskapacitet (yrkande 2).

I förra årets budgetbetänkande (bet. 1998/99:TU1 utg.omr. 22) konstaterade utskottet att frågorna om en förtida avveckling av Bromma flygplats och om flygkapaciteten i Storstockholmsområdet är nära förknippade med varandra. Som anfördes i betänkandet utreder Luftfartsverket för närvarande på regeringens uppdrag hur behovet av flygplatskapacitet i regionen skall tillgodoses på längre sikt. Uppdraget skulle enligt ursprungliga planer ha slutredovisats i början av år 1999 men utredningstiden har förlängts till utgången av detta år. Tidigare i år redovisade Luftfartsverket tre alternativa lägen för en ny flygplats söder om Stockholm, ett i Tullinge, ett annat i Hallområdet och ett tredje i Almnäs.

Såsom utskottet tidigare har uttalat bör resultatet av Luftfartsverket utredningsarbete avvaktas. Härutöver vill utskottet hänvisa till sitt uttalande våren 1998 med anledning av den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Utskottet anförde då att ett ställningstagande till frågan om fortsatt verksamhet vid Bromma flygplats måste bygga på bl.a. två förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. För det andra måste Arlanda flygplats kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygsystemet. Vidare uttalade utskottet att en fortsatt positiv marknadsutveckling inom luftfarten förutsatte att en tredje rullbana på Arlanda tillkom inom en snar framtid och att en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsregionen på sikt säkerställdes. Utskottet står fast vid sin tidigare bedömning och föreslår att riksdagen avslår motionerna T617 (m) yrkandena 5 och 6, T622 (c) och T630 (mp) yrkande 2.

12.5 Luftfartens miljöfrågor

Motionsförslag

I motion T210 uttalar Johnny Gylling m.fl. (kd) att Luftfartsverkets insatser för att minska luftfartens miljöpåverkan varit positiva men att arbetet måste drivas med ökad kraft (yrkande 37).

Också Per-Richard Molén m.fl. (m) anser att Luftfartsverket har varit aktivt inom miljöområdet, både inom ICAO/CAEP och ECAC/ANCAT. I motion T617 redovisas vidare bl.a. att Sverige som andra land har infört avgasrelaterade landningsavgifter. Men avgifterna ligger på en internationellt sett låg nivå. Enligt motionärerna bör Sverige sträva efter en ledande position inom miljöområdet (yrkande 12).

Carina Hägg (s) uttalar i motion T623 att landning med sjöflygplan för fritidsbruk av miljöskäl bör förbjudas i södra Sverige.

Luftfartsverkets miljöarbete

Luftfartens miljöfrågor behandlades utförligt i utskottets luftfartspolitiska betänkande våren 1999 (bet. 1998/99:TU7). Därav framgår bl.a. att flygets främsta miljöpåverkan utgörs av utsläpp av koldioxid och kväveoxider. Koldioxidutsläppen står i direkt förhållande till bränsleförbrukningen. Utsläppen kan påverka ozonskiktet och också bidra till den s.k. växthuseffekten genom direkta koldioxidutsläpp och genom ozon som bildas som en följd av kväveoxidutsläpp. Därutöver kan avgaser från flygplan ge upphov till molnbildning, vilket i sin tur kan ge klimateffekter. Buller från jetflygplan utgör en påtaglig miljöolägenhet. Till flygets miljöeffekter skall slutligen läggas användningen av glykol för avisning och av urea för halkbekämpning.

I utskottsbetänkandet redovisades vidare huvuddragen av det arbete som bedrivs internationellt och nationellt för att minska flygets miljöpåverkan. Inom den globala luftfartsorganisationen ICAO och dess miljökommitté CAEP koncentreras ansträngningarna på frågor om avgasutsläpp och flygplansbuller. I CAEP:s senaste uttalande i miljöfrågor finns rekommendationer om hur mycket kväveoxider flygplanen får släppa ut. Vad gäller koldioxid har ICAO sagt sig kunna acceptera avgifter men starkt motsatt sig varje form av beskattning. I fråga om buller har ICAO:s arbete inriktats på en utfasning av de mer bullrande s.k. kapitel 2-flygplanen. Också inom European Civil Aviation Conference (ECAC), en sammanslutning av de europeiska luftfartsmyndigheterna, bedrivs miljöarbete, som bl.a. syftar till att få fram normer för utsläpp och buller.

Det svenska miljöarbetet bedrivs främst inom Luftfartsverket. Verket deltar aktivt i den internationella verksamheten och arbetar härutöver för att minska flygets miljöpåverkan i Sverige. Verkets nationella strategi går ut på att internationellt förankrade regler skall ange ramarna för vad som är miljömässigt godtagbart medan ekonomiska styrmedel skall underlätta miljöanpassningen.

I sistnämnda hänseende infördes bullerrelaterade landningsavgifter år 1994. År 1998 infördes differentiering även för kväveoxid och kolväten. I övrigt arbetar verket bl.a. med att minska bullerstörningar i utsatta bostadsfastigheter samt med att minska utsläppen av glykol och urea.

Under senare tid har Luftfartsverket varit engagerat i frågor som har samband med bl.a. riksdagens klimatpolitiska beslut år 1993, riksdagens energipolitiska beslut år 1997 och riksdagens miljöpolitiska beslut i april 1999. I anslutning till dessa beslut har regeringen tillsatt ett antal utredningar, bl.a. den s.k. Klimatkommittén (dir. 1998:40) och den s.k. Miljömålskommittén (dir. 1998:45). Klimatkommittén skall bl.a. föreslå ett åtgärdsprogram för att begränsa och reducera utsläppen av koldioxid och övriga växthusgaser samt föreslå klimatpolitiska styrmedel. Miljömålskommitténs uppgift är bl.a. att utvärdera konsekvensanalyserna av miljöpolitiska delmål och andra åtgärder samt lämna förslag till ytterligare delmål som kan behövas för att genomföra av riksdagen fastställda nationella miljö kvalitetsmål. Kommittéernas arbete skall vara avslutat vid årsskiftet 1999/2000.

I samband med arbetet inom de två parlamentariska kommittéerna har ett antal centrala och regionala myndigheter fått olika utredningsuppdrag. Luftfartsverket har fått två uppdrag, det ena av mer sammanfattande och det andra av mer specificerad natur. Enligt det första uppdraget skall Luftfartsverket ta fram förslag till åtgärder inom sitt område för att nå de miljöpolitiska huvudmålen och delmålen. Det andra uppdraget rymmer fyra deluppgifter, nämligen att dels utreda flygets inverkan på ozonskiktet, dels överväga möjligheterna att reglera landningar i och överflygningar av landets fjällområden, dels se över avgiftssystemet, t.ex. vad gäller bullerdifferentieringen, samt dels utreda möjligheterna att införa ekonomiska styrmedel som tar hänsyn till koldioxidutsläpp. Frågan om bullerrelaterade landningsavgifter är kanske den mest akuta, eftersom förbudet mot användning av s.k. kap. 2-flygplan träder i kraft den 1 april 2000 och därmed gör nuvarande differentieringsprinciper vad gäller buller inaktuella.

Vissa av Luftfartsverkets uppdrag redovisades den 1 oktober 1999. Uppdraget om restriktioner för fjällflyg planeras vara slutfört den 1 april 2000. Utvecklingen av nya bullerrelaterade landningsavgifter fortsätter och skall slutföras under år 2000. Några frågor som inte har besvarats i uppdragsredovisningen den 1 oktober 1999 kommer att diskuteras direkt med berörda kommittéer.

Nuvarande miljödifferntiering av landningsavgifter avseende utsläpp till luft är begränsad till kväveoxid och kolväten. Systemet tillämpas på nio flygplatser i Sverige. I världen i övrigt finns systemet endast vid de schweiziska flygplatserna i Zürich och Genève. Att Sverige och Schweiz som de enda länderna i världen kunnat införa kväveoxid- och kolvätedifferentierade avgifter sammanhänger enligt Luftfartsverket med att utsläpp av dessa ämnen har lokal påverkan. En annan faktor av betydelse är att det finns tekniska möjligheter att genom investeringar i miljövänligare flygplan åtgärda denna typ av utsläpp.

När det gäller koldioxid anses problemet mer komplicerat. För det första är utsläppen och skadorna i huvudsak av global karaktär. Det innebär att man inte genom lokala avgifter på enskilda flygplatser kommer till rätta med de grundläggande problemen. För det andra saknas i dag teknik för att minska koldioxidutsläppen. Luftfartsverket bedömer att problemet kommer att kvarstå så länge fossila bränslen utgör det enda alternativet. Verket har i sin redovisning av regeringsuppdraget rörande ekonomiska styrmedel i fråga om koldioxid pekat på möjligheten att miljödifferntiera de s.k. undervägsavgifterna, som i dag administreras av Eurocontrol. Om denna tanke vinner gehör inom Eurocontrol kan Sverige komma att föreslå att Eurocontrol först undersöker möjligheten att införa differentiering med avseende på koldioxid. Men med hänsyn till att arbetet inom Eurocontrol bara är i sin inledning, samt till att Eurocontrol har många medlemmar, kan det enligt Luftfartsverket ta lång tid innan Eurocontrol tar ställning till ett sådant förslag.

Luftfartsverket anser sig förhindrat av internationella överenskommelser att ta ut avgifter i syfte att begränsa flygtrafiken. I sammanhanget pekar verket på att den globala luftfartsmyndigheten ICAO har som grundläggande uppgift att främja flygets utveckling och därmed också kontakter mellan stater och människor, för att på så sätt bidra till att förhindra konflikter i

världen. Emellertid har ICAO också fått i uppgift att begränsa flygets miljöpåverkan. Att samtidigt hantera dessa delvis svårförenliga uppgifter är inte komplikationsfritt.

1999/2000:TU1

Användning av sjöflygplan

Bestämmelser i den av motionären aktualiserade frågan finns i luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171). Enligt luftfartslagen får regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, meddela föreskrifter som innebär inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket, om så behövs av hänsyn till natur- eller miljövård. Med stöd av luftfartsförordningen kan Luftfartsverket föreskriva att ett område skall vara restriktionsområde, om det behövs för att luftfarten inte skall orsaka skador eller olägenheter i naturmiljön, eller om det behövs för att ta till vara friluftslivets intressen. Härvid skall samråd ske med länsstyrelsen.

Utskottets ställningstagande

Luftfartsverkets miljöarbete

Utskottet anser mot bakgrund av den lämnade redovisningen att Luftfartsverket under senare år har arbetat ambitiöst, såväl nationellt som internationellt, för att begränsa luftfartens miljöpåverkan. Men enligt utskottets mening är det lång väg kvar innan luftfartens andel av skadliga utsläpp och bulleremissioner kan anses acceptabla. Luftfartsverkets egen miljöårsredovisning, avseende år 1998, visar sålunda att den civila luftfartens utsläpp av koldioxid detta år uppgick till 1,6 miljoner ton. Utsläppen av kväveoxider var 7 000 ton och av kolväten 1 016 ton. Med utgångspunkt i den väntade trafiktillväxten, samt under förutsättning att ingen teknisk utveckling äger rum, beräknar Luftfartsverket att koldioxidutsläppen år 2005 har ökat till ca 2,4 miljoner ton. Kväveoxidutsläppen beräknas på motsvarande sätt ha ökat till drygt 10 000 ton. Beträffande bullerstörningar redovisas inga närmare uppgifter för år 1998, beroende på brister i beräknings- och uppföljningssystemet. Men enligt Luftfartsverkets bedömningar utsätts i dag ca 30 000 boende för bullernivåer, överstigande normvärdet FBN 55 dBA, till följd av luftfarten.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet, i likhet med vad som framhålls i motion T210 (kd), att Luftfartsverkets miljöarbete måste drivas med ökad kraft. Som uttalas i motion T617 (m) bör Sverige enligt utskottets mening eftersträva en ledande position på miljöområdet. Utskottet delar också den i motion T617 (m) framförda uppfattningen att de svenska landningsavgifterna är låga i internationell jämförelse. Med hänsyn till den starka trafiktillväxten, som förväntas fortsätta under de närmare åren, samt till de stora investeringar i infrastruktur och miljöfrämjande åtgärder som Luftfartsverket står inför, anser utskottet att regeringen och Luftfartsverket borde överväga en generell höjning av avgiftsnivån.

Vad utskottet nu anfört om Luftfartsverkets miljöarbete bör riksdagen, med bifall till motionerna T210 (kd) yrkande 37 och T617 (m) yrkande 12, som sin mening ge regeringen till känna.

Användning av sjöflygplan

I motion T623 (s) krävs förbud mot landning med sjöflygplan i södra Sverige. Utskottet behandlade våren 1999 ett motionsyrkande vari också föreslogs generella restriktioner för trafik med sjöflygplan. Utskottet konstaterade att den nuvarande lagstiftningen bygger på principen att luftfart är tillåten där den inte uttryckligen är förbjuden. Vidare redovisade utskottet att Luftfartsverket, om så behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, kan införa restriktioner för trafik med sjöflygplan. Sådant beslut skall föregås av samråd med berörd länsstyrelse. Utskottet fann det gällande regelverket tillfyllest och var inte berett att förorda mer generella förbud. Utskottet har inte ändrat uppfattning och avstyrker med hänvisning härtill motion T623 (s).

12.6 Luftfartens säkerhetsfrågor

Motionsförslag

I motion T617 uttalar Per-Richard Molén m.fl. (m) att svensk luftfart har uppnått nollvisionen vad gäller linjeflyget. Den senaste dödsolyckan inträffade år 1977. Men inom privatflyget har olycksutvecklingen varit negativ med många tillbud och dödsfall. Motionärerna anser att denna fråga bör bli föremål för särskild översyn (yrkande 11).

Johnny Gylling m.fl. (kd) kräver i motion T210 att rutinerna för passagerar- och bagagekontroll inom inrikesflyget utformas så att det inte i förväg går att veta om kontroll pågår eller inte. Som situationen nu är på många mindre flygplatser är det mycket lätt för presumtiva terrorister att välja rätt tillfälle för en attack (yrkande 38).

Utskottets ställningstagande

Säkerheten inom privatflyget

Med anledning av ett motionsyrkande som behandlades under våren 1999 konstaterade utskottet (bet. 1998/99:TU7) att det inom privatflyget med motordrivna flygplan år 1998 inträffade tre haverier med sammanlagt fyra omkomna. I alla tre fallen hade flygplanen i hög fart kolliderat med marken eller vattnet. I två av fallen hade sannolikt vädret bidragit. Enligt Luftfartsinspektionen orsakas flertalet svåra haverier inom privatflyget av att piloterna inte följt grundläggande flygsäkerhetsregler. Utskottet fann att haverifrekvensen inom det svenska privatflyget visserligen var lägre än i övriga nordiska länder men att händelserna under år 1998, liksom det faktum att den långsiktiga säkerhetsutvecklingen inom privatflyget inte uppvisade någon förbättring, ingav oro. Utskottet, som hade inhämtat att Luftfartsinspektionen i samverkan med flygorganisationerna drev ett antal projekt i syfte att

förbättra säkerhetsläget också för privatflyget, förutsatte att inspektionen tillvaratog alla möjligheter att förbättra säkerheten.

Den 16 november 1999 anordnade utskottet ett flygsäkerhetsseminarium under medverkan av företrädare för Luftfartsinspektionen, Statens haverikommission, SAS, Svensk Pilotförening, Trafikflyghögskolan och Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) om flygsäkerheten. Seminariet upptogs i hög grad av frågor om säkerheten inom privatflyget.

Utskottet har med anledning av det nu behandlade motionsyrkandet tagit del av olycksstatistiken för den hittills gångna delen av år 1999. Enligt Luftfartsinspektionens analys- och normsektion har under årets tio första månader svenskregistrerat motordrivet privatflyg drabbats av totalt 32 haverier. Vid två av dessa har sammanlagt fyra personer omkommit. Liksom tidigare konstaterar inspektionen att flertalet haverier orsakas av att piloterna inte följer grundläggande säkerhetsbestämmelser.

Mot bakgrund av den inhämtade informationen tvingas utskottet konstatera att säkerhetsutvecklingen inom privatflyget snarast ger anledning till ökad oro. Utskottet förutsätter att inspektionen i samarbete med organisationerna fortsätter att arbeta intensivt för att åstadkomma en förbättrad säkerhetssituation inom privatflyget. Med det anförda blir syftet med motion T617 (m) yrkande 11 tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Yrkandet avstyrks följaktligen.

Åtgärder mot brottsliga handlingar

Den i motion T210 (kd) aktualiserade frågan om skyddet mot olagliga handlingar såsom våld och terrorism har nyligen behandlats av Lufträttsutredningen i dess betänkande Ny luftfartslag (SOU 1999:42). Bestämmelser i ämnet finns i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats. Enligt lagen får särskild kontroll på flygplats bedrivas för att förhindra brott som utgör en allvarlig fara för säkerheten vid luftfart. Vid kontrollen får vapen eller annat föremål som kan användas vid sådana brott eftersökas. Vid kontroll får flygpassagerare eller annan som uppehåller sig inom flygplatsområdet kroppsvisiteras. Vidare får bl.a. väskor inom området undersökas. Förordnande om särskild kontroll meddelas av Rikspolisstyrelsen efter samråd med Luftfartsverket. Det nu gällande förordnandet avser 42 flygplatser samt SAS flygpassagerarterminal i Malmö. Enligt förordnandet skall samtliga flygpassagerare som reser med reguljär utrikestrafik och med chartertrafik till utlandet kontrolleras. I fråga om reguljär inrikestrafik och inrikes chartertrafik gäller att kontrollen skall ske stickprovsvis men att den alltid skall omfatta minst 25 % av flygpassagerarna och handbagaget.

Ett problem som Lufträttsutredningen tar upp i sitt betänkande rör kostnadsansvaret för den särskilda kontrollen. I dag gäller att Luftfartsverket finansierar kontrollverksamheten vid de statliga flygplatserna. På de kommunala och enskilda flygplatserna utförs kontrollerna huvudsakligen av polisen och kostnaderna belastar respektive polismyndighets budget. Polisens begränsade resurser har medfört att den särskilda kontrollen på vissa håll har fått låg prioritet, vilket i sin tur har lett till en i övrigt omotiverad skillnad i luftfartsskyddet mellan dessa flygplatser och de statliga. Lufträtts-

utredningen föreslår att samtliga flygplatshållare åläggs det kostnadsansvar som staten i dag har beträffande de statliga flygplatserna.

Beträffande omfattningen och utformningen av den särskilda kontrollen i inrikes luftfart intar Luftfartsverket, enligt vad utskottet inhämtat, den hållningen att en hundraprocentig täckning bör eftersträvas. Men för att detta mål skall nås krävs bl.a. att kostnadsansvarsfrågan får sin lösning. Utskottet instämmer för sin del i motionärernas uppfattning att nuvarande ordning, som innebär att presumtiva brottslingar i förväg kan avgöra om särskild kontroll bedrivs, inte är tillfredsställande. Emellertid anser utskottet att det, i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete, bör ankomma på i första hand flygplatshållarna och polisen att utforma den stickprovsmässiga kontrollen inom inrikesflyget så att luftfartsskyddet så långt detta är möjligt tillgodoses också vid de kommunala och privata flygplatserna. Med det anförda avstyrks motion T210 (kd) yrkande 38.

12.7 Vissa trafikfrågor

Motionsförslag

Enligt vad Carin Lundberg m.fl. (s) uttalar i motion T243 har avregleringen av luftfarten fungerat relativt väl på högtrafikerade linjer men också lett till kraftigt höjda priser och försämrat trafikutbud på andra sträckor. Flygpriserna på lågfrekventa destinationer uppges vara betydligt högre i Sverige än i t.ex. Finland. Vidare anføres i motionen att behovet av fysiska kommunikationer inte minskar i takt med att telekommunikationerna förbättras. Bland annat är de många IT-företag som etablerats i inlandet starkt beroende av goda flygförbindelser. Staten måste hitta ett system som innebär att hela flygsektorn solidariskt bär kostnaderna för trafik på olönsamma linjer, hävdar motionärerna (yrkande 12).

Kristina Zakrisson och Birgitta Ahlqvist (båda s) anför i motion T621 att ett väl utbyggt inrikesflyg är en viktig förutsättning för att förverkliga visionen om att hela Sverige skall leva. Enligt motionärerna skulle Sverige, liksom vissa andra länder, kunna subventionera flygtrafiken på mindre linjer.

Agne Hansson och Lena Ek (båda c) uppger i motion T605 att en flygresor mellan Arlanda och Visby för närvarande kostar ca 3 300 kr. Ett sätt att sänka priserna på mindre frekventa linjer vore att införa ett system för statlig upphandling av regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt ointressanta flygtjänster. Upphandlingen borde kunna finansieras med en avgift på övriga inrikesresor, hävdar motionärerna.

Också i motion N214 av Lennart Daléus m.fl. (c) föreslås ett system för upphandling av flygtrafik, finansierat med en avgift på övrigt inrikesflyg. Enligt motionärerna finns sådana system i t.ex. Norge, Kanada och USA (yrkande 31).

Utskottet har vid flera tillfällen haft att ta ställning till de frågor som tas upp i nu behandlade motioner. I sitt av riksdagen godkända betänkande våren 1999 (bet. 1998/99:TU7) konstaterade utskottet, med anledning av motionsyrkanden, att avregleringen av den inrikes luftfarten i huvudsak varit lyckosam. På sträckor med gott passagerarunderlag har konkurrensen medfört en ökning av antalet avgångar och lägre priser. Men på de mindre konkurrensutsatta linjerna har utvecklingen snarast varit den motsatta.

Med anledning av de nu behandlade motionerna vill utskottet, liksom i det nämnda betänkandet, erinra om att en ny myndighet, Rikstrafiken, har inrättats för att bl.a. utreda behovet och genomföra upphandling av interregional kollektivtrafik, t.ex. olönsam flygtrafik. Vidare vill utskottet erinra om att det nya systemet för stöd till kommunala flygplatser kan förväntas innebära väsentligt ökade förutsättningar för en bättre fungerande flygtrafik på de mindre flygplatserna. Slutligen vill utskottet hänvisa till att regeringen i budgetpropositionen för år 2000 konstaterar att avregleringen av det svenska inrikesflyget inte har givit önskade effekter på marknaden och att konkurrenssituationen på den svenska flygmarknaden därför skall analyseras närmare. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna T243 (s) yrkande 12, T605 (c), T621 (s) och N214 (c) yrkande 31.

12.8 Statens haverikommission

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anför om Statens haverikommission. Förvaltningskostnaderna för år 2000 bör således få uppgå till högst 9,95 miljoner kronor och fördelas på myndigheter på det sätt som anges i propositionen.

13 Post- och telekommunikation samt informationsteknik

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlas tre regeringsförslag om post- och telekommunikationer. Det gäller yrkandena 2, 18 och 19 enligt vilka riksdagen föreslås

dels anta förslaget till lag om ändring i telelagen (1993:597),

dels bemyndiga regeringen att tills vidare disponera avgiftsintäkter i Post- och telestyrelsens verksamhet,

dels bemyndiga regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget C2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 250 000 000 kr efter år 2000.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

om Postens kassaservice och lantbrevbäringen:

- T209 yrkande 20 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp)
- T210 yrkandena 44 och 45 av Johnny Gylling m.fl. (kd)

- T243 yrkande 11 av Carin Lundberg m.fl. (s)
- T802 av Gunnel Wallin m.fl. (c)
- T803 av Lena Ek (c)
- T807 av Sofia Jonsson (c)
- T810 av Åsa Torstensson (c)
- T816 av Sven Bergström (c)
- N214 yrkandena 15 och 16 av Lennart Daléus m.fl. (c)

om postgång och avgiftssättning m.m.:

- T210 yrkandena 41–43 och 46 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- T817 yrkande 1 av Marianne Andersson och Åsa Torstensson (båda c)

om telefrågor:

- T210 yrkande 2 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- T707 av Gudrun Lindvall (mp)
- T817 yrkande 2 av Marianne Andersson och Åsa Torstensson (båda c)

Frågor rörande informationsteknik kommer att behandlas av utskottet i början av år 2000 efter det att regeringen överlämnat sin planerade proposition om IT till riksdagen. De motioner om IT-frågor som väckts under den allmänna motionstiden kommer också att behandlas då.

13.1 Post- och telestyrelsen

13.1.1 Regeringens förslag

Regeringen framför i budgetpropositionen två förslag som berör Post- och telestyrelsen (PTS).

För det första föreslås att regeringen bemyndigas att tills vidare *disponera avgiftsintäkter i Post- och telestyrelsens verksamhet*. Bakgrunden är följande.

Under år 1999 finansieras PTS med anslag. Verksamhetens kostnader täcks i huvudsak med avgifter som redovisas mot särskild inkomstitel. Enligt regeringens bedömning kan verksamheten bedrivas mer effektivt om PTS i stället får disponera avgiftsinkomsterna. Anslaget till PTS förvaltningskostnader föreslås därför minska från 147 miljoner kronor år 1999 till 11 miljoner kronor år 2000.

För det andra föreslås att regeringen bemyndigas att under år 2000 i fråga om ramanslaget C2 Upphandling av samhällsåtaganden *ingå ekonomiska förpliktelser* som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 250 miljoner kronor efter år 2000.

Anslaget Upphandling av samhällsåtaganden används till 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. Regeringen förutser en ökad efterfrågan på befintliga och nya tjänster inom telekommunikationsområdet.

De utestående förpliktelserna under anslaget varierar beroende på att tidigare års upphandlingar har olika tidshorisont. De utestående förpliktelserna

13.1.2 Utskottets ställningstagande

Båda de förslag som regeringen lagt fram rörande PTS innebär i huvudsak tekniska förändringar. Inga motioner har väckts med anledning av dessa frågor. När det gäller avgiftsintäkterna anser utskottet att ökad effektivitet självfallet är av godo och har ingen annan uppfattning än regeringen.

Upphandling av tjänster för att trygga funktionshindrades behov av telekommunikationer är enligt utskottets mening en mycket viktig fråga. De tekniska hjälpmedel som finns och som fortsätter att utvecklas kan på många sätt underlätta de funktionshindrades situation. Det är viktigt att dessa möjligheter tas till vara. Det bemyndigande som regeringen begär har, enligt vad utskottet inhämtat, inget direkt samband med anslagsnivån eftersom upphandlingarna löper över flera år.

Utskottet tillstyrker härmed regeringens förslag (yrkandena 18 och 19).

13.2 Postens kassaservice och lantbrevbäringen

13.2.1 Motionsförslag

Ett stort antal motioner tar upp frågan om postens kassaservice. Flera av motionärerna har uppfattat att Posten AB överväger att lägga ner samtliga postkontor. En sådan utveckling avvisas bestämt av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) i motion T209. Folkpartiet liberalerna anser att det är viktigt att postlagen följs noga även på den avreglerade postmarknaden.

I motion T210 framför Johnny Gylling m.fl. (kd) att Kristdemokraterna vill värna konsumenternas intresse. Servicen får inte försämrats för medborgarna. Enligt motionärerna är det postens sak att bevisa att servicen inte försämrats av de förändringar som planeras.

Flera motionärer nämner det faktum att människors behov av Postens tjänster har förändrats under senare år, dels genom att betalningar sker automatiskt eller med giro, dels genom telefax och annan ny teknik. Ändå är det en mycket viktigt princip att alla människor har tillgång till postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice oavsett var i landet de bor. Detta framhålls bl.a. av Carin Lundberg m.fl. (s) i motion T243. Särskilt småföretagare i glesbygden är beroende av att kassaservicen fungerar väl. Motionärerna anser att staten måste fortsätta att ta ansvar för en god post- och kassaservice i hela landet. Liknande synpunkter framhålls av Åsa Torstensson (c) i motion T810, Sven Bergström (c) i motion T816 och Lennart Daléus m.fl. (c) i motion N214.

Enligt motion T802 av Gunnel Wallin m.fl. (c) är posten för många människor det enda sättet att skicka och ta emot pengar. Sven Bergström (c) skriver i motion T816 att 30 % av alla svenskar enligt uppgift inte har och inte heller kan få någon form av lönekonto med kort. De är därmed hänvisade till en kontantekonomi och är beroende av att kunna ta ut pengar på post eller bank.

De regionalpolitiska aspekterna på frågan betonas i flera motioner. Lena Ek (c) skriver i motion T803 att för människor och företag på landsbygden utgör förändringarna inom Posten AB ett ständigt hot. Det pågår en ständig befolkningsminskning utanför de stora städer som har tillväxt. 210 av landets 289 kommuner tappar befolkning. För att vända denna utveckling anser motionären att det krävs handlingsplaner och en väl fungerande infrastruktur. Posten AB är enligt motionären en del i denna infrastruktur. Regionalpolitiska synpunkter framförs även i motion T802 av Gunnel Wallin (c), T816 av Sven Bergström (c), T807 av Sofia Jonsson (c), T810 av Åsa Torstensson (c) och N214 av Lennart Daléus m.fl. (c).

Flera motionärer framhåller samtidigt att kassaservice är en viktig funktion som inte nödvändigtvis behöver tillhandahållas av Posten AB. Om inte postens service kan upprätthållas i de mer glesbefolkade delarna av landet måste medel säkerställas för upphandling så att även andra aktörer ges möjlighet att svara för denna service. Så skriver Lennart Daléus m.fl. (c) i motion N214. Liknande synpunkter framförs i motion T807 av Sofia Jonsson (c) och T810 av Åsa Torstensson (c).

Lantbrevbäringen har enligt många motionärer stor betydelse för människors möjlighet att bo kvar i glesbygden och har dessutom ett nära samband med postens kassaservice.

Sven Bergström (c) skriver i motion T816 att om Posten avvecklar sin kassaservice så kommer kassaservice automatiskt att fösvinna från lantbrevbärarna. Det skulle innebära en dramatiskt försämrad service för de ca 700 000 hushåll som använder och får service från lantbrevbärarna. Liknande synpunkter finns i motion N214 av Lennart Daléus m.fl. (c). Även Kristdemokraterna anser att lantbrevbärarna utgör en viktig institution, både nu och i framtiden. Detta framhålls av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion T210. Kristdemokraterna kan inte se att posten visat att servicen kan bibehållas för allmänheten om lantbrevbärarna upphör med att tillhandahålla kassaservice. Kristdemokraterna avvisar därför en sådan utveckling.

Lantbrevbärarnas betydelse från social synpunkt betonas också. För människor utanför de större orterna är lantbrevbärarna en viktig service som också är en del i den sociala omsorgen. Lantbrevbärarna kontrollerar att allt står rätt till och har service med hemkörning av varor från butik m.m. För många äldre på landsbygden är lantbrevbärarservice en trygghet som kan ge den dagliga kontakt som behövs för att kunna bo kvar hemma. Dessa synpunkter framförs i motion T802 av Gunnel Wallin m.fl. (c) respektive T810 av Åsa Torstensson (c).

13.2.2 Utskottets ställningstagande

Staten har ansvar för en rikstäckande kassaservice. Det framgår av 1 a § postlagen (1993:1684). Bestämmelsen kompletteras av ett avtal mellan staten och Posten AB. Enligt avtalet förbinder sig Posten AB att tillhandahålla en daglig grundläggande kassaservice. För att tillhandahålla denna tjänst där det

inte är kommersiellt motiverat erhåller Posten AB för närvarande en ersättning från staten på 200 miljoner kronor per år.

Enligt det gällande avtalet mellan staten och Posten AB skall kassaservice tillhandahållas fem dagar i veckan. Kassatjänsterna utförs dels vid Postens fasta kassaställen (postkontor, Post i butik etc.), dels av lantbrevbärarna. Antalet kassatransaktioner minskar emellertid. För närvarande sjunker antalet med ca 10 % per år. Orsaken är att hushåll och företag väljer andra, billigare och bekvämare former för sina transaktioner.

Regeringen tillsatte under våren 1998 en utredning om statens ansvar för en rikstäckande betaltjänst och kontantförsörjning (kassaservice). Betalserviceutredningens betänkande Kassaservice (SOU 1998:159) utkom i slutet av 1998. Där föreslås bl.a. att statens ansvar för kassaservicen skall upphöra. I stället förordas marknadslösningar med ett kompletterande offentligt åtagande för vissa regioner och individer. Därmed skulle marknadens utveckling stimuleras och beslut om offentliga åtgärder fattas på regional och lokal nivå utifrån varje regions och individs speciella situation och förutsättningar.

Utredningen har remissbehandlats. Enligt vad utskottet erfarit är remissutfallet förhållandevis blandat. Beredningsarbetet pågår inom Regeringskansliet och regeringen har ännu inte tagit ställning till frågan.

Statens avtal med Posten AB går ut den 1 januari 2000. I budgetpropositionen föreslår regeringen att nuvarande ordning med ersättning till Posten AB för den rikstäckande kassaservicen skall bibehållas tills vidare i väntan på resultatet av remissbehandlingen. Regeringen föreslår alltså inga förändringar i förhållande till dagens läge när det gäller kassaservicen och lantbrevbäringen.

Utskottet vill för sin del, i likhet med vad som framhålls i motionerna, betona betydelsen av att man behåller en god kassaservice i alla delar av landet. Organisationsformen är inte avgörande, men funktionen måste finnas. Som framgått av motionerna har detta central betydelse av såväl regionalpolitiska som fördelningspolitiska skäl. Utskottet utgår från att de lösningar som övervägs av regeringen uppfyller dessa grundkrav.

Utskottet vill också erinra om det faktum att en utvidgad lantbrevbärarservice till äldre och funktionshindrade finansieras över ett särskilt anslag, C2 Upphandling av samhällsåtaganden, som behandlats av utskottet i det föregående. Över 40 miljoner kronor av detta anslag går till lantbrevbäring. Enligt vad utskottet erfarit räknar regeringen med en viss ökning av denna service.

Statens ansvar för en rikstäckande kassaservice är fastlagt i postlagen. Lagen kan inte ändras om inte riksdagen fattar beslut om detta. Något regeringsförslag i frågan föreligger inte. Utskottet anser inte att det nu finns fog för något särskilt initiativ från riksdagens sida i dessa frågor. Därmed avstyrks samtliga här behandlade motioner, nämligen T209 (fp) yrkande 20, T210 (kd) yrkandena 44 och 45, T243 (s) yrkande 11, T802 (c), T803 (c), T807 (c), T810 (c), T816 (c) och N214 (c) yrkandena 15 och 16. Utskottet förutsätter att syftet med motionsyrkandena ändå kommer att bli tillgodosett.

13.3.1 Motionsförslag

Postnummersystemet m.m.

Flera frågor som rör postens service och avgifter m.m. tas upp i motion T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Bl.a. föreslår motionärerna att postnummersystemet skall överföras till Post- och telestyrelsen (yrkande 41). Motionärerna anser att myndigheten bör ha beslutanderätt över systemet och ansvara för förvaltningen. Bakgrunden är att det i dag finns många privata företag (närmare 100 stycken) som konkurrerar med posten. Konkurrensen mellan Posten AB och privata aktörer har förbättrats under senare tid. Motionärerna ser positivt på detta och anser att konkurrensen kan förbättras ytterligare genom den föreslagna förändringen.

Motionärerna anser också att regeringen bör bevaka rimligheten i postens avgifter för att fördela privata aktörers försändelser till sina postboxar (yrkande 42). Vidare önskar motionärerna en skärpning av postlagen (yrkande 43). Enligt postlagens 17 § får tillsynsmyndigheten meddela de förelägganden som behövs för att främja efterlevnaden av postlagen med härtill hörande villkor och föreskrifter. Motionärerna anser att tillsynsmyndigheten bör få möjlighet att meddela förelägganden även när det gäller villkoren för eftersändning utanför eget distributionsområde och s.k. privat eftersändning.

Snabbheten i postgången

Snabbheten i postgången tas också upp i motion T210 (kd). En skärpning av postförordningen föreslås (yrkande 46). De krav som för närvarande finns i postförordningen (1993:1709) innebär att minst 85 % av de brev som lämnats in för övernattsbefordran skall delas ut senast följande arbetsdag och 97 % senast tre dagar efter inlämnandet. Mot bakgrund av konkurrensen från fax och e-post anser Kristdemokraterna att dessa krav bör skärpas till minst 95 % respektive 99,5 %.

Gränsregional postgång

Gränsregional postgång är ett ämne som tas upp i motion T817 av Marianne Andersson och Åsa Torstensson (båda c). Motionärerna framhåller att post mellan gränsregioner i dag tar orimligt lång tid trots att det egentligen är lokalpost. Motionärerna anser att detta borde gå att lösa genom särskilda brevlådor för post som skall till andra sidan gränsen.

13.3.2 Utskottets ställningstagande

Postnummersystemet m.m.

Postnummersystemet, som tas upp i motion T210 (kd), behandlades av riksdagen våren 1999 i samband med propositionen Postal infrastruktur (prop. 1998/99:95, 1998/99:TU11, rskr. 1998/99:237). Den ordning som regeringen förordade och som utskottet ställde sig bakom innebär att post-

nummersystemet förvaltas av en operatör som tillhandahåller en samhälls-omfattande posttjänst och som har att uppfylla kravet på rikstäckande postbefordran över natt. Alla tillståndshavare och övriga intressenter skall dock i god tid få kännedom om ändringar i systemet och alla tillståndshavare skall ges förutsättningar att erbjuda samma tjänster.

Av praktiska och ekonomiska skäl skulle förvaltningen av postnummersystem således vara kvar hos posten, men alla postoperatörer skulle ändå ha tillgång till postnummersystemet på lika villkor. Utskottet ser ingen anledning att ändra sin uppfattning i denna fråga. Med detta avstyrks motion T210 (kd) yrkande 41.

Postboxsystemet, som tas upp i motion T210 (kd) yrkande 42, berördes också av den ändring i postlagen som riksdagen beslutade om våren 1999. Ändringen innebar att postoperatörerna blev skyldiga att hålla sina postboxar och andra anläggningar för postöverlämning till mottagare tillgängliga för varandra. Dessutom fick Post- och telestyrelsen en medlingsroll i sådana tvister mellan tillståndshavare som kan uppstå i detta sammanhang. Avtal om dessa frågor har nyligen träffats mellan posten och City Mail, respektive mellan posten och övriga postoperatörer, i det senare fallet med aktiv medverkan från PTS. Dessa avtal löper till den 30 juni 2001. I dessa avtal regleras postens avgifter för att fördela privata aktörers försändelser till sina postboxar. Något initiativ från riksdagen i denna fråga är därför inte befogat. Härmed avstyrker utskottet motion T210 (kd) yrkande 42.

Frågan om eftersändning, som tas upp i samma motion, behandlades av utskottet vid samma tillfälle (bet. 1998/99:TU11). Utskottet ansåg då, i likhet med regeringen, att man genom förhandlingar borde söka åstadkomma för alla parter acceptabla avtal. Tillståndsmyndigheten borde ges ett tidsbegränsat uppdrag att medverka i förhandlingarna. Myndigheten borde redovisa såväl förhandlingarnas resultat som en bedömning av om detta innebär en hållbar lösning för framtiden. Skulle detta inte vara en framkomlig väg kan det, enligt vad utskottet framförde i sitt av riksdagen godkända betänkande, bli aktuellt att återkomma till frågan om ytterligare regleringar på detta område.

Post- och telestyrelsen (PTS) har, enligt vad utskottet nu inhämtat, i oktober 1999 fått ett uppdrag från regeringen som är motiverat av riksdagens ovan nämnda beslut. PTS skall således ta initiativ till och organisera förhandlingar mellan Posten AB och övriga postoperatörer avseende dels Svensk Adressändring AB, dels eftersändningssystemet. Förhandlingarna skall vara avslutade den 15 mars 2000. Om förhandlingarna inte leder till en lösning skall PTS efter utredning lämna förslag till en lösning som är rättvist utformad och långsiktigt hållbar. PTS skall då även föreslå en eventuell reglering eller andra åtgärder som kan krävas för att förslagen rörande systemen för adressändring och eftersändning skall kunna genomdrivas samt hur en eventuell tillsyn bör utformas.

Utskottet är inte berett att föregripa resultatet av det planerade förhandlingsarbetet samt de analyser och förslag som därefter kan bli aktuella. Utskottet avstyrker därför motion T210 (kd) yrkande 43.

När det gäller snabbheten i postgången, som också tas upp i motion T210 (kd), anser utskottet inte att det är befogat att skärpa kraven via postförordningen. Även denna fråga behandlades av utskottet våren 1999 (bet. 1998/99:TU11). Utskottet framhöll att det självfallet ligger i Postens eget intresse att använda kortast möjliga befordringstider som ett konkurrensmedel i förhållande till de andra medier som nämns i motionen.

Ett nytt system för att mäta kvaliteten i brevbefordran infördes av posten under 1997. PTS har tagit del av systemet och funnit det tillförlitligt. Mätningarna enligt det nya systemet visar att 95 % av försändelserna kommer fram inom ett dygn. Posten har tidigare redovisat en nivå strax över 97 %. Förändringen anses i första hand bero på mätmetoderna. Enligt PTS har posten inte heller under år 1998 ändrat brevdistributionen så att några generella effekter på servicenivån kan befaras. Servicenivån får anses vara åtminstone lika god som föregående år.

Utskottet anser inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ i denna fråga. Med detta avstyrks motion T210 (kd) yrkande 46.

Gränsregional postgång

Frågan om gränsregional postgång, som tas upp i motion T817 (c), har att göra med snabbheten i postgången inom vissa regioner. Utskottet har förståelse för det problem som påtalas i motionen. Frågans karaktär är dock inte sådan att den bör avgöras av riksdagen. Överenskommelser borde hellre träffas direkt mellan svenska och nordiska postoperatörer. En annan lösning kan vara att postgången över gränsen ombesörjs av olika lokala operatörer. I den mån ett mera övergripande samarbete behövs kan Nordiska rådet vara ett lämpligt forum. Med detta avstyrker utskottet motion T817 (c) i nu behandlad del.

13.4 Telefrågor

13.4.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår en ändring i telelagen (1993:597) som handlar om villkoren för tillstånd enligt lagen. Innebörden är att Post- och telestyrelsen (PTS) ges ökade möjligheter att meddela tillståndsvillkor. Villkoren skall även kunna gälla tillståndshavarnas skyldighet att uppfylla krav på tillgänglighet och ett effektivt frekvensutnyttjande. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2000.

Regeringens förslag till lagändring utgör en mindre del av ett förslag från PTS. Förslaget har remissbehandlats.

Bakgrunden till den av regeringen föreslagna lagändringen beskrivs av regeringen på följande sätt. Telelagen trädde i kraft den 1 juli 1993. För viss verksamhet enligt lagen krävs tillstånd som meddelas av PTS. Tillstånden får förenas med villkor. I den ursprungliga formuleringen av lagen angavs vissa villkor som tillstånden kunde förenas med, men uppräkningslistan var inte avsedd att vara uttömmande. De tillståndsvillkor som kunde ställas upp skulle

bestämmas mot bakgrund av de syften som lagen främjar. Villkor avseende t.ex. krav på geografisk täckning av tillhandahållande av mobila teletjänster nämndes inte uttryckligen i lagen men PTS har ändå ålagt vissa tillståndshavare sådana villkor.

I den ändring av telelagen som trädde i kraft den 1 juli 1997 utvidgades uppräkningsen av tillståndsvillkor. Skälen för detta var att EG-anpassningen krävde en tydlig reglering av vilken typ av villkor som får ställas upp (prop. 1996/97:61, s. 96). Inte heller vid detta tillfälle infogades dock villkor beträffande geografisk täckning i lagen.

Mot bakgrund av att god tillgänglighet och regional balans är en väsentlig del av de telepolitiska målen anser regeringen att telelagen skall kompletteras. Begreppet tillgänglighet syftar inte bara på att tjänsten skall tillhandahållas med en viss minsta geografisk utbredning över landet utan även på framkomlighet i näten. Som tidigare gäller att varje villkor måste kunna återföras direkt till lagens syften.

13.4.2 Motionsförslag

I motion T210 yrkande 2 föreslår Johnny Gylling m.fl. (kd) att riksdagen avslår regeringens förslag till *ändring i telelagen*. Flera skäl anföras. Enligt motionärerna redovisar regeringen inte ärendet i dess helhet. Lagrådet har inte fått yttra sig. Kristdemokraternas uppfattning är att konkurrensen på mobiltelefoniområdet bör öka. Men motionärerna pekar på att det i vissa utredningar – IT-infrastrukturutredningen och en SNS-rapport om avreglering av telekommunikationer i Europa – framförs varningar mot att gå för hastigt fram. Viljan att investera i infrastruktur kan enligt motionärerna hämmas om hela lagändringen fullföljs. Motionärerna anser att regeringen bör bearbeta lagändringen och anpassa den bättre till remissinstansernas eventuella synpunkter innan den föreläggs riksdagen.

Frågan om *teletaxorna i gränsregioner* tas upp i motion T817 av Marianne Andersson och Åsa Torstensson (båda c). Motionärerna påpekar att telefon-taxorna är väsentligt högre över landgränserna än inom de enskilda länderna och att detta upplevs som orimligt i gränsregioner. I de enskilda ländernas serviceavtal med telefonbolagen skulle man enligt motionärerna kunna införa bestämmelser om maximala teletaxor tvärs över gränsregioner. Gränsregioner borde därvid definieras som hela eller ”naturliga” regioner och inte blott gränskommuner.

Antalet riktnummerområden tas upp i motion T707 av Gudrun Lindvall (mp). Sverige har i dag 264 olika riktnummerområden för telefontrafiken. Antalet abonnenter per område varierar kraftigt – Stockholmsområdet har 1,8 miljoner och Hjo ca 10 000. Motionären tvivlar på att det kan vara rationellt att ha så många riktnummer och förordar en minskning till omkring fyra områden.

Ändring i telelagen

Den ändring av telelagen som föreslagits av regeringen har begränsad omfattning och är enligt utskottets mening i första hand av teknisk karaktär. Ändringen går närmast ut på att täcka en lucka i lagen. De farhågor som kommer till uttryck i motion T210 (kd) – att lagändringen är en del av en större helhet som borde behandlas i ett sammanhang – delas inte av utskottet. Enligt vad utskottet erfarit bedömer regeringen den begränsade lagändringen som nödvändig, oavsett vilket beslut regeringen fattar då det gäller de övriga frågor som aktualiserats i ett förslag från PTS.

Utskottet tillstyrker härmed regeringens förslag till ändring i telelagen och avstyrker motion T210 (kd) i denna del.

Teletaxorna i gränsregioner

Frågan om teletaxorna i gränsregioner har vissa likheter med frågan om postgången i gränsregioner. Båda frågorna har tagits upp i motion T817 (c).

Utskottet har förståelse för tanken att telekommunikationerna bör vara lika billiga och bra inom en gränsregion som inom ett land. Utskottet kan dock inte se att frågan bör avgöras av riksdagen. Prisnivån för internationell telefontrafik bestäms av teleoperatörerna. Den ökade konkurrensen på telemarknaden och den tekniska utvecklingen har inneburit att den internationella teletrafiken blivit billigare.

Något initiativ från riksdagens sida är således inte motiverat. Med detta avstyrker utskottet motion T817 (c) i den del som nu behandlats.

Antalet riktnummerområden

Vad gäller antalet riktnummerområden vill utskottet framhålla att denna fråga nyligen har behandlats av Post- och telestyrelsen. Principer för en ny nummerplan inklusive överväganden om riktnummerområden redovisades av PTS i slutet av år 1998. Enligt PTS bör nuvarande struktur för telefonnummer behållas ännu en tid. Det långsiktiga målet är dock en nummerplan utan riktnummer som också skall vara icke begränsande. Härmed avses att samma nummerserier skall kunna användas i olika sorters nät och till olika tjänster. I rapporten anges att PTS fortlöpande kommer att pröva när det finns behov av och förutsättningar för att ändra nummerplanen.

Utskottet anser inte att det finns fog för något initiativ från riksdagens sida i denna fråga. Motion T707 (mp) avstyrks.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlas fem regeringsförslag om SJ och samhällsköpta tjänster. Det gäller yrkandena 1 och 20–23 enligt vilka riksdagen föreslås

dels anta förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,

dels godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndiga regeringen att för år 2000 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

dels godkänna vad regeringen förordar om Rikstrafiken,

dels bemyndiga regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 4 000 000 000 kr under åren 2001–2005.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

om Statens järnvägar:

- T210 yrkande 54 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- T217 yrkandena 1 och 3 av Sture Arnesson m.fl. (v)
- T237 yrkande 4 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd)
- T549 yrkandena 4, 11 och 12 av Per-Richard Molén m.fl. (m)
- N214 yrkande 29 av Lennart Daléus m.fl. (c)

om trafiksamordning och upphandling:

- T217 yrkande 4 av Sture Arnesson m.fl. (v)
- T513 yrkande 4 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c)
- T517 av Peter Pedersen och Sture Arnesson (v)
- T521 av Tomas Högström och Karin Falkmer (båda m)
- T530 av Susanne Eberstein m.fl. (s)
- T543 av Ulf Björklund (kd)
- T549 yrkandena 3 och 10 av Per-Richard Molén m.fl. (m)

om kollektivtrafik och färdtjänst:

- T210 yrkande 7 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- T450 av Helena Frisk (s)
- T503 av Per-Richard Molén (m)
- T507 av Karin Falkmer (m)
- T508 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)
- T520 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s)
- T525 av Thomas Julin m.fl. (mp)
- T527 av Lena Sandlin och Per Erik Granström (båda s)
- T548 av Åke Sandström (c)
- So321 yrkandena 11 och 12 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)
- So490 yrkande 3 av Gudrun Schyman m.fl. (v)

om transportstöd till Gotland:

- T210 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- T604 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c)
- T606 av Agne Hansson (c)
- T613 av Roy Hansson (m)
- T616 yrkande 12 av Per-Richard Molén m.fl. (m)
- T619 av Lilian Virgin (s)
- T626 av Karin Svensson Smith m.fl. (v)

14.1 Statens järnvägar

14.1.1 Ekonomiska mål, investeringsplaner och finansiella befogenheter för SJ

Bakgrund

SJ-koncernen består av affärsverket SJ och dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Koncernen är uppdelad i fem sektorer: SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Färjetrafik, SJ Fastigheter och SJ Teknik. Härutöver finns stödenheter (SJ Data och SJ Städservice) samt koncernstabber. Kärnverksamheten i SJ-koncernen är järnvägstrafiken.

SJ bedriver statlig affärsverksamhet inom ramen för affärsverksformen. Det innebär bl.a. att SJ:s ekonomiska omslutning inte redovisas över statsbudgeten. SJ är emellertid en integrerad del av den statliga verksamheten och fungerar som förvaltare av statlig egendom.

SJ-koncernens resultat för år 1998 blev -439 miljoner kronor. Exklusive engångsposter var detta 176 miljoner kronor sämre än föregående år. Både åren 1997 och 1998 påverkas dock resultatet av upplösningen av den strukturfond som skapades av realisationsvinsten från försäljningen av Swebus år 1996. Bortsett från denna påverkan förbättrades resultatet från rörelsen med 149 miljoner kronor under 1998.

Antalet anställda inom SJ-koncernen minskade med 5 % under 1998 till ca 15 700.

Framtida utveckling

Det transportpolitiska beslutet år 1998 påverkar SJ på flera sätt under de närmaste åren. Förändringarna innebär bl.a. följande:

- Banavgifterna har sänkts, vilket betyder att SJ:s kostnader minskar.
- Den långväga busstrafiken har avreglerats.
- Vissa av de funktioner som är gemensamma för järnvägssektorn har förts över från SJ till Banverket. Det s.k. kapillära bannätet överförs också till Banverket.

Sänkningen av banavgifterna fr.o.m. år 1999 skulle medföra att SJ:s kostnader minskade med ca 700 miljoner kronor. Regeringens nu aktuella förslag till finansiering av Öresundsbron innebär att banavgifterna justeras uppåt och att kostnadssänkningen för SJ blir ca 100 miljoner kronor mindre än tidigare beräknat.

Förutsättningarna för SJ:s verksamhet påverkas även av fysiska förändringar i form av Öresundsbron och de nya järnvägsanslutningarna till Arlanda och Kastrup. Till detta kommer ökad konkurrens från nya tågoperatörer som kan minska SJ:s marknadsandelar.

I budgetpropositionen skriver regeringen att SJ skall erbjuda sina kunder en bra och prisvärd service vad gäller järnvägstransporter. Dessutom skall SJ kunna ge en affärsmässig avkastning på statens kapital. Effektiviteten och lönsamheten inom SJ måste därför öka. För att uppnå detta krävs enligt regeringen att SJ i högre grad koncentrerar sig på kärnverksamheten, dvs. på järnvägstrafik med affärsmässig utveckling. Regeringen anser att det är av stor vikt att sådan verksamhet inom SJ-koncernen som inte bidrar till att affärsmässigt utveckla kärnverksamheten identifieras och avyttras.

Av SJ:s treårsplan för perioden 2000–2002 framgår att SJ räknar med en resultatförbättring under de närmaste åren. Denna skall uppnås främst genom lägre banavgifter tillsammans med omfattande rationaliseringsprogram över hela företaget. Målet är att produktiviteten skall öka med 10 % per år. Antalet anställda väntas minska med ca 3 600 jämfört med år 1998.

Investeringsvolymen har varit hög i SJ under 1990-talet. Under de senaste fem åren har investeringarna i genomsnitt legat på ca 2 000 miljoner kronor per år (inklusive företagsförvärv). Under de närmaste tre åren väntas investeringarna bli betydligt lägre, i genomsnitt ca 1 000 miljoner kronor per år.

Regeringen anser att SJ under de närmaste åren måste intensifiera arbetet med att öka sin effektivitet och lönsamhet. Produktiviteten inom SJ måste växa snabbare än tidigare, snabbare än personalkostnaderna och snabbare än i övrig svensk industri. Regeringen anser vidare att det är viktigt att SJ kan ge en affärsmässig avkastning på statens kapital. Detta förutsätter en konkurrenskraftig kapitalstruktur och rörelsemarginal. Regeringen har för avsikt att genomföra en översyn av SJ:s organisation och verksamhet för att utröna hur en starkare kapitalstruktur kan uppnås samt vilka förutsättningar för utveckling och tillväxt som finns på befintliga och nya marknader.

Regeringens förslag till ekonomiska mål och investeringsplan för SJ

Regeringen föreslår i årets budgetproposition *nya långsiktiga ekonomiska mål* för SJ:s verksamhet. De tidigare långsiktiga målen var en räntabilitet på eget kapital på 7 % samt en soliditet på 30 %. Under 1998 var räntabiliteten på eget kapital negativ (-5,4 %) medan soliditeten uppgick till 8,7 %.

Som nya långsiktiga mål föreslår regeringen en räntabilitet på sysselsatt kapital på 8 % samt en nettoskuldsättningsgrad om högst 2,5. (Med nettoskuldsättningsgrad avses skillnaden mellan räntebärande skulder och räntebärande tillgångar, uttryckt som andel av det egna kapitalet). Storleken på avkastningen respektive skuldsättningen är enligt regeringen i paritet med vad som redovisas för liknande verksamheter nationellt och internationellt. De nya målen skall enligt regeringen medverka till att öka fokuseringen på SJ:s kapitalstruktur och finansieringskostnaden för både det egna och det lånade kapitalet.

Regeringens förslag till *investeringsplan för SJ* innebär att investeringarna för koncernen i dess helhet skall uppgå till 1 401, 1 076 respektive 557 miljoner kronor under perioden 2000–2002. Investeringarna avser huvudsakligen nyanskaffning och ombyggnad av personfordon samt nyanskaffning av godsvagnar och tåg.

Regeringens förslag till finansiella befogenheter för SJ

Sedan 1988 års trafikpolitiska beslut har SJ haft särskilda befogenheter i en rad finansiella frågor som t.ex. försäljning av fast egendom. Syftet har varit att underlätta omstruktureringar av SJ samt att göra det möjligt att driva verksamheten under bolagsliknande förhållanden inom ramen för affärsverksformen.

Koncernens investeringar finansieras huvudsakligen med leasing. Betalningsåtagandet för samtliga finansiella leasingkontrakt uppgick år 1998 till 8 865 miljoner kronor.

SJ hade vid ingången av år 1998 en total låneram på 9,2 miljarder kronor. Under juni beslutade riksdagen om en ökning av låneramen för innevarande år med 1,5 miljarder kronor med anledning av omfinansiering av pensionsåtagandet.

Regeringen anser att gällande beslutsordning och befogenheter i huvudsak bör ligga fast. Mot denna bakgrund föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att ge SJ följande finansiella befogenheter för år 2000:

- godkänna aktieöverföringar mellan SJ och AB Swedcarrier.
- godkänna avtal som SJ träffar om försäljning av fast egendom och aktier inom en ram om 3,1 miljarder kronor med avyttringar fr.o.m. år 1994 intagna i ramen,
- fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom och aktier från SJ
- låta SJ förvärva, förvalta och avyttra aktier inom ramen för den beslutade koncernstrategin,
- låta SJ besluta om organisationsfrågor vad gäller avyttringar av verksamhetsgrenar som inte bidrar till att stärka och stödja järnvägsverksamheten,
- låta SJ använda den typ av finansieringsform som ger den lägsta kostnaden för SJ sett över investeringens ekonomiska livslängd,
- tillföra SJ utdelning från Swedcarrier,
- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram om 10,7 miljarder kronor,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram om 1,9 miljarder kronor,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

Regeringens förslag om ekonomiska mål och investeringsplan samt finansiella befogenheter för SJ har inte gett upphov till några motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag (yrkandena 20 och 21).

14.1.2 Verksamhetsinriktning och organisation för SJ, m.m.

Motionsförslag

I två motioner framhålls betydelsen av att SJ renodlar sin verksamhet och ökar sin konkurrenskraft. En bolagisering av SJ förordas.

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T549 att avreglering är en förutsättning för att järnvägssektorn skall kunna öka sina marknadsandelar. För att förbättra konkurrenssituationen bör SJ:s tillgångar i form av bangårdar, yttre bannät, fastigheter och terminaler överföras till Banverket. SJ bör bolagiseras och verksamheten renodlas. I framtiden bör SJ bli en stark operatör som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar. Motionärerna anser också att staten bör ställa samma krav på SJ som på ett börsnoterat bolag. SJ skall förberedas på en framtida internationalisering. SJ:s eget förslag att dela upp sin verksamhet i separata bolag välkomnas. Uppdelningen ses som en början på den av motionärerna sedan länge föreslagna privatiseringen av SJ.

Även Kristdemokraterna förordar en bolagisering av SJ, åtminstone på längre sikt. I motion T210 framför Johnny Gylling m.fl. (kd) att SJ skall koncentrera sig på sin kärnverksamhet. Produktiviteten måste öka snabbare än personalkostnaderna för att de ekonomiska målen skall nås. Samtidigt framhåller motionärerna att konkurrensen inte endast vinnas med priset utan att det därtill kan handla om trygghet och service.

Ett annat perspektiv anläggs i motion T217 där Sture Arnesson m.fl. (v) kritiserar SJ:s hårda satsning på affärsresenärer eftersom denna, enligt motionärernas uppfattning, medfört sämre möjligheter för bredare grupper att åka tåg. Om man vill öka järnvägsresandet måste man öppna möjligheter för bredare grupper att använda järnvägen. SJ bör därför i likhet med Vägverket och Banverket underställas de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet. Motionärerna begär en översyn av SJ:s ägarinstruktion och regleringsbrev med detta syfte.

Utskottets ställningstagande

Verksamhetsinriktning och organisation för SJ

SJ:s verksamhetsinriktning och mål tas upp i motionerna T210 (kd) och T549 (m). Motionärernas syn på SJ:s allmänna utveckling kan i stora drag sägas ligga i linje med regeringens. Motionärerna ger dock uttryck för önskemål om snabbare och mera långtgående förändringar av SJ än vad regeringen förordar.

SJ har sedan många år tillbaka ålagts att koncentrera sig på sin kärnverksamhet, som är att bedriva järnvägstrafik på affärsmässiga grunder. SJ är i dag organiserat som ett affärsverk med ett antal dotterbolag. Dotterbolagen är samordnade i koncernen Swedcarrier AB. Därutöver har verksamheten indelats i fem sektorer som var och en består av såväl en affärsverksdel som en bolagsdel. Produktiviteten inom SJ har ökat starkt under senare år. SJ anses i dag ha nått långt när det gäller affärsmässig anpassning av verksamheten, längre än flertalet av de europeiska järnvägsföretagen.

Självfallet måste SJ utveckla sin organisation för att stärka sin konkurrenskraft. SJ har till regeringen överlämnat förslag till förändringar. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Härmed avstyrks motionerna T210 (kd) och T549 (m) i de delar som här har berörts.

Ägarinstruktion för SJ

När det gäller motion T217 (v) vill utskottet framhålla att det transportpolitiska beslut som riksdagen fattade år 1998 innebär en tydlig ansvarsfördelning inom järnvägssektorn. Banverket är en i huvudsak anslagsfinansierad myndighet med sektorsansvar för hela järnvägssystemet i Sverige. Det innebär att Banverket skall verka för att järnvägen bidrar till att uppfylla riksdagens transportpolitiska mål. Trafikföretag som SJ skall agera affärsmässigt under konkurrensneutrala villkor. Kraven på SJ innebär bl.a. att verket skall koncentrera sig på sin kärnverksamhet och anpassa sin service efter kundernas och marknadens krav.

Utskottet är därför inte berett att förorda att målet om samhällsekonomisk effektivitet samt de fem transportpolitiska delmålen förs in i SJ:s ägarinstruktion och regleringsbrev. Motion T217 (v) avstyrks i denna del.

14.1.3 Biljettprisstöd

Motionsförslag

I motion T217 begär Sture Arnesson m.fl. (v) ett biljettprisstöd för SJ som inriktas på att sänka priserna för dem som inte är affärsresenärer. Stödet skulle införas i avvaktan på den översyn av SJ:s ägarinstruktion och regleringsbrev som motionärerna begärt i samma motion. Bakgrunden är, enligt motionärerna, att SJ:s pris- och biljettbokningssystem gör att man endast kan få de verkliga rabatterna om man bokar biljetten minst en vecka i förväg. SJ förlorar på detta sätt många spontanresenärer. Flexiblere system är nödvändiga för att få fler att åka tåg. Motionärerna menar också att biljettpriserna är mycket höga på svenska tåg jämfört med motsvarande priser i många andra länder.

Utskottets ställningstagande

SJ:s biljettpriser har nyligen behandlats i en informationsrapport från Riksdagens revisorer (SJ:s biljettpriser. Informationsrapport 1999/2000:1). Revisorerne framhåller där att riksdagen och regeringen har överlåtit till SJ att

bestämma biljettpriserna. SJ:s prispolitik påverkas dock av riksdagens och regeringens beslut i trafikpolitiska frågor samt av de mål som fastställts för SJ:s verksamhet. SJ får således inte sätta priser på ett sådant sätt att SJ frångår sitt uppdrag att bedriva verksamheten på affärsmässiga villkor.

Enligt SJ är det kundens behov som styr prisnivån. Olika kundgrupper är olika priskänsliga. För en del kunder är ett lågt pris det viktigaste. För andra resenärer är det inte i första hand priset som styr valet av biljett utan behovet av viss komfort, möjlighet att arbeta på tåget, viss avgångstid eller ankomsttid m.m. Under 1998 har SJ infört s.k. intäktsstyrning, som innebär att SJ kan möta konkurrensen med en mycket flexibel prissättning. Av budgetpropositionen framgår att intäkterna inom SJ Resor har ökat genom att företaget fått en annan sammansättning av sin kundkrets. Enligt SJ har biljettpriserna generellt sett inte höjts sedan år 1995. De skiktningar av biljettpriserna som SJ genomfört särskilt under de senaste åren har, enligt SJ, varit ett sätt att tillmötesgå olika behov hos olika grupper bland resenärerna. Rabatter på tågbiljetterna erbjuds enbart där SJ vill fylla tågen.

I sin rapport konstaterar Riksdagens revisorer att prissystemet med dess mångfald av biljettpriser, rabatter och kort kan uppfattas vara mycket komplicerat och svåröverskådligt. Revisorerna menar därför att det är viktigt att SJ i sin information om biljetter och biljettpriser underlättar för resenärerna att köpa rätt biljett.

Utskottet vill för sin del framhålla att det problem motionärerna pekat på har två sidor: dels biljettprissystemets komplexitet, dels prisnivån. Riksdagens revisorer har i sin rapport främst behandlat den förstnämnda frågan. Utskottet vill i likhet med revisorerna betona vikten av att SJ:s information till resenärerna blir tillgänglig, överskådlig och lätt att förstå.

Vad gäller biljettprisernas nivå vill utskottet peka på att den nya transportpolitiken, som bl.a. innebär sänkta banavgifter, har medfört förbättrade konkurrensmöjligheter för SJ. Samtidigt har priskonkurrensen ökat genom avregleringen av den långväga busstrafiken, något som också medför att biljettpriserna pressas nedåt.

Mot denna bakgrund och eftersom det ankommer på SJ att fastställa sina priser avstyrker utskottet motion T217 (v) i denna del.

14.1.4 Lastbilståg och kombitrafik

Motionsförslag

I motion T237 tar Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) upp frågan om *lastbilståg*. Motionärerna menar att de försök som gjordes åren 1996 och 1997 visar att det är tekniskt möjligt att driva trafik med lastbilståg mellan Strömstad och Trelleborg. En 50 mil lång och hårt trafikerad sträcka kan därmed avlastas från tung trafik. Motionärerna anser därför att satsningen på lastbilståg bör fortsätta.

Två motioner tar upp frågan om *kombitrafik*. I motion N214 framhåller Lennart Daléus m.fl. (c) att det från miljösynpunkt är mycket bra om den långväga godstrafiken går på järnväg. Motionärerna anser att Banverket, SJ

Ett annat perspektiv på frågan anläggs i motion T549 av Per-Richard Molén m.fl. (m). Där framhålls marknaden för dörr till dörr-transporter växer snabbt och att det ligger i transportföretagens eget intresse att erbjuda lösningar där samverkan mellan olika transportslag blir ett konkurrensmedel för att locka till sig nya kunder. Kombitrafik innebär samverkan mellan järnväg och lastbil samt även med båt i vissa kombinationer. Motionärerna anser att företagen gemensamt bäst löser de problem som sådana transportlösningar innebär och föreslår ett tillkännagivande till regeringen med denna innebörd.

Utskottets ställningstagande

När det gäller lastbilståg och kombitrafik vill utskottet framhålla följande. Positiva miljöeffekter av stor betydelse kan uppnås om man lyckas överföra transporter från lastbil till järnväg. Den hittillsvarande utvecklingen av kombitrafiken har dock inte gått i denna riktning. Det sammanhänger framför allt med logistiska problem för de långväga transporterna på järnväg genom Europa. Lastbilstrafiken har därför fortsatt att öka på järnvägstransporternas bekostnad.

Detta hindrar dock inte att såväl lastbilståg som annan kombitrafik är synnerligen viktiga och intressanta framtidsmöjligheter för att skapa miljövänliga och ekonomiskt effektiva transporter. Den största potentialen finns för långväga transporter. De internationella perspektiven är därför centrala. Arbetet inom EU för att harmonisera de regelsystem som styr de många nationella järnvägsföretagen har mycket stor betydelse för kombitrafikens möjligheter.

Det övergripande ansvaret för kombinerade transporter har tidigare varit oklart i vissa avseenden. Denna fråga tas upp av regeringen i budgetpropositionen med anledning av en skrivelse från Godstransportdelegationen. Utvecklingen av effektiva kombinerade transporter kräver i de flesta fall infrastruktur vid eller i anslutning till järnväg. Regeringen anser därför att Banverket är lämplig sektorsmyndighet på detta område. Banverket skall således i samverkan med övriga trafikverk ha det övergripande ansvaret för utvecklingen inom detta område. Det innebär dock inte något utvidgat kostnadsansvar för Banverket.

Godstransportdelegationen, som inrättades av regeringen som en följd av riksdagens transportpolitiska beslut, har en central roll när det gäller att utforma en övergripande strategi för godstransporterna (dir. 1998:51). Delegationens uppgift är att söka samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. Delegationen skall följa utvecklingen på godsområdet och utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt med syftet att effektivisera godstransportsystemet och göra det säkert och ekologiskt hållbart. I direktiven till delegationen framhåller regeringen att transporterna är en del i den industriella verksamheten och att det logistiska tänkandet måste få större tyngd i planeringsarbetet inom transportsek-

torn. Delegationens arbete skall enligt direktiven vara avslutat den 30 juni 2001.

1999/2000:TU1

Utskottet anser inte att det är motiverat att föregripa resultaten av delegationens arbete. Motionerna T237 (kd), N214 (c) och T549 (m) avstyrks i här berörda delar.

14.2 Trafiksamordning och upphandling

14.2.1 Rikstrafiken

Regeringens förslag

Rikstrafiken är en ny myndighet som skall verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken. Rikstrafiken, som började sin verksamhet den 1 juli 1999, har omkring tio anställda och är lokaliserad till Sundsvall.

Trafikupphandlingen för år 2000 har på regeringens uppdrag ombesörjts av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. Från och med upphandlingen för år 2001 övergår ansvaret fullt ut till Rikstrafiken. Delegationen avvecklas den 31 december 1999 då Rikstrafiken övertar delegationens uppgifter. Samtidigt övertar Rikstrafiken Sjöfartsverkets ansvar för Gotlandstrafiken.

I början av år 2000 kommer Rikstrafiken att vara fullt uppbyggd. Myndigheten kommer då att förfoga över två anslag, D2 Rikstrafiken: Administration samt D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling. Det sistnämnda består av tre tidigare anslag, nämligen:

- Transportstöd till Gotland (utfall 192 miljoner kronor år 1998)
- Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. (utfall 385 miljoner kronor år 1998)
- Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik (utfall 198 miljoner kronor år 1998).

Dessutom kommer Rikstrafiken att överta ansvaret för de eventuella utbetalningar som kan uppstå till följd av att anslaget Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksferdtjänst föreslås upphöra.

De senast genomförda upphandlingarna av persontrafik visar enligt regeringen att stora besparingar kan göras och att trafiken utvecklas om upphandlingen sker i tillfredsställande konkurrens. Nuvarande korta avtalsperioder om ett år och kort framförhållning i upphandlingsarbetet försvårar dock för nya operatörer att lämna anbud. Därför föreslår regeringen att Rikstrafiken bemyndigas att inleda upphandlingsprocessen för år 2001 snarast och att teckna avtal för perioder upp till fem år fr.o.m. trafikåret 2001.

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att riksdagen skall godkänna vad regeringen förordat om Rikstrafiken. Vidare föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 4 miljarder kronor under femårsperioden 2001–2005.

Med anledning av regeringens förslag vill utskottet framföra följande.

Tillkomsten av den nya myndigheten Rikstrafiken är en följd av riksdagens transportpolitiska beslut den 2 juni 1998. En särskild utredare har därefter haft regeringens uppdrag att förbereda bildandet av Rikstrafiken. Utredningen har presenterat sitt arbete i två betänkanden, Rikstrafiken – vissa principfrågor (SOU 1998:148) samt Rikstrafiken – en ny myndighet (SOU 1999:57). En slutredovisning lämnades till regeringen den 30 juni 1999.

Rikstrafiken har nyligen påbörjat sitt arbete. Det är enligt utskottets mening väsentligt att detta arbete ges en långsiktig inriktning. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag att ge Rikstrafiken möjlighet att teckna fleråriga avtal.

Utskottet anser samtidigt att riksdagen har ett stort behov av ytterligare information om inriktningen av Rikstrafikens arbete och om de avtal som tecknas. Detta behov klargjordes redan i samband med 1998 års transportpolitiska beslut. I sitt av riksdagen godkända betänkande skrev utskottet att man förutsatte att riktlinjerna för Rikstrafikens arbete skulle komma att redovisas för riksdagen (bet. 1997/98:TU10).

Utskottet har erfarit att Rikstrafiken inom kort skall redovisa uppläggningsen av sitt arbete till regeringen samt att regeringen avser att ge en utförlig bild av Rikstrafikens upphandlingsarbete i nästa års budgetproposition.

Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet regeringens förslag om Rikstrafiken (yrkandena 22 och 23).

14.2.2 Flerårig upphandling

Motionsförslag

I motion T549 framhåller Per-Richard Molén m.fl. (m) att upphandling i konkurrens sänker kostnaderna samtidigt som nya tekniska lösningar kan introduceras och nya trafikkoncept prövas. Fortsatt konkurrensutsättning av trafiken på hela det statsägda bannätet är enligt motionärerna en väg att utveckla järnvägstrafiken. Motionärerna föreslår att upphandlingarna av järnvägstrafik bör omfatta flera år i stället för den ettåriga upphandling som gjorts för trafiken längs Västkustbanan.

Utskottets ställningstagande

Motionärernas förslag om fleråriga upphandlingar ligger väl i linje med vad regeringen har förordat i fråga om Rikstrafikens arbete. Utskottet anser det angeläget att eftersträva längre avtalsperioder.

Utskottet vill också erinra om att utredningen om Rikstrafiken i sitt slutbetänkande (SOU 1999:57) har föreslagit att förordningen om statens spår-anläggningar (SFS 1996:734) ses över med målet att stärka den upphandlade trafikens ställning gentemot den trafik som med ensamrätt bedrivs av SJ. Enligt vad utskottet inhämtat kommer regeringen att ta upp dessa frågor i en proposition om transportpolitiska frågor våren 2000.

Syftet med motionsyrkandet kan således väntas bli tillgodosett utan något initiativ från riksdagens sida. Motion T549 (m) avstyrks därför i här behandlad del.

14.2.3 Persontrafiken i Norrlands inland

Motionsförslag

Tre motioner tar upp frågor som rör persontrafiken i Norrlands inland. Rikstrafikens samordningsansvar betonas. Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c) skriver i motion T513 att Rikstrafiken måste ta initiativ till en samordning mellan länstrafikhuvudmännen, IBAB och Inlandskommunerna (IEF) för att hitta bästa möjliga lösning för inlandets persontransporter. Enligt motionärernas uppfattning är tåg och buss i kombination det lämpligaste sättet att utföra persontrafikförsörjningen längs inlandsbanestråket.

Ulf Björklund (kd) föreslår dessutom i motion T543 att staten genom Rikstrafiken i de nya upphandlingarna bör ställa kravet att trafiken styrs över så att den interregionala trafiken sker i kombination buss-tåg under hela året. Den interregionala persontrafik som i dag upphandlas av trafik huvudmännen utgörs enligt motionären uteslutande av busstrafik på riksväg 45.

Susanne Eberstein m.fl. (s) skriver i motion T530 att tågtrafiken på Mittlinjen har stor betydelse för Mitthögskolans utveckling liksom för Ånge kommun som drabbats hårt av statliga neddragningar. Tåget har en hög genomsnittsbeläggning (70 %). Motionärerna föreslår att trafiken på sträckan Östersund–Sundsvall även i fortsättningen upphandlas av staten.

Utskottets ställningstagande

De frågor som tagits upp av motionärerna tillhör Rikstrafikens ansvarsområde. Inriktningen av Rikstrafikens arbete är ännu inte fullt klarlagd. Enligt regeringens direktiv till utredningen om Rikstrafiken skall myndigheten sträva efter att minimera kostnaden för den upphandlade trafiken. Alternativa trafiklösningar bör därför systematiskt utvärderas och jämföras.

Utredningen om Rikstrafiken har i sitt slutbetänkande bl.a. framfört att Rikstrafikens upphandlingar måste föregås av en klar strategi om *vad* man bör upphandla i syfte att uppfylla de transportpolitiska målen. Utredaren föreslog att denna strategi skulle tillställas regeringen för godkännande och att Rikstrafiken därefter skulle ges mandat att genomföra planerna givet de formella och budgetmässiga restriktioner som finns.

En s.k. funktionell upphandling bör enligt utredaren introduceras gradvis. Valet av trafikslag överläts då till anbudsgivarna utifrån de mål och förutsättningar som anges i anbudsunderlaget. Innan en sådan upphandlingsmodell kan införas kan det dock, enligt utredarens bedömning, bli fråga om en ganska lång övergångstid.

Utredaren framhåller vidare att den process enligt vilken Rikstrafiken kommer att upphandla interregional kollektivtrafik redan i dag är tämligen given utifrån de krav på affärsmässighet utan ovidkommande hänsyn som

ställs upp i lagen (1992:1528) om offentlig upphandling samt i ett antal direktiv och förordningar från EG.

Utskottet anser inte att det i dag finns anledning att ställa mera specifika krav på Rikstrafikens upphandlingsarbete än vad som följer av tidigare riksdagsbeslut. Därmed avstyrks motionerna T513 (kd, c), T530 (s) och T543 (kd) i här berörda delar.

14.2.4 Statsbidragen till länstrafikföretagen

Motionsförslag

I motion T217 (yrkande 4) erinrar Sture Arnesson m.fl. (v) om att de statsbidrag som tilldelats länstrafikbolagen t.o.m. utgången av år 2000 i fortsättningen kommer att delas ut av den nya myndigheten Rikstrafiken. Motionärerna anser det angeläget att dessa bidrag finns kvar och tryggas för längre perioder.

Utskottets ställningstagande

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen. Länstrafikföretagen har enligt utskottets mening en central roll i detta sammanhang. Den s.k. huvudmannareformen innebär att ett samordnat politiskt och ekonomiskt ansvar skapades för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Enligt den bedömning utskottet gjorde i samband med 1998 års transportpolitiska beslut har denna reform främjat utvecklingen av kollektivtrafiken i landet (bet. 1997/98:TU10). Utskottet har inte ändrat uppfattning.

Av budgetpropositionen framgår att medel avsatts för att säkra trafik, med prioritet för tågtrafik, som omfattas av principöverenskommelsen fram till den 31 december 2000. Detta för att ge Rikstrafiken rådrum att på ett tillfredsställande sätt genomföra erforderliga bedömningar om vilken länsjärnvägstrafik som eventuellt bör ingå i statens upphandling. Utskottet förutsätter att Rikstrafiken kommer att ombesörja denna uppgift så väl som möjligt med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Betydelsen av långsiktiga avtal och ansvarsförhållanden för trafiken har framhållits i många sammanhang. Bland annat har utskottet i det föregående tillstyrkt regeringens förslag att ge Rikstrafiken ett femårigt bemyndigande för att upphandla trafik.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att något särskilt initiativ från riksdagens sida är motiverat för att säkra statsbidragen till länstrafikbolagen. Därmed avstyrks motion T217 i denna del. Syftet med motionsyrkandet kan ändå anses bli tillgodosett.

14.2.5 Konkurrensen inom kollektivtrafiken

Motionsförslag

Två motioner tar upp frågor som berör konkurrensvillkoren inom kollektivtrafiken. Den ena rör SJ:s trafikeringsrätt. I motion T549 (yrkande 10) hävdar Per-Richard Molén m.fl. (m) att den nuvarande regeln som ger SJ förtur att

upprätthålla trafik på redan trafiksatta bandelar måste avskaffas om presumtiva trafikutövare skall kunna konkurrera på likvärdiga villkor. Trafikeringsrätterna bör i stället kunna fördelas utifrån ett anbudssystem.

Kollektivtrafiken på länsnivå tas upp i motion T521 av Tomas Högström och Karin Falkmer (båda m). Motionärerna beskriver situationen i Västmanlands län. Landstinget tillsammans med kommunerna har där, enligt motionärerna, i praktiken monopol på att bedriva kollektivtrafik i länet. Motionärerna föreslår att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik (SFS 1978:438) ändras så att tvingande regler om upphandling införs.

Utskottets ställningstagande

Frågan om SJ:s trafikeringsrätter är komplex. Frågan behandlades i utskottets betänkande om transportpolitik våren 1999 (bet. 1998/99:TU8). Enligt vad utskottet inhämtat kommer regeringen att ta upp dessa frågor i en proposition om transportpolitiska frågor våren 2000. Utskottet vill avvakta regeringens framställning och avstyrker därmed motion T549 (m) i denna del.

Vad gäller upphandling av kollektivtrafik har utskottet från Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) inhämtat vissa upplysningar om hur trafikhuvudmännen organiserar kollektivtrafiken inom sina ansvarsområden. Därav framgår att omkring 80 % av den kollektivtrafik som bedrivs under hösten 1999 har upphandlats.

Det är ytterst få trafikhuvudmän som agerar på det sätt som beskrivs i motion T521 (m). Även i Västmanland kommer man enligt uppgift att övergå till att upphandla trafiken. Utskottet anser därför inte att det är motiverat att ändra nuvarande lagstiftning. Med detta avstyrks motionerna T549 (m) yrkande 10 och T521 (m).

14.2.6 Nolltaxa i kollektivtrafiken

Motionsförslag

Peter Pedersen och Sture Arnesson (båda v) föreslår i motion T517 att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att undersöka möjligheterna att i projektform pröva nolltaxa i kollektivtrafiken i ett eller flera län, förslagsvis Örebro och Värmlands län. Motionärerna hänvisar till att det redan pågår nolltaxeprojekt i landet med lyckade resultat, bl.a. i Ockelbo och Kristinehamns kommuner. Institutet för transportforskning (TFK) har med anslag från Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) genomfört en utvärdering av försöket i Kristinehamn. Motionärerna anser att det skulle vara av nationellt intresse att pröva ett nolltaxeprojekt i ett eller flera län.

Ett sådant projekt borde få stöd genom statliga medel, eventuellt också EU-medel, vilket skulle leda till att skattehöjningar blev överflödiga. Samarbete borde också sökas med andra intressenter som i dag har stora kostnader för trafikskador, t.ex. försäkringskassan, landstingens sjukvård och rehabilitering osv. Ett nolltaxeprojekt på länsnivå borde enligt motionärerna bedrivas med forskarstöd och de samhällsekonomiska effekterna utvärderas. Projektet borde pågå under en period på 3–5 år. En förutsättning som framhålls i mot-

Utskottets ställningstagande

Enligt den utvärdering som gjorts av nolltaxeförsöket i Kristinehamn finns det i dag brister i kunskaperna om hur mycket kollektivtrafiktaxan betyder i olika avseenden. Lägre taxor i kollektivtrafiken kan medföra minskad biltrafik och därmed ge positiva effekter på miljö och trafiksäkerhet, men kan samtidigt innebära en ekonomisk belastning för trafikhuvudmannen (TFK, Rapport 1999:4). Införandet av nolltaxa i Kristinehamn medförde i stort sett en fördubbling av kollektivresandet i stadstrafiken medan landsortstrafiken ökade med endast 8 %. Den samhällsekonomiska utvärderingen visade ett mindre samhällsekonomiskt överskott för stadstrafiken medan landsortstrafiken visade ett mera markant underskott.

Den generella slutsats som drogs av forskargruppen var att det kan vara samhällsekonomiskt intressant att införa nolltaxa i miljöer där det finns en kollektivtrafik med låga marginalkostnader och stor outnyttjad kapacitet. Försöket i Kristinehamn visar enligt forskargruppen att det finns en potential för att även i mindre kommuner genomföra förbättringsåtgärder av väsentlig betydelse för kommuninnevånarna.

Utskottet anser att försök med nolltaxa och andra alternativa utformningar av taxor inom kollektivtrafiken har stort intresse. Det är viktigt att sådana försök utvärderas och att erfarenheterna sprids till trafikhuvudmännen. Ansvar för dessa uppgifter ligger närmast på de berörda aktörerna samt på KFB som forskningsstödjande organ. Något särskilt initiativ från riksdagens sida torde inte erfordras. Med detta avstyrker utskottet motion T517 (v).

14.3 Kollektivtrafik och färdtjänst

Motionsyrkanden

Ett stort antal motionsyrkanden handlar om kollektivtrafik och färdtjänst för funktionshindrade.

Kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade tas upp i tre motioner. Lars Leijonborg m.fl. (fp) skriver i motion So321 (yrkande 11) att handikappanpassning måste vara ett krav vid upphandling av trafik tjänster och att även den omgivande gatumiljön måste handikappanpassas.

Karin Falkmer (m) framhåller i motion T507 att kollektivtrafiken fortfarande har begränsad tillgänglighet för resenärer med funktionshinder trots att det nu gått tjugo år sedan 1979 års lag om handikappanpassad kollektivtrafik och fem år sedan 1994 års beslut om handikappanpassning av kollektiva färdmedel. Enligt motionären ligger Sverige långt efter många andra länder när det gäller kollektivtrafikens tillgänglighet.

Johnny Gylling m.fl. (kd) skriver i motion T210 att Kristdemokraterna står fast vid sitt tidigare krav på en utvärderingsbar åtgärdsplan för ökad tillgänglighet för funktionshindrade, främst inom kollektivtrafiken.

Inte mindre än sju motioner innehåller förslag om att *färdtjänsten bör bli mera flexibel och individanpassad* och att den resande bör få med sig en ledsagare om det behövs när han eller hon kommit fram till resmålet. Behovet av flexibilitet och individanpassning framhålls bl.a. av Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T503 och av Lars Leijonborg m.fl. (fp) i motion So321. I den sistnämnda motionen hävdas också att ansvaret för färdtjänsten och för kollektivtrafiken bör ligga hos samma huvudman.

Frågan om ledsagare i färdtjänsten tas upp i motionerna So490 av Gudrun Schyman m.fl. (v), T450 av Helena Frisk (s), T508 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och T525 av Thomas Julin m.fl. (mp). Motionärerna är kritiska mot det sätt på vilket den nya lagen om färdtjänst har kommit att tillämpas i kommunerna. Färdtjänstlagens 8 §, som handlar om rätten till ledsagare, anses ha fått absurda konsekvenser i en del kommuner. Det anses också ha blivit svårare att utnyttja färdtjänsten i annan kommun än hemkommunen. Trafikhuvudmannens komplicerade beställningsrutiner och regler, samrese-system m.m. kritiserar i motion So490 (v).

Det finns även en generell kritik av den nya färdtjänstlagen och dess tillämpning. I motion T527 framhåller Lena Sandlin och Per Erik Granström (båda s) att lagen inte tillämpas enligt riksdagens intentioner. Sedan den nya lagen trädde i kraft har många blivit av med sin kommunala färdtjänst. Det gäller främst personer med s.k. osynliga funktionshinder. Även rätten till färdtjänst för arbetsresor har försämrats trots att detta inte var avsikten.

En utvärdering av den nya lagen om färdtjänst krävs i motionerna T450 (s) och T508 (m) och en utredning som ser över färdtjänstlagen krävs i motion So490 (v).

Samordningsproblemet mellan färdtjänst och sjukresor framhålls i två motioner. Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) skriver i motion T520 att det finns en anmälan till handikappombudsmannen enligt vilken Region Skåne har diskriminerat funktionshindrade genom ett beslut som innebär att sjukresa med kollektivtrafik kostar mindre än sjukresa med taxi. Lagen om resekostnadsersättning vid sjukresa innebär bl.a. att den enskildes reskostnad skall subventioneras och att sjukvårdshuvudmannen får fastställa egenavgifter vad gäller resa med taxi, egen bil eller kollektiva transportmedel. Motionärerna efterlyser en lagändring så att man får ett samlat huvudmannaskap för alla resor som företas av personer med rätt till färdtjänst, oavsett orsak till resan.

Ett liknande krav framförs i motion T548 av Åke Sandström (c). Det skäl som anförs av motionären är dock inte diskriminering utan hänsyn till den enskildes integritet. I gränsen mellan lagstiftningen för sjukresor och färdtjänstresor uppstår tolkningsproblem som enligt motionären ofta innebär att den enskilde hamnar i en utsatt position. Avgörandet hamnar ofta hos den enskilde taxichauffören. Motionären anser att regeringen bör ta initiativ till en översyn i syfte att synkronisera reglerna.

Riksdagen fattade hösten 1997 beslut om en mer tillgänglig kollektivtrafik (prop. 1996/97:115, bet. 1997/98:TU3, rskr. 1997/98:10). Enligt beslutet skall färdtjänsten betraktas som en del av kollektivtrafiken och inte som ett bidrag för att uppnå skälig levnadsnivå. Lagen om färdtjänst (1997:736) och lagen om riksferdtjänst (1997:735) antogs av riksdagen vid detta tillfälle och trädde i kraft den 1 januari 1998. Enligt dessa lagar ansvarar varje kommun för att färdtjänst och riksferdtjänst anordnas. Kommunen får dock överlåta dessa uppgifter på trafik huvudmannen. Därmed kan man enligt utskottet skapa ekonomiska incitament för bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken och samtidigt minska kostnaderna genom förbättrad samordning mellan olika slag av offentligt betalda resor.

Det finns också ett statsbidrag för ökad tillgänglighet för funktionshindrade som uppgår till 1,5 miljarder kronor för femårsperioden 1998–2002. Statsbidraget är inte begränsat till fordon utan kan också användas för att anpassa terminaler, hållplatser och andra anläggningar till de funktionshindrades behov.

Flera utvärderingar av handikappolitiken på trafikområdet har inletts. I november 1998 beslutade regeringen om utvärderingsuppdrag till sex olika myndigheter – Vägverket, Statens järnvägar, Banverket, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Utvärderingarna skall sammanställas av Vägverket. Arbetet skall vara avslutat den 31 december 2001. Dessförinnan väntas olika delrapporter. En första delrapport i form av en lägesbeskrivning lämnades av Vägverket den 30 april 1999. Vidare har Statskontoret fått i uppdrag att göra en övergripande utvärdering som kompletterar de ovan nämnda myndighetsvisa utvärderingarna. Detta uppdrag gavs i mars 1999 och skall redovisas till regeringen senast den 31 december 2000.

Vissa regeringsinitiativ ligger dock närmare i tiden. En proposition om handikappfrågor kommer enligt uppgift att läggas fram i december 1999. Bakgrunden är regeringens beslut att utarbeta en nationell handlingsplan på handikappområdet. I mars 1999 fick fem av de ovan nämnda myndigheterna i uppdrag att ta fram ett samlat underlag till ett avsnitt om transportsektorn i den nationella handlingsplanen.

Utskottet vill för sin del betona vikten av de frågor som här behandlas. En väl fungerande kollektivtrafik och färdtjänst för funktionshindrade är en central del av målet om ett tillgängligt transportsystem. Riksdagen har behandlat dessa frågor vid flera tillfällen de senaste åren. En allsidig och noggrann utvärdering har också begärts av utskottet (bet. 1998/99:TU13). Bland annat borde man enligt utskottets mening undersöka om reglerna för ledsagare har fått en tillfredsställande utformning och hur väl statsbidraget för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades behov har fungerat.

Utskottet avvaktar med intresse resultatet av de omfattande utvärderingar som pågår. Vissa av de problem som uppmärksammas i motionerna kan dock kräva förhållandevis snabba lösningar. Utskottet förutsätter att regeringens proposition om handikappfrågor som väntas inom kort kommer att

behandla de frågor som tas upp i motionerna. Något nytt initiativ från trafikutskottet torde inte behövas för närvarande. Motionerna T210 (kd), T450 (s), T503 (m), T507 (m), T508 (m), T520 (s), T525 (mp), T527 (s), T548 (c), So321 (fp) och So490 (v) kan därför avstyrkas i här berörda delar.

14.4 Transportstöd till Gotland

14.4.1 Gotlandstillägget och stödet till Gotlandstrafiken

Bakgrund

Transporterna till och från Gotland stöds av staten på flera sätt. Subventionerna till färjetrafiken på Gotland innebär ett stöd till både person- och gods- trafiken. Dessutom subventioneras godstrafiken enligt ett särskilt system med högstprisreglering och ett s.k. Gotlandstillägg.

Detta system infördes år 1976 då man ändrade den speciella taxa för Gotlandstrafiken som tidigare tillämpades av transportförmedlingsföretagen. Där ingick ett s.k. sjöstillägg som avsåg att täcka färje- och hamnavgifter samt sådana merkostnader som föranleddes av överfarten. För att göra Gotland mer jämställt med fastlandet vad gäller transportkostnader slopades sjöstillägget. Samtidigt infördes en högstprisreglering. Innebörden är att företagets taxa för en godstransport till eller från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt. För att kompensera transportförmedlingsföretagen får dessa debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik, det s.k. Gotlandstillägget. Detta tillägg utgör innevarande år 0,4 % av nettofraktsumman i varje enskilt fraktavtal.

Redan när Gotlandstillägget infördes framhöll utskottet att regleringen borde vara provisorisk och ej få prejudicerande verkan samt få så kort varaktighet som möjligt (bet. TU 1975/76:15). Våren 1996 beslutade riksdagen att systemet med högstprisreglering och Gotlandstillägg skulle avvecklas. Regeringens förslag var att avvecklingen skulle ske med 0,2 procentenheter per år – från den dåvarande nivån på tillägget som var 0,6 % – med start den 1 januari 1997. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 1995/96:44, 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99). Lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skulle således upphävas med utgången av år 1998.

Hösten 1997 – efter det att Gotlandstillägget sänkts till 0,4 % – föreslog regeringen att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget skulle anstå. Skälet var att den partiella avvecklingen under 1997 hade lett till ökade fraktpriser, vilket fick negativa följder för näringslivet och de boende på Gotland. I avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om lämplig stödform för godstransporterna skulle Gotlandstillägget vara 0,4 % även under år 1998. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. Samma regeringsförslag och riksdagsbeslut upprepades hösten 1998. Gotlandstillägget har alltså legat kvar på nivån 0,4 % under tre år (1997–1999).

Vissa utredningar av det framtida stödet till Gotlandstrafiken har gjorts under de senaste åren.

Ett förslag till modell för transportstödet till Gotland har utarbetats av NUTEK i samråd med berörda intressenter. NUTEK:s förslag gick i korthet ut på ett nolltaxesystem som skulle medföra en kostnadsökning för staten på ca 40 miljoner kronor. Förslaget remissbehandlades. Vidare lämnade Sjöfartsverket på regeringens begäran ett fördjupat remissvar. Av detta framgick att stödet borde göras mera effektivt och samtidigt stimulera till en effektivisering av transporterna. Utformningen av stödet skulle dock kräva ytterligare analyser. Sjöfartsverkets svar lämnades till regeringen i augusti 1998.

Den principiella innebörden av Sjöfartsverkets förslag är att man på sikt separerar godstrafiken från persontrafiken, att godstransporterna subventioneras med ett regionalpolitiskt transportstöd och att persontransporterna upphandlas av staten.

I princip förordar regeringen den lösning som föreslagits av Sjöfartsverket. Regeringen anser dock att det finns oklarheter med förslaget och avser att ge Rikstrafiken i uppdrag att utreda frågan vidare. I uppdraget skall ingå att analysera förutsättningarna för en separation av gods- och persontransporterna, att studera finansieringsformer för ett sådant transportsystem, att göra konsekvensanalyser av olika stödnivåer samt att söka en lösning på de utestående frågorna rörande transportstöd.

Inom Regeringskansliet pågår också en beredning i syfte att klargöra i vad mån ett stödsystem av den typ som skisserats är förenligt med EG-rätten.

I avvaktan på resultatet av den fortsatta beredningen föreslår regeringen att Gotlandstillägget skall vara 0,4 % även under år 2000. Ett nytt ställningstagande till dessa frågor kommer att göras år 2000.

Motionsförslag

Frågan om Gotlandstillägget tas upp i sex motioner från olika partier. Flera motionärer framhåller att den olösta frågan om transportkostnaderna är ett hinder för utvecklingen av Gotlands näringsliv.

Vikten av ett snabbt beslut som leder till jämlika konkurrensförhållanden för gotlänningarna betonas bl.a. av Lilian Virgin (s) i motion T619. I motion T613 begär Roy Hansson (m) att en långsiktig lösning av hur godstrafiken på Gotland skall utformas tas fram före den 1 juli 2000. Motionären anser att regeringen inte fullt ut har följt riksdagens beslut om att vidta åtgärder om avvecklingen av Gotlandstillägget visade sig få negativa följder för Gotland.

Samma krav på en långsiktig lösning före den 1 juli 2000 framförs av Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T616. Motionärerna uttrycker stark kritik av den s.k. högstprisregleringen. Genom denna unika konstruktion har några speditörsföretag tilldelats en form av "beskattningsrätt" på alla transporter i landet för att kunna bedriva lastbilstrafik till och från Gotland. Regleringen innebär ett hinder för konkurrerande verksamheter. Motionärerna anser att

högstprisregleringen bör upphöra och ersättas med ett annat system som säkerställer en fungerande trafikförsörjning till och från Gotland.

Agne Hansson och Lena Ek (båda c) begär i motion T604 att fraktkostnaderna på färjorna mellan Gotland och fastlandet den 1 januari 2000 återställs till den nivå som gällde före delavvecklingen av Gotlandstillägget. Sänkningen av Gotlandstillägget från 0,6 till 0,4 % har enligt motionärerna medfört att fraktpriserna höjts med 15–20 %.

I motion T210 skriver Johnny Gylling m.fl. (kd) att Kristdemokraterna accepterar att Gotlandstillägget kvarstår ytterligare ett år eftersom regeringens utredning om ett framtida transportstöd ännu inte är klar. Motionärerna betonar dock behovet av en systemlösning som ger näringen på Gotland samma villkor som finns på fastlandet, samtidigt som passagerartrafiken säkras.

Karin Svensson Smith m.fl. (v) begär i motion T626 att regeringen skall utreda frågan om stödet till Gotlandstrafiken. Syftet bör vara att undersöka hur en avveckling av Gotlandstillägget kan genomföras och ersättas med stöd som ger Gotland rimliga transportvillkor. Det framtida stödet bör enligt motionärerna vara långsiktigt hållbart och konkurrensneutralt, det skall utformas så att kostnaderna för transport av en vara mellan en ort på Gotland och en ort på fastlandet inte blir högre än kostnaderna för motsvarande sträcka på land, och det skall tillgodose både gods- och persontrafikens speciella behov.

Utskottets ställningstagande

Förlängningen av Gotlandstillägget

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att Gotlandstillägget skall vara 0,4 % även under år 2000. Riksdagen bör därför anta regeringens lagförslag härom.

Det framtida stödet till Gotlandstrafiken

Utskottet har tidigare framhållit att staten bör ha ett ansvar för att godstrafiken till och från Gotland erbjuds tillfredsställande villkor och utvecklingsmöjligheter. Utskottet vidhåller denna uppfattning och anser i likhet med motionärerna att det är angeläget att så snart som möjligt finna en lösning på formerna för det framtida stödet till Gotlandstrafiken. Regeringen kommer att ge Rikstrafiken i uppdrag att utreda frågan. Utskottet, som förutsätter att utredningen kommer att bedrivas skyndsamt, anser att resultatet av utredningen och regeringens ställningstagande bör avvaktas. Med detta avstyrker utskottet de berörda motionerna T210 (kd) T604 (c), T613 (m), T616 (m), T619 (s) och T626 (v) i här behandlad del. Syftet med motionsyrkandena torde ändå bli tillgodosett.

Motionsförslag

Statens avtal med rederiet tas upp av Karin Svensson Smith m.fl. (v) i motion T626. Bakgrunden är att då staten träffade avtal om Gotlandstrafiken med ett nytt rederi fick staten betala ca 322 miljoner kronor för att täcka det gamla rederiets kostnader i samband med försäljningen av färjorna. Motionärerna föreslår att frågan om ägandet av fartygen utreds innan det nuvarande avtalet löper ut. Ett statligt ägande av fartygen bör därvid övervägas.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har godkänt det avtal om färjetrafik till och från Gotland som träffats mellan staten och det valda rederiet (prop. 1996/97:33, 1996/97:TU4, rskr. 1996/97:60). Avtalet trädde i kraft den 1 januari 1998 och gäller i minst sex år. Avtalet kan sägas upp efter fyra år, dvs. tidigast den 31 december 2001, och har en uppsägningstid på två år.

Med anledning av motion T626 (v) vill utskottet framhålla att de stora kostnader som uppstod i samband med att det tidigare Gotlandsavtalet sades upp berodde på det avtal som då gällde. Det nuvarande avtalet mellan staten och Destination Gotland är konstruerat på ett annat sätt. Nu betalar staten ett fast pris för att hyra fartygen och det finns i avtalet inga särskilda ersättningsvillkor vid en eventuell framtida avyttring av fartygen. Kostnader av den typ som tidigare uppstod kan därför inte bli aktuella.

Myndighetsansvaret för Gotlandstrafiken kommer den 1 januari 2000 att övergå från Sjöfartsverket till den nya myndigheten Rikstrafiken. Utskottet utgår från att Rikstrafiken inhämtar de upplysningar som behövs för att följa och bedöma utfallet av det löpande avtalet med trafikutövaren. Att utveckla bra former för upphandlingar är en central del av Rikstrafikens uppgifter. Utskottet vill även erinra om att Rikstrafiken kommer att få ett särskilt uppdrag av regeringen att utreda det nya system för transportstöd till Gotland som är tänkt att ersätta Gotlandstillägget. Även avtalsfrågor skall enligt uppgift ingå i detta uppdrag.

Utskottet förutsätter att Rikstrafiken kommer att arbeta aktivt med dessa frågor och vid behov förbereda en omförhandling av avtalet med rederiet. Någon åtgärd från riksdagens sida är inte motiverad. Utskottet avstyrker således motion T626 (v) yrkande 2.

14.4.3 Nya färjelinjer till och från Gotland*Motionsförslag*

Frågan om nya färjelinjer mellan Gotland och fastlandet tas upp i motion T606 av Agne Hansson (c). Motionären framför önskemål om etablerande av färjetrafik under sommaren mellan Öland och Gotland och mellan Västervik och Visby.

Utskottet delar motionärens uppfattning om turismens betydelse för Gotland och inser att det därför kan finnas fördelar med att öppna nya färjelinjer. Det finns emellertid svårigheter med att förverkliga denna tanke.

Rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland är begränsad enligt förordning 1997:748. Den innebär bl.a. att den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst fem gånger per vecka året runt. Förordningen är avsedd att skydda intäkterna i den statligt stödda trafiken och minska risken för en ökad belastning på statsbudgeten. Gotlandstrafiken är förknippad med betydande kostnader för staten. Om nya färjeförbindelser skulle öppnas under turistsäsongen kan det medföra ett intäktsbortfall för den statligt stödda bastrafiken. Det kan också vara svårt för en fristående, icke subventionerad trafikutövare att bedriva lönsam sommartrafik på Gotland, eftersom fartyg drar kostnader året runt och det är ont om ledigt tonnage under sommaren.

Det kan noteras att den nämnda förordningen enbart gäller fastlandshamnar. Trafik mellan Öland och Gotland berörs inte. I den mån det finns hinder för färjetrafik mellan Öland och Gotland kan dessa antas vara av rent företagsekonomisk natur.

Linjetrafiken på Gotland drivs för närvarande med en betydande överkapacitet. Enligt vad utskottet inhämtat har man överkapacitet alla dagar året runt utom fredagar och söndagar. Under sommaren har man dessutom förstärkningstrafik med hjälp av en höghastighetsfärja. I årets budgetproposition föreslår regeringen att anslaget till Rikstrafiken skall höjas för att möjliggöra åretruntrafik med höghastighetsfärjan.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att riksdagen bör ta något initiativ i denna fråga. Med detta avstyrks motion T606 (c).

15 Kommunikationsforskning och meteorologi

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag med anknytning till Kommunikationsforskning. Det gäller yrkande 24 enligt vilket riksdagen föreslås bemyndiga regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget E2 *Kommunikationsforskningsberedningen*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 300 000 000 kr under åren 2001–2005.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

–T210 yrkandena 31 och 55 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

–T346 av Carina Hägg (s),

–T514 av Britt-Marie Danestig och Carlinge Wisberg (båda v),

–T536 av Marianne Andersson och Lena Ek (båda s).

Regeringens förslag

Regeringen anser att det är angeläget att Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) kan besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt som löper över längre perioder. Liksom tidigare bör det sålunda vara möjligt för KFB att fatta beslut om femåriga förpliktelser. Regeringen begär i enlighet härmed riksdagens bemyndigande att under år 2000, i fråga om ramanslaget E2 Kommunikationsforskningsberedningen, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 300 000 000 kr under åren 2001–2005.

Utskottets ställningstagande

Utskottet föreslår att riksdagen lämnar det begärda bemyndigandet.

15.2 Nationellt program för tillämpad forskning

Motionsförslag

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion T210 bör ett nationellt program för tillämpad forskning inrättas. I motionen erinras inledningsvis om att det i dag läggs ner stora resurser inom informationstekniken på att ta fram nya produkter och tjänster. Det är dock inte självklart att dessa produkter och tjänster påverkar samhällsutvecklingen på ett positivt sätt. Därför behövs stora resurser till samhällsmotiverad forskning. Vidare krävs ökade forskningsinsatser för att sänka kostnaden för produktion av biodrivmedel, t.ex. cellulosebaserad etanol. Sådan produktion borde vara väl anpassad till svenska förhållanden. Ett tredje område, för vilket motionärerna vill ha ökade forskningsresurser, avser fordonens bränsleförbrukning. Den svenska bilindustrin har gjort ett frivilligt åtagande att fram till år 2005 sänka den genomsnittliga bränsleförbrukningen med 25 %, jämfört med år 1990. Motionärerna anser dock att det behövs en halvering under femtonårsperioden, till 0,3 liter per mil. Slutligen pekar motionärerna på behovet av mer forskning för att sänka kostnaden för att lägga trafikleder i tunnlar (yrkande 31).

Utskottets ställningstagande

Vad först gäller motionärernas krav på en ökad satsning på informationsteknisk forskning vill utskottet erinra om att det inom KFB finns en särskild enhet för telematik. Syftet är att stödja forskningsprojekt som avser informationsteknikens effekter på såväl individ som samhälle. Till enhetens förfo-
gande står ca 40 miljoner kronor per år. Utskottet finner att KFB:s verksamhet inom telematik ligger väl i linje med den forskning som motionärerna aktualiserar.

När det sedan gäller förslaget om ökad satsning på utveckling av inhemsk produktion av biobaserade drivmedel vill utskottet inledningsvis hänvisa till vad regeringen anför i budgetpropositionen för år 2000 (utg.omr. 21 Energi).

Där slår regeringen fast att Sverige skall vara ett föregångsland i omställningen till hållbar utveckling. Detta kräver åtgärder inom samtliga politikområden. Inom området biobränsletillförsel är, framhåller regeringen, stödet till forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamheterna inriktat bl.a. på att få till stånd lägre kostnader för produktion av bränsle samt på hur tillgängligt biobränsle kan fördelas optimalt mellan energi- och transportsektorerna utifrån resurshushållning, koldioxidreduktion och kostnadseffektivitet.

För utveckling av etanol från skogsråvara, ett område som motionärerna särskilt nämner, finns sedan länge statliga forskningsprogram. För nuvarande program, som löper under perioden 1998–2004, disponeras 30 miljoner kronor per år, dvs. totalt 210 miljoner kronor. Stöd utgår för grundläggande forskning, utveckling och studier i pilotskala. Målet är att få till stånd produktion i kommersiell skala vid slutet av år 2004. Ett viktigt första steg är att få ner produktionskostnaden till konkurrenskraftig nivå. I sammanhanget vill utskottet peka på att fem kommunalt ägda företag i norra Sverige har startat ett företag, Energicentrum Norr AB, vars mål är att bygga en fabrik för cellulosabaserad etanolproduktion. Företaget har fått statligt stöd för att utforma en pilotanläggning. Utskottet har inhämtat att det inom Statens energimyndighet pågår diskussioner om inrättande av ett program för alternativa bränslen, bl.a. metanol, i förgasarmotorer. Vidare diskuteras ett program för biobaserade drivmedelskomponenter, t.ex. rapsmetylester (RME), för inblandning i fossila bränslen. För biogas finns sedan tidigare ett forskningsprogram.

Mot bakgrund av vad som redovisats ovan finner utskottet att betydande satsningar görs eller planeras för att få till stånd kommersiellt bärkraftig inhemsk produktion av biobaserade drivmedel.

Med anledning av förslaget i motionen om ökad forskning för att sänka fordonens bränsleförbrukning vill utskottet erinra om det uttalande som statsministern gjorde i regeringsdeklarationen år 1998. Där meddelade han sålunda regeringens avsikt att, i samarbete med bilindustrin, få till stånd en utveckling av mer miljövänliga och mer bränslesnåla bilar. Som bl.a. framgår av budgetpropositionen för år 2000 (utg.omr. 21 Energi) är utgångspunkten för samarbetet en gemensam satsning på ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram, som skall bidra till att minska vägtrafikens bidrag till miljöförstöringen och samtidigt skapa stabila förutsättningar för en långsiktig konkurrenskraftig fordonsindustri. Programmet kommer att genomföras under en sexårsperiod fr.o.m. den 1 januari år 2000. För de statliga insatserna kommer sammanlagt 500 miljoner kronor att disponeras. Programarbetet kommer att samordnas inom det särskilda programrådet för fordonsforskning, som är knutet till NUTEK. Enligt vad utskottet har erfart pågår förhandlingar med bilindustrin om den närmare utformningen av samarbetet. I februari 1999 hölls ett möte vid vilket uppnåddes enighet om den ungefärliga ambitionsnivån. Bedömningen är att totalt ca 2 miljarder kronor kommer att satsas. Målet är att förhandlingarna skall vara slutförda före utgången av år 1999. Utskottet delar motionärernas syn på behovet av forskning om och utveckling av mer miljövänliga bilar men konstaterar samtidigt att staten och

näringslivet under de närmaste åren kommer att satsa betydande belopp på området.

1999/2000:TU1

Utskottet har tidigare i år behandlat ett förslag om forskning för att få fram billigare metoder för anläggande av trafikleder i tunnlar (bet. 1998/99:TU8). Utskottet hänvisade då bl.a. till att det i Vägverkets FoU-plan för perioden 1998–2000 finns flera projekt som behandlar olika frågor om utformning av trafikleder i tunnlar. Härutöver vill utskottet nämna att det finns ett särskilt forskningsorgan, Stiftelsen svensk bergrumsforskning, som arbetar med frågor med anknytning till tunnelbyggen. I stiftelsen ingår bl.a. Vägverket och Banverket. Dessutom bedrivs en omfattande geoteknisk forskning vid vissa universitet och högskolor, bl.a. Kungl. Tekniska högskolan (KTH) och Chalmers tekniska högskola.

Utskottet anser sammanfattningsvis att motionärerna tagit upp områden där kraftfulla forskningsinsatser är angelägna. Men med hänvisning till vad som ovan anförts finner utskottet att något särskilt initiativ med anledning av motionen i denna del inte är erforderligt. Följaktligen avstyrks motion T210 (kd) yrkande 31.

15.3 Forskning om drift och underhåll av grusvägar

Motionsförslag

Enligt vad Carina Hägg (s) uttalar i motion T346 har mycket av grusvägs-kunnandet i olika led gått förlorat. Detta gör att grusvägarna är sämre än de behöver vara. Med hänvisning bl.a. till att grusvägsunderhållet kostar stora summor varje år bör staten i ökad utsträckning främja forskning om grusvägar, anser motionären.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet inhämtat med anledning av motionen delar KFB och VTI motionärens uppfattning att drift och underhåll av grusvägar varit ett eftersatt forskningsområde. Emellertid drivs sedan några år vid KTH ett forskningsprogram vid Centrum för drift- och underhållsforskning (CDU). Programmet får stöd från Vägverket och KFB. Vidare har inhämtats att en till CDU och VTI knuten forskare för närvarande driver ett doktorandprojekt, som behandlar frågor om effektiva produktionsmetoder inom drift och underhåll av grusvägar. Projektet finansieras av Vägverket med totalt 2,8 miljoner kronor. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T346 (s).

15.4 Forskning om spårburen kollektivtrafik i tätort

Motionsförslag

I motion T514 föreslår Britt-Marie Danestig och Carlinge Wisberg (båda v) ett särskilt stöd till det forskningsprojekt rörande ett modernt spårvägssystem som drivs vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har med anledning av motionerna inhämtat följande.

Vid VTI bedrivs med stöd av KFB ett forskningsprojekt som går under namnet Light Rail – Light Cost. Syftet med projektet, som inleddes år 1999 och skall pågå t.o.m. den 30 juni 2003, är att studera på vilket sätt moderna spårvägssystem kan bidra till en långsiktigt hållbar kollektivtrafik även i Sverige. Moderna spårvägar bedöms ha god kapacitet, hög energieffektivitet och goda miljöegenskaper. Enligt VTI har Norrköpings kommun visat intresse för forskningsprojektet.

Det s.k. Sky Cab-projektet i Linköping har fått ekonomiskt stöd av Linköpings kommun och Östgötatrafiken. VTI har bidragit med ett mindre belopp, 20 000 kr. En förstudie har genomförts och därefter har projektet lagts ner. Enligt VTI har forskare vid institutet uttryckt tvivel om projektets möjligheter, bl.a. när det gäller förmågan att klara kapaciteten vid högtrafik.

Utskottet har tidigare behandlat ett motionsyrkande rörande ett förarlöst spårburet system i Uppsala. Utskottet uttalade i samband härmed (bet. 1997/98:TU1 utg.omr. 22) att staten bör uppmuntra försök med miljövänlig, energisnål och trafiksäker kollektivtrafik. Men det är KFB som, på grundval av allmänna riktlinjer från statsmakternas sida, har att ta ställning i varje enskilt stödärende. Med denna ansvarsfördelning kan det inte vara rimligt att riksdagen pekar ut särskilda projekt som bör få stöd.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T514 (v) och T536 (c).

15.5 Meteorologisk forskning

Motionsförslag

I motion T210 uttalar Johnny Gylling m.fl. (kd) att det under perioden 1992–1997 inträffade en rad extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser. Det krävs enligt motionärerna en prioritering av SMHI:s forskning kring dessa händelser och deras eventuella samband med mänskliga aktiviteter och ekologiska balansstörningar (yrkande 55).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har med anledning av motionsyrkandet inhämtat vissa uppgifter från SMHI.

Enligt SMHI är det, som påstås i motionen, korrekt att det under den nämnda perioden inträffade en rad extrema händelser. Men också före och efter perioden har sådana händelser förekommit. Den forskning som rör extrema händelser inriktas dels mot att få fram bättre prognoser och varningar med hjälp av numeriska modeller, dels mot att avgöra om extrema händelser ingår i den normala variationen. SMHI bedriver ett omfattande klimato-

logiskt forskningsarbete. För närvarande arbetar man bl.a. med s.k. klimatmodellering. Verksamheten bedrivs inom ramen för det svenska klimatmodellprogrammet, SWECLIM, som finansieras av SMHI och ASTRA. Forskningen inom båda nämnda områden är redan i dag högt prioriterad, uppger SMHI.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om betydelsen av forskning kring extrema meteorologiska och klimatologiska händelser samt deras eventuella samband med mänskliga aktiviteter. Emellertid finner utskottet, mot bakgrund av vad som inhämtats, att denna forskning redan nu är högt prioriterad. Utskottet vill dessutom hänvisa till att regeringen i budgetpropositionen för år 2000 uttalar sin avsikt att återkomma i vårpropositionen år 2000 rörande SMHI:s anslagsbehov. Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår motion T210 (kd) yrkande 55.

16 Uppföljning och utvärdering

I det följande redovisas utskottets bedömning av hur resultatstyrningen har utvecklats och hur riksdagens krav på att få ett relevant beslutsunderlag tillgodoses med utgångspunkt i budgetproposition för år 2000, utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Varför uppföljning och utvärdering?

Utskottet har under senare år lagt en allt större vikt vid att följa upp och utvärdera tidigare riksdagsbeslut. Skälen är i huvudsak följande:

- Styrningen av den statliga verksamheten inom kommunikationsområdet har successivt övergått från detaljstyrning till ramstyrning med fokus på resultat i stället för på resursinsats. Beslutsfattandet har därmed i stor utsträckning decentraliserats till trafikverk och andra myndigheter. För att denna mål- och resultatstyrning skall fungera ändamålsenligt krävs att tydliga mål sätts upp för olika verksamheter samt att resultaten följs upp och utvärderas.
- Staten har ansvar för att trygga och utveckla en väl fungerande infrastruktur på trafikområdet. Investeringarna har i många fall långsiktiga konsekvenser för samhällsstrukturen. Det innebär att beslutsfattandet till stora delar måste grundas på strategiska bedömningar och prognoser för framtiden. För att denna beslutsmodell skall kunna fungera ändamålsenligt krävs en väl fungerande uppföljnings- och utvärderingsverksamhet.
- 1998 års transportpolitiska beslut innebär att styrningen mot och uppföljningen av de olika transportpolitiska målen måste förbättras. Regeringen skall därför varje år för riksdagen redovisa hur de olika transportpolitiska målen har uppfyllts. Motsvarande krav på uppföljning gäller inom post- och teleområdena.
- Den avreglering som skett inom flera transport- och kommunikationsområden ställer krav på granskningsinsatser för att främja en väl fungerande konkurrens och trygga att samhällsmål som regional balans och en god miljö kan uppnås.

- Transport- och kommunikationsområdena förändras snabbt. Teknisk utveckling, ökad användning av informationsteknik och en närmare europeisk integrering ställer krav på uppföljning och anpassning till en förändrad omvärld.

1999/2000:TU1

Viktigaste arbetsmetoden är att ställa krav på beslutsunderlagen

Utskottets möjligheter att genomföra egna omfattande och kvalificerade granskningsprojekt är begränsade. Det väsentliga är därför, enligt utskottets mening, att besluts- och planeringssystemet ger tillfredsställande information. I detta informationssystem måste uppföljning och granskning ingå som en naturlig och välutvecklad del. Därtill krävs en väl fungerande dialog mellan regeringen, myndigheter och riksdagen.

Trafikutskottets arbetsmetoder kan beskrivas på följande sätt:

- Utskottet har i olika sammanhang *preciserat informationsbehov och ställt krav på ett förbättrat beslutsunderlag*. Det gäller önskemål om konsekvensbeskrivningar, uppföljningar av olika riksdagsbeslut och utredningar om skilda frågor. I samband med den årliga behandlingen av budgetpropositionen har utskottet sedan några år redovisat hur det anser att kraven på en effektiv mål- och resultatstyrning uppfyllts.
- Utskottet har *utvecklat sitt samarbete med Riksdagens revisorer genom att föreslå revisorerna olika granskningsprojekt*. Revisorerna har tidigare i höst lämnat ett förslag till riksdagen om behandling av miljöfrågor inom väg- och järnvägsområdena (Vägverket, Banverket och miljön) samt redovisat tre förstudier inom utskottets beredningsområde som behandlat Sjöfartsverket (Sjöfartsverkets sjösäkerhetsarbete), AB Svensk Bilprovning (AB Svensk Bilprovning – mer än kontrollbesiktning) och planeringssystemet för investeringar i trafikens infrastruktur (Nya vägar till vägar och järnvägar?).
- Vidare har utskottet som ett led i granskningsverksamheten i år *arrangerat seminarier* om ett antal olika frågor, nämligen trafiksäkerhet, vägbeläggningar, alternativ finansiering av infrastruktur och flygsäkerhet.
- Utskottets *löpande kontaktverksamhet* med bl.a. uppvaktningar och studiebesök liksom motionsbehandlingen ger också tillfälle att följa upp olika frågor.

Synpunkter på årets budgetproposition

Utskottets önskemål

I samband med behandlingen av förra årets budgetproposition konstaterade utskottet att om mål- och resultatstyrningen skall kunna fungera ändamålsenligt och effektivt krävs ett fortsatt utvecklingsarbete (prop. 1998/99:1, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). Utskottet ansåg att följande frågor borde uppmärksammas:

- Målen bör formuleras så att de blir möjliga att följa upp.
- Resultatinformation bör belysa även hållbar tillväxt och effektivitet.
- Efterkalkyler bör användas mer.

- Resultat från forsknings- och utvecklingsinsatser bör utvärderas och redovisas.
- Effektivitet och konkurrensförhållanden bör belysas genom internationella jämförelser.
- Anslagsberäkningar och regeringsförslag bör tydliggöras.

Utskottet ansåg vidare att särskilda redovisningar borde lämnas för hur trafiksäkerhetsmålen kan uppnås och för utvecklingen av det demokratiska inflytandet i investeringsplaneringen. Formerna för dessa särskilda redovisningar preciserades inte. Budgetpropositionen är självfallet inte den enda möjliga redovisningsformen. Tvärtom kan det många gånger vara bättre att uppföljnings- och utvärderingsinformation lämnas i särskilda regeringsskrivelser.

Förbättringar det senaste året

Utskottet konstaterar att en rad insatser under det senaste året har genomförts för att förstärka mål- och resultatstyrningen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Genom bl.a. regeringens regleringsbrev till olika myndigheter och affärsverk inom utgiftsområdet har ett omfattande arbete initierats för att förbättra beslutsunderlag om bl.a. måluppfyllelse och effektivitet.

Som exempel på mer övergripande insatser kan nämnas att Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har redovisat en första utvärdering av de transportpolitiska målen (De transportpolitiska målen – Uppföljning våren 1999, Rapport 1999:3). SIKA har också lämnat en lägesrapport om hur de transportpolitiska målen kan utvecklas (Vidareutveckling av transportpolitiska etappmål, Rapport 1999:4) och utvärderat planeringssystemet för investeringar i trafikens infrastruktur (Utvärdering av den regionala infrastrukturplaneringen 1998–2007, Rapport 1999:1). Statskontoret har nyligen redovisat ett regeringsuppdrag om hur de transportpolitiska målen kan följas upp (Förslag till uppföljning av de transportpolitiska målen, 1999:33). Vidare kan nämnas att Vägverket, i samråd med Rikspolisstyrelsen, Naturvårdsverket och Svenska Kommunförbundet, på regeringens uppdrag har presenterat en strategi för att nå miljö- och trafiksäkerhetsmålen (Miljö och säkerhet på väg – en investering för framtiden, nr 62).

Som en följd av en del av dessa insatser innehåller årets budgetproposition för utgiftsområde 22 Kommunikationer på flera områden ett förbättrat beslutsunderlag. Det gäller t.ex. redovisningar av hur de transportpolitiska målen har uppfyllts och efterkalkyler över väg- och järnvägsinvesteringar. Tillståndsbeskrivningen på flera områden har också utvecklats. I enlighet med trafikutskottets tidigare önskemål lämnas vidare en sammanställning av upptagna lån inom väg- och järnvägsområdet samt en bedömning av framtida anslagsbehov för räntor och återbetalning av lånen. Som utskottet efterlyst redovisas även ett handlingsprogram för att öka trafiksäkerheten.

Utskottet bedömer därmed att regeringens redovisning i budgetpropositionen för år 2000 ger riksdagen ett bättre underlag än tidigare för uppföljning och utvärdering av den förda politiken. Som utskottet återkommer till i föl-

Läsbarheten bör förbättras

Utskottet anser att det är angeläget att budgetpropositionen blir tydligare och mer lättillgänglig. Klarhet och begriplighet är normalt en förutsättning för alla former av kvalitetssäkring av beslutsunderlaget. I budgetpropositionen behandlas vissa frågor flera gånger, dels under ett övergripande avsnitt, dels under ett verksamhetsavsnitt samt under respektive myndighet och anslag. Detta innebär svårigheter att enkelt finna relevanta uppgifter. Rubriksättningen är inte heller alltid lätt att förstå eftersom samma rubriker återkommer många gånger med oklar systematik. Texten innehåller vidare många upprepningar. Det finns också exempel på att rubrikerna är missvisande, dvs. att innehållet i texten inte stämmer överens med rubriken. Sammanfattningsvis gör detta att många uppgifter i budgetpropositionen är svåra att hitta och förstå.

Utskottet har förståelse för att utgiftsområdets omfattning, komplexitet och betydelse för samhällsutvecklingen innebär att det kan vara svårt att utarbeta ett beslutsunderlag som är lättillgängligt. Utskottet anser dock att det är angeläget med ett fortsatt arbete för att förbättra läsbarheten. Utskottet är berett att aktivt delta i ett sådant arbete.

Tydligare anslagsredovisningar

För att bedöma regeringens medelsförslag är det av intresse att klargöra förändringar i förhållande till tidigare anslagsnivå. De långsiktiga planeringsnivåer som statsmakterna lagt fast för investeringar och underhåll av trafikens infrastruktur gör det också angeläget att följa upp den årliga medelstilldelningen i förhållande till tidigare riksdagsbeslut.

I budgetpropositionen kompletteras medelsförslagen regelmässigt med uppgifter om anslag för innevarande år, tidigare års utfall, anslagssparande och utgiftsprognos. Vissa uppgifter lämnas även om anslagsnivån i förhållande till tidigare fastställda planeringsramar. Utskottet anser att dessa uppgifter är väsentliga för att bedöma regeringens medelsberäkningar och motionsförslag om ändrade medelsanvisningar. Medelsomföringar mellan olika anslag, ändrad medelsanvändning, omprioriteringar, samfinansiering, lånefinansiering och regler för disposition av medelsreservationer gör det dock i vissa fall svårt att bedöma den reella innebörden av regeringens medelsberäkningar.

Enligt utskottets mening är det därför angeläget att regeringens medelsförslag förtydligas. De bör så långt möjligt klargöra reella förändringar av medelstilldelningen i förhållande till nuvarande nivåer och planeringsramar. Konsekvenser av den föreslagna anslagstilldelningen för verksamheten och de transport- och kommunikationspolitiska målen bör vidare i möjlig mån beskrivas.

Utskottet anser det också angeläget att förslagen till medelsanvisning till likartade ändamål så långt möjligt behandlas samlat för att vinna ökad tyd-

lighet. I sammanhanget kan nämnas att enligt budgetpropositionen föreslås att riksdagen anvisar medel till Inlandsbanan från tre olika anslag, nämligen A3 *Banverket: Sektorsuppgifter*, A4 *Banhållning* och A6 *Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling*.

Resultatredovisningar bör vidareutvecklas

Propositionens redovisning av uppnådda resultat inom olika verksamhetsområden varierar. I flera fall har redovisningen i förhållande till tidigare år förbättrats. Ibland är den dock mera skissartad och anger exempelvis bara att en viss verksamhet bidragit till att uppfylla de transport- eller kommunikationspolitiska målen.

Utskottet har förståelse för att det kan vara svårt att redovisa uppnådda resultat med hänsyn till att de övergripande transportpolitiska målen inte är tydliga. Möjligheten att bedöma effektivitet och måluppfyllelse är därmed begränsad. Utskottet anser därför att det pågående transportpolitiska utvecklingsarbetet för att vidareutveckla mål- och resultatanalysen är viktigt.

Det är också angeläget att en strategi utformas, inom ramen för den fortsatta budgetdialogen, för vilken resultatinformation som skall lämnas och till vem samt när uppföljning och utvärdering skall ske och hur det skall gå till.

Konsekvensbeskrivningar bör förtydligas

Konsekvensbeskrivningen av propositionens förslag är inte alltid tillräckligt konkret. För de anslagsmässigt viktigaste områdena, nämligen medel till väg- och banhållning, redovisas vissa uppgifter om bl.a. den föreslagna anslagsnivån i förhållande till tidigare fastställda planeringsramar. För vissa andra anslag och bemyndiganden är det svårt att utläsa den närmare innebörden i förhållande till såväl verksamhet som tidigare anslagsnivå. Det gäller exempelvis förslag rörande trafikupphandling och banavgifter. Enligt utskottets mening är det angeläget att konsekvensbeskrivningarna av medelsförslag, avgiftssystem och bemyndiganden vidareutvecklas.

Utvärdera och redovisa resultat från forsknings- och utvecklingsinsatser

Utskottet underströk i samband med behandlingen av förra årets budgetproposition att resultatanalysen för forsknings- och utvecklingsinsatser borde vidareutvecklas. I årets budgetproposition redovisas för Kommunikationsforskningsberedningen att forskningens kvalitet och relevans har följts upp genom att 25 % av forskningsstödet har utvärderats. Vare sig resultatet av uppföljningen eller regeringens bedömning anges dock. När det gäller Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) begränsar sig resultatinformationen i huvudsak till en ekonomisk redogörelse och att regeringen som sin slutsats anger att VTI har en viktig funktion som sektorforskningsorgan inom kommunikationssektorn.

Utskottet har för sin del förståelse för att det är svårt att ange tydliga mål för forsknings- och utvecklingsinsatser. Detta ligger till viss del i sakens natur eftersom forsknings- och utvecklingsverksamhet innebär att man söker

ny kunskap. Både målen för kunskapssökandet och de hinder som kan finnas är delvis okända. Arbetet med uppföljning och utvärdering måste självfallet utformas med hänsyn till dessa grundförutsättningar.

Enligt utskottets mening är det dock angeläget att regeringen i lämplig form för riksdagen beskriver kunskapsåterföring och samhällsnytta av den forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet som bedrivs inom kommunikationsområdet. Betydelsen av detta bör betonas eftersom de omfattande FoU-insatserna på detta område kan karakteriseras som investeringar i bättre fungerande kommunikationer. Kunskapsåterföringen till offentliga och privata organ är avgörande för att dessa investeringar skall ge avkastning.

Internationellt perspektiv alltmera viktigt

Internationaliseringen inom transport- och kommunikationsområdet innebär att allt fler frågor inte kan behandlas enbart från ett inhemskt perspektiv. För att möjliggöra en allsidig bedömning av olika resultat och förslag är det därför angeläget att en internationell dimension i ökad utsträckning förs in i resultatbeskrivningar och konsekvensanalyser.

För att resultatinformation om effektiviteten inom kommunikationsområdet skall kunna bedömas, kan vidare jämförelser med verksamheter i andra länder vara av intresse. Genom en systematisk och kontinuerlig jämförelse av effektiviteten i form av produktivitet, kvalitet, pris och arbetsprocess med liknande verksamheter (s.k. benchmarking) kan värdefulla slutsatser dras om effektiviteten inom områden där den inhemska marknaden är begränsad. Enligt utskottets mening är det angeläget att pröva om benchmarking eller någon annan metod kan användas i syfte att främja en ökad effektivitet.

Sammanfattning

Utvecklingen mot mål- och resultatstyrning gör det nödvändigt för riksdagen att i ökad utsträckning följa upp de beslut som fattas. Om så inte sker försvagas det demokratiska inflytandet över viktiga beslut.

Det viktigaste underlaget för riksdagens arbete är regeringens propositioner och skrivelser. Det är därför nödvändigt att detta beslutsunderlag lämnar information som möjliggör för utskottet att bedriva ett effektivt uppföljningsarbete. Om riksdagen ställer sådana krav på regeringens arbete leder detta med stor sannolikhet till att regeringen i sin tur kommer att skärpa kraven på myndigheterna att utvärdera sin verksamhet.

Av den tidigare redovisningen framgår att årets budgetproposition innehåller ett bättre beslutsunderlag än tidigare års propositioner. Som också framgår anser utskottet att budgetpropositionen kan förbättras ytterligare. Utskottet anser att det är viktigt att så sker. Trafikutskottet är för sin del berett att aktivt delta i ett sådant arbete.

Utskottet hemställer

Anslag1. beträffande *anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*

att riksdagen med bifall till proposition 1999/2000:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer yrkande 25 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T209 yrkande 13 i denna del och yrkande 21, 1999/2000:T210 yrkandena 21, 23 och 56, 1999/2000:T221, 1999/2000:T223, 1999/2000:T319, 1999/2000:T464 yrkande 17, 1999/2000:T513 yrkandena 2 och 3, 1999/2000:T708 och 1999/2000:Fi212 yrkande 21 anvisar anslag för budgetåret 2000 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt utskottets förslag i bilaga 2,

Vägar2. beträffande *alternativ finansiering av infrastruktur*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1999/2000:T209 yrkande 16, 1999/2000:T210 yrkande 3, 1999/2000:T213 yrkande 10, 1999/2000:T240 yrkande 2, 1999/2000:T310 yrkande 2, 1999/2000:T327, 1999/2000:T330, 1999/2000:T341 yrkande 2, 1999/2000:T351 yrkande 1 och 1999/2000:T359 godkänner att regeringen får använda medel från anslaget A1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur,

res. 1 (kd)

3. beträffande *låneram för vissa väginvesteringar m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 1 600 000 000 kr för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor,

4. beträffande *finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Äby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda,

5. beträffande *statliga garantier i fråga om SVEDAB*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslagen A2 *Väghållning och statsbidrag* och A4 *Banverket: Banhållning* får belastas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB,

6. beträffande *statliga garantier för vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas vid infriandet av utställda statliga garantier i enlighet med vad riksdagen beslutat för vissa

väginvesteringar i Stockholms län inklusive Södra länken (rskr. 1997/98:213 och rskr. 1998/99:44) samt för Göteborgsöverenskomsten (rskr. 1997/98:104 och rskr. 1997/98:317),

1999/2000:TU1
Hemställan

7. beträffande *ombildning av Vägverket till affärsverk*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T213 yrkande 11,
res. 2 (m)

8. beträffande *Vägverkets produktionsverksamhet*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 20, 1999/2000:T213 yrkandena 12 och 13, 1999/2000:T318 och 1999/2000:T464 yrkande 18,

res. 3 (m, kd, fp)

9. beträffande *enskilda vägar*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T325 yrkande 2, 1999/2000:T456 och 1999/2000:N214 yrkande 27,

10. beträffande *Vägverkets färjeverksamhet m.m.*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T812,

11. beträffande *färjetrafik till Holmön*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T324, 1999/2000:T328 och 1999/2000:T813,

12. beträffande *vägmärken och vägskyltar*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T314, 1999/2000:T366, 1999/2000:T422, 1999/2000:T438, 1999/2000:T448, 1999/2000:N214 yrkande 18 och 1999/2000:N279 yrkande 10,

13. beträffande *fordonsdimensioner*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T217 yrkande 2,
res. 4 (v)

Järnvägar

14. beträffande *låneram för vissa järnvägsinvesteringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 8 410 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättnings-tillgångar samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten,

15. beträffande *finansiering av vissa järnvägsinvesteringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget A4 *Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret,

16. beträffande *banavgifter för Öresundsförbindelsen*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 8, 1999/2000:T549 yrkande 6 och 1999/2000:T805,

res. 5 (m, kd, c, fp)

17. beträffande *Banverkets produktionsverksamhet*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T549 yrkande 8,

res. 6 (m, kd, fp)

18. beträffande *Banverkets regionindelning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T541,
19. beträffande *stängselreglering*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T505,
20. beträffande *Inlandsbanan*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T513 yrkande 1,

Sjöfart

21. beträffande *extra inleverans från Sjöfartsverket*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T616 yrkande 14,
res. 7 (m)
22. beträffande *Sjöfartsverkets farledsavgifter*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 24,
1999/2000:T608 och 1999/2000:T616 yrkande 7,
res. 8 (m, kd, fp)
23. beträffande *kostnadsansvaret för isbrytning*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T601 och 1999/2000:T616
yrkande 4,
res. 9 (m)
24. beträffande *ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfarts-
verket*
att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för
Sjöfartsverket för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen
förordar,
25. beträffande *utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket*
att riksdagen bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och
skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen
förordar,
26. beträffande *finansiella befogenheter för Sjöfartsverket*
att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Sjöfartsverket
finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
27. beträffande *Handelsflottans kultur- och fritidsråd*
att riksdagen godkänner vad regeringen anför härom,
28. beträffande *sjöfartens konkurrensförutsättningar*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T209 yrkande 13 i denna
del och 1999/2000:T616 yrkandena 6 och 8,
res. 10 (m, fp)
29. beträffande *fartygsförlagd utbildning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkande 30,
res. 11 (kd)
30. beträffande *andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkande 28,
res. 12 (kd)
31. beträffande *inrättande av ett internationellt fartygsregister*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T602,
32. beträffande *Kvarkentrafiken*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T616 yrkande 13,
res. 13 (m)

33. beträffande *Vänersjöfart*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T616 yrkande 5 och
1999/2000:T625,

res. 14 (m)

34. beträffande *Dala kanal*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T627,

35. beträffande *Svea kanal*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T614,

36. beträffande *hamnpolitiska frågor*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 34,
1999/2000:T616 yrkande 1 och 1999/2000:T629,

res. 15 (m, fp)

res. 16 (kd)

37. beträffande *ett statligt båtregister*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T609 yrkande 1,
1999/2000:T610 yrkande 1, 1999/2000:T611 yrkande 1, 1999/2000:
T616 yrkande 15 och 1999/2000:T624,

res. 17 (m, kd, fp)

res. 18 (v)

38. beträffande *skärpta regler för fritidsbåtar*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T607,

Luftfart

39. beträffande *Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan
och finansiella befogenheter m.m.*

att riksdagen

dels godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfarts-
verket för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsva-
righet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Luftfartsverket finansi-
ella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

40. beträffande *Luftfartsverkets roller*

att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 40 och
1999/2000:T617 yrkande 9,

res. 19 (m, kd, fp)

41. beträffande *ökad privatisering av luftfarten*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T617 yrkandena 4, 7–8 och
10,

res. 20 (m, fp)

42. beträffande *andra åtgärder för ökad konkurrens*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T209 yrkande 12 i denna del,

res. 21 (m, kd, fp)

43. beträffande *fördelning av slottider*

att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T209 yrkande 12 i denna
del, 1999/2000:T617 yrkande 3 och 1999/2000:T630 yrkande 1,

res. 22 (m)

1999/2000:TU1
Hemställan

44. beträffande *statens ägarengagemang i SAS Sverige AB*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T209 yrkande 2 och
1999/2000:T617 yrkande 2,
res. 23 (m, fp)
45. beträffande *trängseln i det europeiska luftrummet*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T617 yrkande 1,
res. 24 (m)
46. beträffande *åtgärder mot överetablering*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkandena 36 och 39,
47. beträffande *flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T617 yrkandena 5 och 6,
1999/2000:T622 och 1999/2000:T630 yrkande 2,
res. 25 (m, kd)
res. 26 (v, c, mp)
48. beträffande *Luftfartsverkets miljöarbete*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T210 yrkande 37
och 1999/2000:T617 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till
känna vad utskottet anfört,
res. 27 (s, mp)
49. beträffande *användning av sjöflygplan*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T623,
50. beträffande *säkerheten inom privatflyget*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T617 yrkande 11,
res. 28 (m, kd, fp)
51. beträffande *åtgärder mot brottsliga handlingar*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkande 38,
52. beträffande *vissa trafikfrågor*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T243 yrkande 12,
1999/2000:T605, 1999/2000:T621 och 1999/2000:N214 yrkande 31,
res. 29 (c)
53. beträffande *Statens haverikommission*
att riksdagen godkänner vad regeringen anför om Statens haveri-
kommission,

Post- och telekommunikation samt informationsteknik

54. beträffande *avgiftsintäkter i Post- och telestyrelsens verksamhet*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen
att tills vidare disponera avgiftsintäkter i Post- och telestyrelsens verk-
samhet,
55. beträffande *upphandling av samhällsåtaganden*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen
att under år 2000, i fråga om ramanslaget C2 *Upphandling av sam-
hällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare
åtaganden innebär utgifter på högst 250 000 000 kr efter år 2000,

56. beträffande *Postens kassaservice och lantbrevbäringen*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T209 yrkande 20,
1999/2000:T210 yrkandena 44 och 45, 1999/2000:T243 yrkande 11,
1999/2000:T802, 1999/2000:T803, 1999/2000:T807, 1999/2000:
T810, 1999/2000:T816 och 1999/2000:N214 yrkandena 15 och 16,

57. beträffande *postnummersystemet m.m.*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkandena 41–43,
res. 30 (m, kd, mp)

58. beträffande *snabbheten i postgången*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkande 46,
res. 31 (kd)

59. beträffande *gränsregional postgång*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T817 yrkande 1,

60. beträffande *ändring i telelagen*
att riksdagen med avslag på motion 1999/2000:T210 yrkande 2 antar
det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i telelagen
(1993:597),

res. 32 (m, kd)

61. beträffande *teletaxorna i gränsregioner*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T817 yrkande 2,

62. beträffande *antalet riktnummerområden*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T707,

Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

63. beträffande *ekonomiska mål för SJ m.m.*
att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sta-
tens järnvägar för perioden 2000–2002 i enlighet med vad regeringen
förordar,

64. beträffande *finansiella befogenheter för SJ*
att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Statens järnvä-
gar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

65. beträffande *verksamhetsinriktning och organisation för SJ*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 54 och
1999/2000:T549 yrkandena 4 och 12,

res. 33 (m, kd)

66. beträffande *ägarinstruktion för SJ*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T217 yrkande 3,
res. 34 (v)

67. beträffande *biljettprisstöd*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T217 yrkande 1,

68. beträffande *lastbilståg och kombitrafik*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T237 yrkande 4,
1999/2000:T549 yrkande 11 och 1999/2000:N214 yrkande 29,

69. beträffande *Rikstrafiken*
att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Rikstrafiken,

70. beträffande *ram för Rikstrafikens åtaganden*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen
att under år 2000, i fråga om ramanslaget D3 *Rikstrafiken: Trafikupp-
handling*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åta-
ganden innebär utgifter på högst 4 000 000 000 kr under åren 2001–
2005,

71. beträffande *flerårig upphandling*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T549 yrkande 3,

72. beträffande *persontrafiken i Norrlands inland*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T513 yrkande 4,
1999/2000:T530 och 1999/2000:T543,

res. 35 (kd, c)

73. beträffande *statsbidragen till länstrafikföretagen*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T217 yrkande 4,

74. beträffande *konkurrensen inom kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T521 och 1999/2000:T549
yrkande 10,

res. 36 (m)

75. beträffande *nolltaxa i kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T517,

76. beträffande *kollektivtrafik och färdtjänst*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 7,
1999/2000:T450, 1999/2000:T503, 1999/2000:T507, 1999/2000:
T508, 1999/2000:T520, 1999/2000:T525, 1999/2000:T527,
1999/2000:T548, 1999/2000:So321 yrkandena 11 och 12 samt
1999/2000:So490 yrkande 3,

77. beträffande *förlängning av Gotlandstillägget*
att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen
(1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen
(1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa last-
bilstransporter,

78. beträffande *det framtida stödet till Gotlandstrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 1,
1999/2000:T604, 1999/2000:T613, 1999/2000:T616 yrkande 12,
1999/2000:T619 och 1999/2000:T626 yrkande 1,

res. 37 (m, kd, fp)

res. 38 (v)

res. 39 (c)

79. beträffande *statligt ägande av Gotlandsfärjorna*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T626 yrkande 2,

res. 40 (v)

80. beträffande *nya färjelinjer till och från Gotland*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T606,

Kommunikationsforskning

81. beträffande *Kommunikationsforskningsberedningen*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen
att under år 2000, i fråga om ramanslaget E2 Kommunikationsforsk-

ningsberedningen, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 300 000 000 kr under åren 2001–2005,

82. beträffande *nationellt program för tillämpad forskning* att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkande 31,

83. beträffande *forskning om drift och underhåll av grusvägar* att riksdagen avslår motion 1999/2000:T346,

res. 41 (v)

84. beträffande *forskning om spårbunden kollektivtrafik i tätort* att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T514 och 1999/2000:T536,

85. beträffande *meteorologisk forskning* att riksdagen avslår motion 1999/2000:T210 yrkande 55.

1999/2000:TU1
Hemställan

Stockholm den 23 november 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

1. Alternativ finansiering av infrastruktur (mom. 2)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Ett omfattande utredningsarbete har de senaste åren genomförts om alternativ finansiering av trafikens infrastruktur. Positiva erfarenheter finns dessutom från ett flertal länder. Vi anser mot denna bakgrund att minst tio projekt bör startas inom två år med alternativ finansiering enligt PPP-modellen. Förutom de projekt som regeringen nämner som lämpliga att börja med så finns det som redovisas i motion T210 (kd) ytterligare ett antal projekt som kan komma i fråga för alternativ finansiering. Vi anser vidare att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag till ändring av lagen (1996:1059) om statsbudgeten för att möjliggöra alternativ finansiering av infrastruktur.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *alternativ finansiering av infrastruktur*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkande 3 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1999/2000:T209 yrkande 16, 1999/2000:T213 yrkande 10, 1999/2000:T240 yrkande 2, 1999/2000:T310 yrkande 2, 1999/2000:T327, 1999/2000:T330, 1999/2000:T341 yrkande 2, 1999/2000:T351 yrkande 1 och 1999/2000:T359 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anföras,

2. Ombildning av Vägverket till affärsverk (mom. 7)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

Vi anser att en ökad marknadsstyrning relaterad till nyttjandet av infrastrukturen gör det möjligt att skapa ett tydligt resultat- och ledningsansvar för Vägverket. Investeringar blir därmed inte beroende av subjektiva kriterier vilket lätt blir resultatet av en alltför långtgående politisk inblandning i besluten. I stället bör trafikmängd, framkomlighet och slitage vara mer vägledande för investeringar och underhåll. Vägverket skulle därmed kunna verka under samma förhållanden som Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Vägverket bör därför ombildas till ett affärsverk med ett tydligt resultatansvar. Finansieringen bör ske med trafikintäkter från vägtrafiken.

Vi anser att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *ombildning av Vägverket till affärsverk*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T213 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anföras,

3. Vägverkets produktionsverksamhet (mom. 8)

1999/2000:TU1
Reservationer

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

Vi anser att Vägverkets produktionsverksamhet bör ombildas till ett av staten helägt aktiebolag. Därmed får det samma förutsättningar som sina konkurrenter. Bolaget bör därefter privatiseras så snart som möjligt. Därmed kan Vägverket fortsättningsvis utvecklas till en kompetent upphandlare och på ett förtroendefullt sätt konkurrensupphandla investeringar och underhåll på den privata marknaden. Genom att Vägverkets roll som ansvarig väghållare och myndighet renodlas samtidigt som dess beställarkompetens utvecklas kan de grundläggande transportpolitiska målen lättare uppnås.

Vi anser att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. *beträffande Vägverkets produktionsverksamhet*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T210 yrkande 20, 1999/2000:T213 yrkandena 12 och 13, 1999/2000:T318 och 1999/2000:T464 yrkande 18 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

4. Fordonsdimensioner (mom. 13)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

I flertalet länder inom EU får ett lastbilsekipage framföras med en högsta bruttovikt av 44 ton och en totallängd av 18 meter. I Sverige har man däremot tillåtelse att framföra fordon med en vikt av högst 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Denna förmån för lastbilstrafiken gör att den i många fall konkurrerar ut järnvägen på långa sträckor. De högre maxvikterna innebär också ett ökat slitage på vägarna. Stora fordon påverkar också dimensioneringen av vägnätet samtidigt som trafiksäkerheten försämras. På sikt bör därför de svenska reglerna harmoniseras med EU:s genom att den maximala bruttovikten och totallängden för lastbilsekipage sänks.

Vi anser att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. *beträffande fordonsdimensioner*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T217 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

5. Banavgifter för Öresundsförbindelsen (mom. 16)

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 Rådhström (m) anför:

Vi konstaterar att regeringens förslag innebär att man frångår såväl 1991 års regeringsöverenskommelse mellan Danmark och Sverige som tidigare riksdagsbeslut om att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron. I stället blir det tågresenärerna som reser i övriga

delar av landet och skattebetalarna som får betala. Idén om ett neutralt konkurrensförhållande mellan de olika trafikslagen har samtidigt övergetts. Detta är inte acceptabelt. Det bör ankomma på regeringen att återkomma till riksdagen med en finansieringslösning som står i överensstämmelse med gällande transportpolitiska principer.

Vi anser att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *banavgifter för Öresundsförbindelsen*
att riksdagen med anledning av motionerna 1999/2000:T210 yrkande 8, 1999/2000:T549 yrkande 6 och 1999/2000:T805 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

6. Banverkets produktionsverksamhet (mom. 17)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi anser att Banverkets olika roller bör förtydligas genom att verkets konkurrensutsatta verksamheter bolagiseras. Alla anläggnings- och underhållsarbeten kan därefter upphandlas i konkurrens mellan marknadens aktörer. Därmed kan staten som ägare uppträda som en kompetent beställare och på ett bättre sätt främja en ökad effektivitet och fortsatt utveckling inom järnvägsområdet.

Vi anser att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *Banverkets produktionsverksamhet*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T549 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

7. Extra inleverans från Sjöfartsverket (mom. 21)

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

Som redovisas i motion T616 (m) intar Göteborgs hamn en särställning bland svenska hamnar eftersom nästan all kvarvarande transocean linjetrafik nu är koncentrerad dit. Denna trafik är viktig för svensk industri och bör därför ges bra utvecklingsmöjligheter. Den statliga farledstaxan skapar stora svårigheter för Göteborg att utveckla transittrafik till andra hamnar i Östersjöområdet, något som enligt vår uppfattning är viktigt för hamnens möjligheter att utvecklas.

Det nya, större linjetonnaget kräver dessutom en omfattande breddning av farleden. De investeringsmedel som sjöfartsnäringen tidigare inbetalat till Sjöfartsverket, och som utan riksdagsbeslut dragits in av regeringen, bör återföras till Sjöfartsverket för att möjliggöra verkets framtida investeringar, bl.a. i olika farledsprojekt.

Vi anser att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *extra inleverans från Sjöfartsverket*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T616 yrkande 14 som
sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

1999/2000:TU1
Reservationer

8. Sjöfartsverkets farledsavgifter (mom. 22)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

En stor del av rederiernas anlöpskostnader utgörs av avgifter till Sjöfartsverket. Verket har efter hand fått ett kostnadsansvar som saknar motsvarighet inom Vägverket eller Banverket. Det gäller bl.a. kostnaderna för isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning och välfärdsråd. Härtill kommer att staten ställer avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital. Resultatet har blivit att avgifterna för att anlöpa svensk hamn är ungefär dubbelt så höga som i motsvarande utländska hamnar. Genom Sjöfartsverkets nya taxekonstruktion finns risk för att stora delar av den svenska sjöfarten slås ut. Det gäller framför allt den transoceana linjetrafiken och de inrikes sjötransporterna. En översyn av grunderna för Sjöfartsverkets taxesättning är därför påkallad. Som föreslås i motionerna T210 (kd), T608 (m) och T616 (m) bör en utvärdering av den nya taxan snarast genomföras.

Vi anser att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *Sjöfartsverkets farledsavgifter*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T210 yrkande 24,
1999/2000:T608 och 1999/2000:T616 yrkande 7 som sin mening ger
regeringen till känna vad ovan anförs,

9. Kostnadsansvaret för isbrytning (mom. 23)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

Som redovisas i motion T616 (m) utgör kostnaden för isbrytning en betydande del av Sjöfartsverkets budget. Reglerna om isbrytarassistans tillkom för många år sedan när merparten av tonnaget hade större behov av assistans än i dag. Isförstärkt tonnage får i dag genom höga sjöfartsavgifter betala isbrytning för maskinsvagare konkurrenter. I motsats till vad som nu gäller borde reglerna premiera investeringar i tonnage med bättre isegenskaper.

Ytterligare en allvarlig brist i taxekonstruktionen är enligt vår uppfattning att kostnaderna för isbrytning fördelas jämnt över alla sjötrafikområden, vilket innebär att hamnar utan isbrytarbehov drabbas av samma avgiftsuttag som Norrlandskustens hamnar. I samband med att isbrytarflottan förnyas bör isbrytarbehovet närmare analyseras och kostnadsansvaret för isbrytningen föras in i statens regionalpolitiska åtaganden.

Vi anser att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. beträffande *kostnadsansvaret för isbrytning*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T601 och 1999/2000:T616 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

1999/2000:TU1
Reservationer

10. Sjöfartens konkurrensförutsättningar (mom. 28)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skår-
vik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Svensk sjöfart möter hård konkurrens från två håll, dels från europeiska rederier med stora statliga subventioner, dels från asiatiska länder och andra östländer med låga bemanningskostnader. Enligt vår mening, redovisad i motionerna T209 (fp) och T616 (m), är det emellertid fel att, som regeringen nu gör, försöka öka den svenska sjöfartens konkurrensförmåga genom statliga kontantstöd. Detta är i själva verket att göra branschen och näringspolitiken en otjänst. Som anför i motionerna bör det statliga rederistödet avvecklas. Regeringen bör i stället snarast överväga andra åtgärder för att förhindra fortsatt utflaggning. Kommunikationskommittén, som avslutade sitt arbete år 1997, bortsåg i praktiken från sjöfartsnäringen. En ny sjöfartspolitisk utredning bör tillsättas för att närmare belysa sjöfartens konkurrensförutsättningar.

En del av det nuvarande stödsystemet utgörs av det s.k. TAP-avtalet, dvs. den överenskommelse om tillfälligt anställd personal som parterna ingått. Avtalet bygger på den s.k. bruttometoden, vilket innebär att staten återbetalar skatten och dessutom ersätter arbetsgivaren för sociala kostnader. Som anför i motion T616 (m) är systemet inte bara administrativt komplicerat, det är också juridiskt tveksamt, eftersom de med avdragen följande förmånerna inte utgår till den anställde. Avtalet är tillkommet med regeringens medverkan. Därför bör regeringen enligt vår uppfattning ta initiativ till att TAP-avtalet förändras till ett nettoavtal.

Vi anser att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *sjöfartens konkurrensförutsättningar*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T209 yrkande 13 i denna del och 1999/2000:T616 yrkandena 6 och 8 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

11. Fartygsförlagd utbildning (mom. 29)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

I slutbetänkandet från Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (SOU 1998:129) läggs fram förslag syftande till att förbättra den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar. Enligt ett av dessa förslag bör rederier som tillhandahåller platser för utbildning förlagd ombord på fartyg få ett stöd. Stödets omfattning bör vara 20 000 kr per befälselev och år samt

12 000 kr per elev i gymnasiets energiprogram och år. Som anförs i motion T210 (kd) bör regeringen snarast aktualisera förslaget.

1999/2000:TU1
Reservationer

Vi anser att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *fartygsförlagd utbildning*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkande 30 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

12. Andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart (mom. 30)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

I slutbetänkandet från Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (SOU 1998:129) läggs fram flera förslag som syftar till att förbättra den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar. Som närmare redovisas i motion T210 (kd) bör dessa förslag, bl.a. de om fartygsfonder och ett nationellt program för tillämpad forskning, snarast aktualiseras.

Vi anser att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkande 28 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

13. Kvarkentrafiken (mom. 32)

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

Av budgetpropositionen framgår att regeringen nyligen beslutat om ett statligt stöd för upprätthållande av den s.k. Kvarkentrafiken. Enligt vad vi erfarit har stödet gått till ett Londonbaserat rederi som med finskt tonnage skall bedriva färjetrafik under två år. Följdenligt har ett annat rederi begärt stöd för sin godstrafik. Som redovisas i motion T616 (m) blir konsekvenserna oöverblickbara om Sverige börjar subventionera utländska företag som bedriver internationell verksamhet.

Vi anser att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

32. beträffande *Kvarkentrafiken*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T616 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

14. Vänersjöfart (mom. 33)

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

Enligt vad vi erfarit kommer en stor del av den trafik som i dag går över hamn i Vänern att under hösten flyttas över på järnväg. De investeringar som Banverket gjort i Västra stambanan torde med god marginal överstiga statens kostnader för trafiken på Trollhätte kanal. De olika ekonomiska förutsätt-

ningarna för sjöfart och järnväg innebär, som vi ser det, att sjöfartens framtid på Vänern blir ytterst osäker. Dessutom förändras förutsättningarna för industriell verksamhet i Mellansverige. Som framhålls i motion T616 (m) måste dessa viktiga problem belysas av den pågående utredningen om Vänersjöfarten.

Vi anser att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *Vänersjöfart*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T616 yrkande 5 och med anledning av motion 1999/2000:T625 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

15. Hamnpolitiska frågor (mom. 36)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skår-
vik (fp) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

I Sverige finns i dag ett femtiotal hamnar. Med jämna mellanrum förs fram krav om olika former av statlig reglering av hamnverksamheten. Dessa krav kan enligt vår mening inte ha annat syfte än att minska antalet hamnar och därmed också konkurrensen. Som närmare redovisas i motion T616 (m) anser vi att resonemanget är felaktigt. Hamnar – liksom andra godsterminaler – skall finnas där behovet finns. I likhet med vad regeringen anført, bl.a. i sitt yttrande över EU:s grönbok om hamnarnas infrastruktur, bör marknaden avgöra hur många hamnar som skall finnas och var de skall vara lokaliserade.

De svenska hamnarna drivs i dag i form av kommunala monopol, i bolags- eller förvaltningsform. Kommunala monopol är ingen effektiv verksamhetsform. Som annan kommunal näringsverksamhet bör även hamnverksamheten privatiseras. I en rad olika lagar och andra författningar finns bestämmelser som reglerar hamnverksamheten. Enligt vår uppfattning bör regeringen göra en översyn av detta regelverk i syfte att utmönstra de regler som onödigtvis komplicerar och utgör ett hinder mot en sund utveckling av hamnväsendet.

Vi anser att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *hamnpolitiska frågor*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T616 yrkande 1 och med avslag på motionerna 1999/2000:T210 yrkande 34 och 1999/2000:T629 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

16. Hamnpolitiska frågor (mom. 36)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Vi kristdemokrater stöder EU:s ambition att ta fram gemensamma avgiftsprinciper för de olika trafikslagen, i syfte att skapa en så konkurrensneutral situation som möjligt mellan trafikslag och länder. Vad gäller hamnavgifterna bestäms dessa av hamnarna själva. Därmed kan hamnarna i

viss mån konkurrera med avgifterna som medel. Som framhålls i motion T210 (kd) bör regeringen återkomma med långsiktiga förslag om hur staten skall kunna, inte styra hamnpolitiken men väl samverka bättre med kommunerna i fråga om hamnarna och infrastrukturen kring hamnarna.

Vi anser att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. *beträffande hamnpolitiska frågor*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkande 34 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T616 yrkande 1 och 1999/2000:T629 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

17. Ett statligt båtregister (mom. 37)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

I budgetpropositionen för år 1999 anförde regeringen att den i år skulle återkomma till riksdagen med ett konkret förslag om allmän registrering av fritidsbåtar. I årets budgetproposition aktualiseras frågan på nytt. Dessutom säger sig regeringen överväga att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. En sådan försäkring skulle enligt regeringen också skapa möjligheter för försäkringsgivarna att lämna kontrolluppgifter om fritidsbåtsinnehav till skattemyndigheterna.

Som redovisas i motionerna T611 (m) och T616 (m) har nyligen genomförda utredningar bekräftat att fritidsbåtarna inte ger några merkostnader för staten, utan i stället skapar mervärden. Några kostnadsskäl kan därmed inte åberopas som grund för vare sig en allmän registrering eller en eventuell beskattning av fritidsbåtar. Vi anser att det frivilliga register som Stöldskyddsföreningen i dag administrerar väl fyller sin funktion. Något statligt båtregister behövs därför inte. Frågan om en ansvarsförsäkring för innehavare av fritidsbåtar bör utan statlig inblandning kunna hanteras av försäkringsbolagen.

Vi anser att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. *beträffande ett statligt båtregister*

att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T611 yrkande 1 och 1999/2000:T616 yrkande 15 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T609 yrkande 1, 1999/2000:T610 yrkande 1 och 1999/2000:T624 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

18. Ett statligt båtregister (mom. 37)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Det tidigare statliga båtregistret avvecklades under den borgerliga regeringsperioden. Som skäl för avvecklingen anfördes bl.a. att registret inte

bar sina kostnader. Detta var i och för sig korrekt men berodde på att antalet registreringspliktiga båtar överskattades. Som närmare redovisas i motion T610 (s) har antalet båtstölder och andra lagbrott till sjöss ökat. Erfarenheten visar att sådan kriminalitet lättare kan angripas om det finns ett båtregister som möjliggör identifiering av båtarna och deras ägare. Alla tunga remissinstanser, bl.a. Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och Sjöräddningen är positivt inställda till ett statligt båtregister.

Ett av syftena med att upprätta ett statligt båtregister är att det möjliggör en beskattning av fritidsbåtstrafiken. Användningen av fritidsbåtar ger upphov till kostnader för Sjöfartsverket, beräknat till 117 miljoner kronor. Fritidsbåtsägarna bör liksom andra som utnyttjar Sjöfartsverkets verksamhet hjälpa till att täcka dessa kostnader. Vi anser mot denna bakgrund att regeringen bör återkomma med förslag till hur ett allmänt fritidsbåtsregister skall utformas och finansieras.

Vi anser att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. *beträffande ett statligt båtregister*

att riksdagen med bifall till 1999/2000:T610 yrkande 1, med anledning av motionerna 1999/2000:T609 yrkande 1 och 1999/2000:T624 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T611 yrkande 1 och 1999/2000:T616 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

19. Luftfartsverkets roller (mom. 40)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

Luftfartsverket har förutom sin produktionsroll en sektorsroll som innebär att verket skall främja ett säkert, konkurrenskraftigt och miljöanpassat flyg. Sistnämnda roll inbegriper vissa myndighetsuppgifter. Som framhålls i motion T617 (m) måste produktions- och myndighetsuppgifterna hållas åtskilda. Mycket talar för att verket av detta skäl måste delas.

Vidare anser vi att privata och kommunala alternativ som växer fram inom flyget bör ges samma förutsättningar som Luftfartsverket att agera. Som ett led i arbetet med att skapa konkurrensneutralitet bör regeringen, såsom föreslås i motion T210 (kd), överväga att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket.

Vi anser att utskottets hemställan under 40 bort ha följande lydelse:

40. *beträffande Luftfartsverkets roller*

att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T210 yrkande 40 och 1999/2000:T617 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

20. Ökad privatisering av luftfarten (mom. 41)

1999/2000:TU1
Reservationer

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skår-
vik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Som föreslås i motion T617 (m) bör, sedan Luftfartsverkets produktionsupp-
gifter och myndighetsuppgifter skilts åt, flygplatsdriften privatiseras. I
Europa finns sammanhållna flygplatssystem bara i Norge, Finland, Spanien
och Portugal. Eftersom Arlanda står inför stora investeringar bör denna flyg-
plats enligt vår uppfattning privatiseras. Också Landvetter och Sturup, där
trafiken ökar snabbt, bör privatiseras.

Vi anser vidare att kommuner inte bör bedriva affärsverksamhet i bolags-
form. I enlighet med denna princip bör kommunala flygplatser privatiseras.

I Sverige har man hittills ansett att staten skall svara för flygtrafiktjänsten.
Men som utvecklas i motion T617 (m) har flygtrafiktjänsten i många länder
en fristående ställning i särskilda, helt eller delvis privatiserade bolag. Vi
bedömer att en flygtrafiktjänst i bolagsform skulle främja utvecklingen av
svenskt flyg. Flygtrafiktjänsten bör därför privatiseras.

Vi anser att utskottets hemställan under 41 bort ha följande lydelse:

41. *beträffande ökad privatisering av luftfarten*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T617 yrkandena 4, 7–8
och 10 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

21. Andra åtgärder för ökad konkurrens (mom. 42)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars
Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Tuve Skånberg (kd) och Jan-Evert
Rådström (m) anför:

Avregleringen har otvivelaktigt ökat flygets attraktionskraft. Men som redo-
visas i motion T209 (fp) har konkurrensen hittills inte fungerat tillräckligt
väl. Detta sammanhänger i hög grad med att SAS har en för dominerande
ställning inom såväl inrikesflyget som utrikesflyget. Som konsekvens av
detta har vi fått orimligt höga biljettpriser på icke konkurrensutsatta linjer.
Enligt vår uppfattning bör fler lågprisföretag etablera sig i Sverige.

Vi anser att utskottets hemställan under 42 bort ha följande lydelse:

42. *beträffande andra åtgärder för ökad konkurrens*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T209 yrkande 12 i
denna del som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

22. Fördelning av slottider (mom. 43)

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

Det s.k. slottidssystemet styrs av en EG-förordning. Fördelningen, som om-
fattar Arlanda i Sverige samt ett stort antal flygplatser i Europa och världen i
övrigt, sköts av en oberoende samordnare. Systemet medger byten av slotti-
der, däremot inte försäljning. Vi moderater har länge arbetat för att handel

med och uthyrning av slottider skall bli möjlig. Som föreslås i motion T617 (m) bör den svenska regeringen arbeta för en sådan förändring.

1999/2000:TU1
Reservationer

Vi anser att utskottets hemställan under 43 bort ha följande lydelse:

43. beträffande *fördelning av slottider*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T617 yrkande 3 och med avslag på motionerna 1999/2000:T209 yrkande 12 i denna del och 1999/2000:T630 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

23. Statens ägarengagemang i SAS Sverige AB (mom. 44)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skår-
vik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi anser att SAS Sverige AB på sikt skall kunna fungera som vilket internationellt bolag som helst. Företaget bör därför privatiseras i enlighet med vad som föreslås i motionerna T209 (fp) och T617 (m).

Vi anser att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *statens ägarengagemang i SAS Sverige AB*

att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T209 yrkande 2 och 1999/2000:T617 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

24. Trängseln i det europeiska luftrummet (mom. 45)

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

Det råder trängsel i det europeiska luftrummet. Detta orsakar besvärande förseningar. I motion T617 (m) redovisas olika möjligheter att minska trängseln. På vissa flygplatser finns expansionsmöjligheter. Med effektivare flygledning har Eurocontrol delvis kunnat minska förseningarna. Vidare har routeförändringar medfört förbättrad kapacitet och på sikt kan en fördubbling av kapaciteten förväntas. En ytterligare möjlighet som provas är att ansluta flygplatserna till snabbtåg. Vidare byggs i Asien flygplatser på konstgjorda öar långt från städerna. Nätverksmodeller provas där resenären väljer flygplats beroende på när på dygnet resan skall genomföras. Slutligen utvecklas regionala flygplatser som kan erbjuda lägre priser och mindre förseningar. Regeringen bör överväga de åtgärder som vi redovisat för att minska trängseln i det europeiska luftrummet.

Vi anser att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

45. beträffande *trängseln i det europeiska luftrummet*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T617 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

25. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (mom. 47)

1999/2000:TU1
Reservationer

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

Som framhålls i motion T617 (m) måste Stockholmsregionen med sitt perifera geografiska läge tillförsäkras god tillgång till flyg. Detta är en förutsättning för att regionen skall klara sig i den internationella konkurrensen. Vi vill i sammanhanget betona att storflygplatsen Arlanda har betydelse inte bara för Storstockholmsområdet utan också för andra delar av landet. Vidare förutsätter vi att Bromma flygplats finns kvar även efter år 2011. Cityflygplatser av Brommas karaktär finns för övrigt i de flesta ledande städer i världen.

Vi anser att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

47. beträffande *flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T617 yrkandena 5 och 6 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T622 och 1999/2000:T630 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

26. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (mom. 47)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp) anför:

Som redovisas i motion T622 (c) har efter 1998 års val ingåtts en överenskommelse mellan Stockholms stad och Luftfartsverket rörande Bromma flygplats. Avtalet innebär en ökning av antalet flygrörelser med flygplan över 12 ton från 15 500 till 16 500 per år. Detta innebär enligt vår uppfattning ett nytt svek mot de närboende. Arlanda flygplats byggs ut och Skavsta flygplats utvecklas ständigt. Eftersom Bromma flygplats är en säkerhets- och miljörisk bör den avvecklas. Avtalet bör sägas upp och innan det upphört att gälla bör ingen ökning av antalet flygrörelser tillåtas.

Vi anser att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

47. beträffande *flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T622 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T617 yrkandena 5 och 6 och 1999/2000:T630 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

27. Luftfartsverkets miljöarbete (mom. 48)

Monica Öhman (s), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Monica Green (s), Inger Segelström (s) och Mikael Johansson (mp) anför:

Vi finner mot bakgrund av den lämnade bakgrundsredovisningen att Luftfartsverket under senare år har arbetat ambitiöst, såväl nationellt som internationellt, för att begränsa luftfartens miljöpåverkan. Vi ser positivt på detta arbete. Men som framhålls i motionerna krävs ytterligare insatser, bl.a. från

Luftfartsverkets sida, innan luftfartens andel av skadliga utsläpp och bulleremissioner kan anses acceptabla. Luftfartsverkets egen miljöårsredovisning, avseende år 1998, visar sålunda att den civila luftfartens utsläpp av koldioxid detta år uppgick till 1,6 miljoner ton. Utsläppen av kväveoxider var 7 000 ton och av kolväten 1 016 ton. Med utgångspunkt i den väntade trafiktillväxten, samt under förutsättning att ingen teknisk utveckling äger rum, beräknar Luftfartsverket att koldioxidutsläppen år 2005 har ökat till ca 2,4 miljoner ton. Kväveoxidutsläppen beräknas på motsvarande sätt ha ökat till drygt 10 000 ton. Beträffande bullerstörningar redovisas inga närmare uppgifter för år 1998, beroende på brister i beräknings- och uppföljningssystemet. Men enligt Luftfartsverkets bedömningar utsätts i dag ca 30 000 boende för bullernivåer överstigande normvärdet FBN 55 dBA till följd av luftfarten.

Enligt vad vi erfarit har Sveriges miljöminister nyligen i samband med ett klimatmöte i Bonn uttalat sig för ökad användning av miljöstyrande avgifter inom luftfarten, bl.a. för att minska flygets utsläpp av koldioxid. Inom Regeringskansliet överväger man frågan om Sverige kan gå före i denna fråga. Resultatet av dessa överväganden bör avvaktas.

Vi förutsätter att Luftfartsverket i sitt fortsatta miljöarbete tillvaratar alla möjligheter att minska luftfartens miljöpåverkan. Med hänsyn till luftfartens gränsöverskridande karaktär är det inte minst viktigt att Luftfartsverket fortsätter att spela en aktiv roll i luftfartens internationella organisationer, bl.a. ICAO och ECAC, för att bidra till att bredast möjliga överenskommelser inom miljöområdet kommer till stånd.

Sammanfattningsvis anser vi, i likhet med vad som framhålls i motionerna, att det är nödvändigt att både regeringen och Luftfartsverket arbetar intensivt, såväl internationellt som nationellt, för att minska flygets negativa miljöpåverkan. Något initiativ från riksdagens sida är dock med hänvisning till det anförda inte erforderligt. Motionerna T210 (kd) yrkande 37 och T617 (m) yrkande 12 avstyrks följaktligen.

Vi anser att utskottets hemställan under 48 bort ha följande lydelse:

48. *beträffande Luftfartsverkets miljöarbete*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 37 och 1999/2000:T617 yrkande 12,

28. Säkerheten inom privatflyget (mom. 50)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

Som redovisas i motion T617 (m) har luftfarten nått nollvisionen inom linjefarten. Den senaste dödsolyckan inträffade för mer än två decennier sedan, år 1977. Men olycksutvecklingen inom privatflyget fortsätter att inge oro. Under årets första tio månader har, enligt Luftfartsinspektionens uppgifter, svenskregistrerat motordrivet privatflyg drabbats av inte mindre än 32 haverier. Vid två av dessa har sammanlagt fyra personer omkommit. Vi anser att dessa uppgifter är alarmerande. Som föreslås i motion T617 (m) bör proble-

met med olycksutvecklingen inom privatflyget bli föremål för en särskild översyn.

1999/2000:TU1
Reservationer

Vi anser att utskottets hemställan under 50 bort ha följande lydelse:

50. *beträffande säkerheten inom privatflyget*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T617 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

29. Vissa trafikfrågor (mom. 52)

Sven Bergström (c) anför:

Avregleringen av det svenska inrikesflyget har haft positiva effekter på högtrafikerade linjer. Men på andra sträckor har avregleringen lett till starkt höjda priser och minskat trafikutbud. Det är enligt vår uppfattning inte rimligt att t.ex. en flygresa mellan Arlanda och Visby för närvarande kostar ca 3 300 kr.

I Norrlands inland har ett antal IT-företag etablerats under senare år. Inte minst dessa företag är beroende av goda flygförbindelser. Som redovisas i motionerna T605 (c) och N214 (c) bör regeringen överväga att införa ett system för upphandling av flygtrafik. Upphandlingen bör finansieras med en avgift på övrigt inrikesflyg. Sådana system finns för övrigt i t.ex. Norge, Kanada och USA.

Vi anser att utskottets hemställan under 52 bort ha följande lydelse:

52. *beträffande vissa trafikfrågor*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T605 och 1999/2000:N214 yrkande 31 samt med anledning av motionerna 1999/2000:T243 yrkande 12 och 1999/2000:T621 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

30. Postnummersystemet m.m. (mom. 57)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp) och Jan-Evert Rådhström (m) anför:

Under året har riksdagsbeslut fattats som leder till att konkurrenssituationen mellan Posten och privata aktörer har förbättrats. Detta är positivt. Därutöver bör postnummersystemet överföras till Post- och telestyrelsen som skall ha beslutanderätt över systemet och ansvara för förvaltningen. Det är viktigt att regeringen bevakar att den kostnad som Posten tar ut för att fördela privata aktörers försändelser till sina postboxar är rimlig. I 17 § postlagen finns en bestämmelse om att tillståndsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för efterlevnad av lagen eller av föreskrifter eller tillståndsvillkor som har meddelats med stöd av lagen. Denna möjlighet bör även gälla villkoren för eftersändning utanför eget distributionsområde och s.k. privat eftersändning.

Vi anser att utskottets hemställan under 57 bort ha följande lydelse:

57. beträffande *postnummersystemet m.m.*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkandena 41–43
som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

1999/2000:TU1
Reservationer

31. Snabbheten i postgången (mom. 58)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Till postens problematik hör ifrågasättandet av postleveransernas tillförlitlighet. I postförordningen (1993:1709) finns krav på att minst 85 % av brev som lämnats in för övernattsbefordran skall delas ut senast följande arbetsdag och 97 % senast tre dagar efter inlämnandet. Detta är inte tillfredsställande. Varför skulle en kund välja att sända ett brev i stället för att faxa eller e-posta sitt meddelande, om brevet är betydligt dyrare och dessutom inte kan garanteras komma fram ens nästa dag? Kraven på Posten i postförordningen borde ställas högre. Kristdemokraterna anser att förordningens krav bör skärpas så att minst 95 % av brev som lämnats in för övernattsbefordran skall delas ut följande arbetsdag och 99,5 % av breven, dvs. i princip alla, senast tre dagar efter inlämnandet.

Vi anser att utskottets hemställan under 58 bort ha följande lydelse:

58. beträffande *snabbheten i postgången*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkande 46 som
sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

32. Ändring i telelagen (mom. 60)

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

Vi motsätter oss att den föreslagna ändringen i telelagen (1993:597) genomförs nu. Skälen till detta är flera. Regeringen redovisar inte ärendet i dess helhet. Flera remissinstanser är mycket kritiska till syftet med lagändringen. Vidare har inte Lagrådet fått yttra sig. Vi står naturligtvis bakom de telepolitiska målen som riksdagen fastställt, och vi tycker att konkurrensen på mobiltelefoniområdet bör öka. Men både i IT-infrastrukturutredningen och i en SNS-rapport om avreglering inom telekommunikationer i Europa framförs tydliga varningar mot att gå för hastigt fram. Risken finns att viljan till att investera i infrastruktur i Sverige hämmas allvarligt om hela lagändringen fullföljs. Regeringen bör bearbeta lagändringen ytterligare och anpassa den bättre till remissinstansernas synpunkter innan den föreläggs riksdagen.

Vi anser att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. beträffande *ändring i telelagen*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T210 yrkande 2 avslår
regeringens förslag till lag om ändring i telelagen (1993:597),

33. Verksamhetsinriktning och organisation för SJ (mom. 65)

1999/2000:TU1
Reservationer

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

Vi anser att avreglering är en förutsättning för att järnvägssektorn skall kunna effektiviseras och öka sina marknadsandelar. För att förbättra konkurrenssituationen bör SJ:s tillgångar i form av bangårdar, yttre bannät, fastigheter och terminaler överföras till Banverket. SJ skall koncentrera sig på sin kärnverksamhet och avyttra sådan verksamhet som inte bidrar till att affärs-
mässigt utveckla kärnverksamheten. Målet bör vara en bolagisering av SJ.

Att produktiviteten inom SJ ökar snabbare än personalkostnaderna är nödvändigt för att de ekonomiska målen skall nås. Konkurrenten vinns dock inte endast med priset, utan det måste även handla om tillförlitlighet, säkerhet och service.

I framtiden bör SJ, som en av flera starka operatörer, på affärsmässiga grunder konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar. Staten bör ställa samma krav på SJ som på ett börsnoterat bolag när det gäller avkastning, redovisning, rapportering m.m. SJ skall förberedas på en framtida internationalisering. Vi välkomnar SJ:s eget förslag att dela upp sin verksamhet i separata bolag. Uppdelningen kan ses som en början på den av oss sedan länge föreslagna privatiseringen av SJ.

Vi anser att utskottets hemställan under 65 bort ha följande lydelse:

65. *beträffande verksamhetsinriktning och organisation för SJ*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T210 yrkande 54 och 1999/2000:T549 yrkandena 4 och 12 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

34. Ägarinstruktion för SJ (mom. 66)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi är inte nöjda med den nuvarande utvecklingen av SJ. Resandet i sin helhet ökar visserligen, men SJ:s hårda satsning på affärsresenärer tar sig uttryck i sämre möjligheter för bredare grupper att åka tåg. Enligt regleringsbrevet från regeringen är SJ:s del av riksdagens transportpolitiska mål

att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärsmässiga villkor

att utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet.

I regleringsbrevet finns inga krav på hur denna trafik skall utformas. Vinstkravet motverkar i praktiken det övergripande trafikpolitiska målet ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transport-

försörjning för medborgare och näringsliv i hela landet” (riksdagsbeslut 1998) och de fem delmålen
ett tillgängligt transportsystem
en hög transportkvalitet
en säker trafik
en god miljö
en positiv regional utveckling.

1999/2000:TU1
Reservationer

Vi kan inte nå de transportpolitiska målen om vi inte öppnar för bredare grupper att använda järnvägen. Det är där de stora utvecklingsmöjligheterna finns om man verkligen vill *öka* järnvägsresandet. Ett gott exempel är Dalabanan. Där har SJ sänkt taxorna kraftigt, vilket har ökat resandet så mycket att SJ dragit tillbaka sin anmälan om att banan ej är lönsam. Vi anser att SJ i likhet med Vägverket och Banverket bör underställas de transportpolitiska målen. SJ:s regleringsbrev och ägarinstruktion bör därför ändras i syfte att där föra in de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet.

SJ bör tillhandahålla en samhällsservice som sätter resenärerna och godskunderna i centrum. Detta innebär att staten bör ställa kvalitetskrav på SJ, t.ex. i form av krav på servicenivå, trafikutbud, lättfattliga och flexibla taxsystem och god information om biljettpriser och turer. Motsvarande krav bör även ställas på andra järnvägsoperatörer genom Rikstrafiken.

Vi anser att utskottets hemställan under 66 bort ha följande lydelse:

66. *beträffande ägarinstruktion för SJ*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T217 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

35. Persontrafiken i Norrlands inland (mom. 72)

Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Vi anser att tågtrafik i kombination med busstrafik är det lämpligaste sättet att utföra persontrafikförsörjningen längs Inlandsbanestråket.

Den s.k. ersättningstrafiken utmed Inlandsbanan sker med buss. Det finns ett tioårigt avtal mellan staten och länstrafikhuvudmännen som innebär att de senare erhåller ca 40 miljoner kronor per år för att sköta denna trafik. Innan avtalet går ut finns det inga möjligheter att bedriva reguljär persontrafik med tåg.

Inför år 2001 – då avtalet går ut – är det angeläget att den nya myndigheten Rikstrafiken tillsammans med berörda parter i inlandet tar ett gemensamt grepp över persontrafikfrågorna längs Inlandsbanestråket. Rikstrafiken måste ta initiativ till en samordning mellan Länstrafikhuvudmännen, IBAB och inlandskommunerna för att tillsammans hitta bästa möjliga och kostnadseffektiva lösning för inlandets persontransporter. Eftersom målsättningen för Rikstrafikens arbete innebär att tåglösningar skall väljas där möjligheter finns ser vi det som naturligt att persontrafiken i Inlandsbanestråket fr.o.m. år 2001 sker med utökad persontrafik på Inlandsbanan i kombination med buss längs Inlandsvägen.

Vi anser att utskottets hemställan under 72 bort ha följande lydelse:

72. beträffande *persontrafiken i Norrlands inland*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T513 yrkande 4, med anledning av motion 1999/2000:T543 och med avslag på motion 1999/2000:T530 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

1999/2000:TU1
Reservationer

36. Konkurrensen inom kollektivtrafiken (mom. 74)

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

Den s.k. företrädesrätten som ger SJ förtur att upprätthålla trafik på redan trafiksatta bandelar måste omgående avskaffas om presumtiva trafikutövare skall kunna konkurrera på likvärdiga villkor. Fördelningen av trafikeringsrätter bör kunna ske utifrån ett anbudssystem.

Avregleringen av godstrafiken har hittills givit positiva resultat. Gruvföretaget LKAB, som övertog trafikeringsrätten på Malmbanan, har lyckats sänka sina transportkostnader med 38 %.

Från och med den 10 januari nästa år får SJ konkurrens av nya järnvägsföretag som vunnit upphandlingen på några av landets järnvägssträckor. Det har härvid uppmärksamats att SJ även i fortsättningen har rätt att trafikera de sträckor som man förlorar till konkurrerande järnvägsföretag. Vi vill därför uppdraga åt regeringen att besluta om ändring i den förordning som reglerar SJ:s trafikrätt.

Även vad gäller kollektivtrafiken på länsnivå bör konkurrensen skärpas. Vi föreslår att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik ändras så att tvingande regler om upphandling införs.

Vi anser att utskottets hemställan under 74 bort ha följande lydelse:

74. beträffande *konkurrensen inom kollektivtrafiken*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T521 och 1999/2000:T549 yrkande 10 ger regeringen till känna vad ovan anför,

37. Det framtida stödet till Gotlandstrafiken (mom. 78)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi accepterar att Gotlandstillägget kvarstår ytterligare ett år eftersom regeringens utredning om ett framtida transportstöd ännu inte är klar.

Regeringen har inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att återställa fraktkostnaderna i Gotlandstrafiken till den relativa nivå i förhållande till vägtransporter som gällde före sänkningen av Gotlandstillägget med 0,2 %.

En systemlösning måste tas fram som ger näringen på Gotland samma villkor som finns på fastlandet, samtidigt som passagerartrafiken säkras. Ett förslag till ett sådant långsiktigt system bör lämnas av regeringen före den 1 juli 2000.

Vi anser att utskottets hemställan under 78 bort ha följande lydelse:

78. beträffande *det framtida stödet till Gotlandstrafiken*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T210 yrkande 1 och 1999/2000:T613, samt med anledning av motionerna 1999/2000:T604, 1999/2000:T616 yrkande 12, 1999/2000:T619 och 1999/2000:T626 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

1999/2000:TU1
Reservationer

38. Det framtida stödet till Gotlandstrafiken (mom. 78)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vänsterpartiet anser att Gotland måste ges samma villkor för gods- och persontransporter som andra regioner.

Det gotländska näringslivet domineras av råvaror och produkter med lågt förädlings- och försäljningsvärde. Transportkostnaden utgör en stor del av saluvärdet, enligt NUTEK mellan 5 % och 10 %. Jordbruket är dessutom beroende av tunga insatsvaror (exempelvis foder och förpackningsmaterial) som forslas från fastlandet. Fraktkostnaderna spelar därför en större roll på Gotland än på fastlandet. Sjöfartsverket bedömer att Gotlands öläge kan anses motsvara ett transportavstånd överstigande 700 km, vilket kan sägas vara lika med bidragsgrundande avstånd för transportköpare i övre Norrland.

Vänsterpartiet menar att det framtida stödet måste uppfylla följande krav:

det skall vara ett långsiktigt hållbart system

det skall vara konkurrensneutralt

det skall eftersträva att kostnaderna för transport av en vara mellan en ort på Gotland och en ort på fastlandet inte blir högre än motsvarande sträcka på land

både gods- och persontrafikens speciella behov skall tillgodoses.

Med detta som utgångspunkt vill vi att regeringen utreder frågan om hur en avveckling av Gotlandstillägget skulle kunna genomföras och ersättas med stöd som ger Gotland rimliga transportvillkor.

Vi anser att utskottets hemställan under 78 bort ha följande lydelse:

78. beträffande *det framtida stödet till Gotlandstrafiken*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T626 yrkande 1 och med anledning av motionerna 1999/2000:T604, 1999/2000:T210 yrkande 1, 1999/2000:T613, 1999/2000:T616 yrkande 12 och 1999/2000:T619 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

39. Det framtida stödet till Gotlandstrafiken (mom. 78)

Sven Bergström (c) anför:

Centerpartiet anser att regeringen inte har vidtagit tillräckliga åtgärder för att återställa fraktkostnaderna i Gotlandstrafiken till den relativa nivå i förhållande till vägtransporter som gällde före sänkningen av Gotlandstillägget.

Sänkningen av Gotlandstillägget från 0,6 % till 0,4 % har enligt uppgift från näringslivet inneburit att fraktpriserna mellan Gotland och fastlandet har höjts med 15–20 %. Det innebär stora konkurrensnackdelar. Förutom dessa merkostnader har det gotländska näringslivet och de boende på Gotland drabbats hårt av den långdragna utredningsprocess som hittills inte lett fram till någon långsiktig lösning på godstrafikens problem. Näringslivets investeringar bromsas av den osäkerhet som råder.

Vi anser att fraktkostnaderna på färjorna mellan Gotland och fastlandet fr.o.m. den 1 januari 2000 bör återställas till den nivå som gällde före delavvecklingen av Gotlandstillägget.

Vi anser att utskottets hemställan under 78 bort ha följande lydelse:

78. beträffande *det framtida stödet till Gotlandstrafiken*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T604 och med anledning av motionerna 1999/2000:T210 yrkande 1, 1999/2000:T613, 1999/2000:T616 yrkande 12, 1999/2000:T619 och 1999/2000:T626 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

40. Statligt ägande av Gotlandsfärjorna (mom. 79)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Efter det att avtalet med Nordström & Thulin gick ut den 31 december 1997 träffades ett nytt avtal om trafiken med Destination Gotland. I detta sammanhang fick staten betala ca 322 miljoner kronor för att täcka det gamla rederiets kostnader vid försäljningen av färjorna.

Avtalet med Destination Gotland är på tio år men kan sägas upp tidigare. Innan det blir dags för nya förhandlingar måste frågan om ägandet av fartygen utredas i syfte att hitta sjösäkra, miljövänliga och bekväma fartyg. Vi anser att ett statligt ägande av fartygen bör övervägas i detta sammanhang.

Vi anser att utskottets hemställan under 79 bort ha följande lydelse:

79. beträffande *statligt ägande av Gotlandsfärjorna*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T626 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

41. Forskning om drift och underhåll av grusvägar (mom. 83)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som redovisas i motion T346 (s) svarar grusvägarna för ca 75 % av landets vägnät. Totalt ca 30 000 mil består av grusvägar. Men grusvägarna utgör inte bara en dominerande andel av vägnätet. De har också stor betydelse för att hela Sverige skall kunna leva och utvecklas. Mycket av kompetensutvecklingen har under senare år lagts ned på andra vägtyper. Detta har lett till att grusvägskunnandet i stora delar gått förlorat, vilket i sin tur gör att grusvägarna i dag är i sämre skick än de borde vara. Enligt vår uppfattning bör forskningen om grusvägsunderhåll främjas.

Vi anser att utskottets hemställan under 83 bort ha följande lydelse:

83. beträffande *forskning om drift och underhåll av grusvägar*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T346 som sin mening
ger regeringen till känna vad ovan anför,

1999/2000:TU1
Särskilda yttranden

SÄRSKILDA YTTRANDEN

1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

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

Den 18 november 1999 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 2000. Samtidigt beslutades om preliminära utgiftstak för åren 2001 och 2002.

Moderata samlingspartiet har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Våra förslag syftar till att skapa förutsättningar för ett ekonomiskt, kulturellt och socialt växande Sverige. Genom en större enskild sektor och ett starkare civilt samhälle kan både företag och människor växa. Fler och 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 om 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.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 18 november 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.

I detta särskilda yttrande redovisar vi dock den del av vår politik som berör utgiftsområde 22 Kommunikationer och som framgår av våra parti- respektive kommittémotioner. Vårt trafikpolitiska alternativ innebär besparingar om sammanlagt 1,3 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag.

Utgångspunkter

Moderata samlingspartiet vill göra en kraftfull och långsiktig satsning på vägar. Förutom det vi under det närmaste året vill satsa på vägar – 500 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår – vill vi deklarera att vi framöver

genom ökad privatisering vill frigöra 30 miljarder kronor fördelat på tre år för att därigenom komma till rätta med storstadsregionernas trafikproblem och med de senare årens eftersatta underhåll av det svenska vägnätet.

Bakgrunden till våra förslag är, som framgår av vår partimotion Fi209 (m) och vår kommittémotion T221 (m), vår syn på hur en effektiv infrastruktur skall vara utformad samt behovet av att genom sänkta statsutgifter och sänkta skatter åstadkomma bättre förutsättningar för företagande, tillväxt och nya jobb. Staten har enligt vår uppfattning ett ansvar för den gemensamma infrastrukturen och för skyddet av liv, hälsa och miljö. Det skall finnas en tydlig koppling mellan nyttjande och finansiering av infrastrukturen och det bör råda konkurrensneutralitet inom och mellan de olika trafikslagen. Statliga företag och affärsdrivande verksamhet skall konkurrensutsättas och privatiseras. Vi tillfrämjar privata lösningar.

Väg och järnväg

Vi vill under de kommande tre åren avsätta 3 miljarder kronor på upprustning och nybyggnation av vägar. Dessa medel skall utgöra en del av en större engångssatsning som finansieras med hjälp av omfattande privatiseringar. För nästa budgetår föreslår vi att anslaget A2 Vägverket: Väghållning och statsbidrag höjs med 500 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Resurstillskottet bör enligt vår uppfattning användas dels till bärighetssatsningar på det enskilda vägnätet, dels till insatser för att höja den passiva säkerheten i vägnätet.

Vi anser att Banverket bör klara sina sektorsuppgifter inom ramen för sitt tidigare anslag. Anslaget A3 bör i enlighet härmed minskas med 12 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. I sammanhanget vill vi betona vikten av att alternativa finansieringsformer snarast kommer till användning.

Vidare anser vi att Banverket kan uppnå besparingar genom ökad konkurrensutsättning av såväl produktion som underhåll. Vi föreslår att anslaget A4 Banverket: Banhållning sänks med 700 miljoner kronor, jämfört med vad som föreslås i budgetpropositionen.

I samband med 1998 års transportpolitiska beslut infördes ett nytt system för beräkning av banavgifter. Genom det nya systemet sänktes banavgifterna med totalt 690 miljoner kronor. Vi förordar en återgång till den tidigare gällande ordningen. Detta möjliggör en ytterligare sänkning av banhållningsanslaget med 700 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Sjöfart

Regeringen föreslår för år 2000 ett bidrag till sjöfarten med 405 miljoner kronor. Anslaget är beräknat med utgångspunkt i det avtal som regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO ingick i november 1998 och som innebär full återbetalning av skatt och dessutom bidrag till sociala kostnader med 58 000 kr per år och årsarbetskraft för såväl tillsvidareanställda som tillfälligt anställda inom utrikessjöfarten. Vi avvisar av princip statliga näringsstöd. I enlighet härmed anser vi att det statliga bidraget till sjöfarten bör avvecklas. Med hänsyn till

att bidraget regleras genom avtal bör bidragsgivningen upphöra när avtalsperioden löpt ut, dvs. år 2002.

1999/2000:TU1
Särskilda yttranden

Luftfart

För närvarande utgår driftbidrag till kommunala flygplatser med 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner kronor anvisas över statsbudgeten. Vi motsätter oss inte regeringens förslag till medelsanvisning men anser att bidraget bör ges en annan utformning. Stödet bör sålunda gå till upphandling av trafik, inte till att täcka kostnader för terminalanläggningar.

Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice

Regeringen föreslår att anslaget för nästa budgetår, i avvaktan på resultatet av pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet, tas upp med ett oförändrat belopp, 200 miljoner kronor. Enligt vår uppfattning är anslaget att betrakta som en förtäckt statlig subvention. Det bör därför avvecklas. Behovet att betalnings- och kassaservice bör tillgodoses genom upphandling.

Rikstrafiken

Enligt regeringens förslag bör det nya anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling föras upp med 671 miljoner kronor. Vi anser att anslaget, jämfört med regeringsförslaget, bör minskas med 200 miljoner kronor. Beloppet motsvarar den ersättning som för närvarande utgår till trafikhuvudmännen för upphandling av viss kollektivtrafik.

Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Enligt vår uppfattning bör Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) i större utsträckning än hittills kunna avgiftsfinansiera sin verksamhet. Anslaget till SMHI för år 2000 bör minskas med 20 miljoner kronor, jämfört med vad regeringen föreslår.

2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

I riksdagen finns en majoritet som önskar en annan inriktning av politiken än den vi förordat. Eftersom Kristdemokraternas förslag skall betraktas som en helhet avstår vi från att fullfölja våra anslagsyrkanden. I stället redovisar vi i detta särskilda yttrande huvuddragen i vårt trafikpolitiska alternativ för budgetåret 2000. Vårt alternativ, som närmare framgår av partimotion Fi210 (kd) och kommittémotion T210 (kd), innebär att utgiftsområde 22 Kommunikationer tillförs 240 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår.

Utgångspunkter

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter, välstånd och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för ökad sysselsättning och tillväxt. Men eftersom transporterna utgör en miljöbelastning krävs ytterligare insatser, främst för att minska de skadliga utsläppen.

1999/2000:TU1
Särskilda yttranden

Väg och järnväg

Trots att Sverige för sin tillväxt i så hög grad är beroende av goda transportmöjligheter har regeringen gjort stora nedskärningar av vägunderhållet. Vi motsätter oss dessa besparingar som innebär att värdefullt vägkapital förslösas. Också av trafiksäkerhetsskäl bör ytterligare medel tillföras. För att nollvisionen skall ha någon substans krävs att de farligaste vägsträckorna byggs om till fyrfilig väg med mittbarriär. Vi föreslår att anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag ökas med 300 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. I sammanhanget vill vi betona vikten av att alternativa finansieringsformer snarast kommer till användning.

Den av oss föreslagna höjningen av vaghållningsanslaget bör till en del kunna finansieras inom utgiftsramen. Sålunda bör enligt vår bedömning Vägverkets administration kunna effektiviseras. Detta möjliggör en minskning av motsvarande anslag (A1) med 20 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Också Banverket bör kunna höja sin produktivitet och effektivitet. Vi noterar att Riksrevisionsverket har riktat kritik mot Banverket för brister i förvaltning och rapportering, vilket bidragit till att verket tilldelats klassificeringen "Ej tillfredsställande" i Ekonomistyrningsverkets årliga ekonomiadministrativa värdering. Anslaget A3 Banverket: Sektorsuppgifter bör minskas med 40 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

3. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

Sven Bergström (c) anför:

I riksdagen finns en majoritet som önskar en annan inriktning av politiken än den vi förordar. Centerpartiets budgetförslag utgör en helhet. Mot den bakgrunden väljer vi att inte fullfölja våra anslagsyrkanden. I stället återger vi i detta särskilda yttrande huvuddragen i vårt trafikpolitiska alternativ, som totalt innebär en ökning av ramen för utgiftsområdet med 1,4 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag. Centerpartiets överväganden och förslag har närmare redovisats i vår partimotion Fi211 (c) och i vår kommittémotion T223 (c).

Utgångspunkter

Ett företagsamt och kretsloppsanpassat, långsiktigt hållbart samhälle som Centerpartiet eftersträvar förutsätter ett "grönare" transportsystem. För att klara de miljömål som satts upp måste användningen av fossila bränslen minskas. Precis som nollvisionen på trafiksäkerhetens område bör en nollvis-

ion för användningen av fossila bränslen upprättas. En plan bör läggas fast för hur fossila bränslen successivt minimeras och till sist fasas ut och ersätts med förnybara, miljöriktiga bränslen.

1999/2000:TU1
Särskilda yttranden

Goda kommunikationer är enligt vår uppfattning en förutsättning för att hela Sverige skall kunna leva och utvecklas. Ett viktigt syfte med transportpolitiken skall vara att minska avståndsnackdelar och förbättra förutsättningarna för ett decentraliserat samhälle. De nackdelar som följer av långa fysiska avstånd såväl inom landet som till övriga Europa och andra marknader måste kompenseras med väl fungerande transporter till rimliga kostnader och en väl utbyggd infrastruktur.

Väg och järnväg

Centerpartister vill ha ett decentraliserat och solidariskt samhälle. För detta krävs ett väl utbyggt väg- och järnvägsnät. En satsning på upprustning av vägnätet är en viktig fråga för hela Sverige. Det krävs enligt vår uppfattning extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder. Sommarens tragiska dödsolyckor visar på behovet av höjd vägstandard och en ökad trafiksäkerhet. Det finns också ett stort behov av att prioritera pengar till de sämsta avsnitten av Europavägarna, vilka är svårt olycksdrabbade. Det är inte acceptabelt att angelägna projekt runt om i landet får stå tillbaka för regeringens stora motorvägsprojekt i storstadsomgivningarna. De mindre vägarna är betydelsefulla både för de boende och för industrin.

Det enskilda vägnätet berör en miljon av Sveriges befolkning och nästan 50 % av den totala skogs- respektive åkerarealen. Var fjärde gods- eller persontransport genereras från enskilda vägar. En stor del av alla transporter som sker startar eller slutar på en enskild väg.

Mot den anförda bakgrunden anser vi att anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag för år 2000 bör höjas med 750 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Av dessa medel bör 400 miljoner kronor gå till drift och underhåll samt till bärighetshöjande åtgärder. Resterande belopp, 350 miljoner kronor, bör användas för att åstadkomma en bättre trafiksäkerhet och en bättre vägstandard.

Med hänsyn till det enskilda vägnätets stora betydelse bör anslagsposten till enskild vaghållning inom vaghållningsanslaget höjas från 566 miljoner kronor till 670 miljoner kronor. Höjningen bör enligt vår uppfattning till hälften finansieras genom en minskning av anslaget A1 Vägverket: Administration. Den andra hälften bör finansieras genom en omfördelning inom vaghållningsanslaget.

Anslaget A3 Banverket: Sektorsuppgifter bör enligt vår mening kunna minskas med 40 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Digital infrastruktur

Förverkligandet av idén om en digital allemansrätt förutsätter en heltäckande digital infrastruktur som är tillgänglig för alla medborgare. För att Sverige skall komma igång med bredbandssatsningen bör enligt vår uppfattning

4. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

Kenth Skårvik (fp) anför:

I riksdagen finns en majoritet som vill ha en annan inriktning av politiken än den Folkpartiet liberalerna förordat. Då partiets budgetförslag utgör en helhet anser vi det inte meningsfullt att i detta andra steg fullfölja partiets anslagsyrkanden. I stället redovisar vi i detta särskilda yttrande huvuddragen i Folkpartiets trafikpolitik. Denna politik har närmare utvecklats i vår kommittémotion T209 (fp). Folkpartiets trafikpolitiska alternativ innebär en besparing på 1,8 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag.

Utgångspunkter

För att välfärden skall kunna bibehållas och utvecklas krävs ett väl utbyggt nät av infrastruktur i hela landet. Vi liberaler anser att det är den fria konkurrensen som skall ligga till grund för trafikpolitiken. Endast i fri konkurrens tillgodoses den enskildes val av transportslag bäst, vare sig det gäller transport av gods eller personbefordran. Mot bakgrund av trafikfrågornas stora betydelse för en rad samhällsfrågor bör riksdagen ge regeringen i uppdrag att till årsskiftet 2000/2001 lägga fram en ny plan hur trafikpolitiken skall bedrivas under de närmaste tio åren. En sådan plan skall belysa vilken betydelse trafiken har ur ekonomisk, näringsmässig, bostadsmässig samt regionalpolitisk synvinkel.

Väg och järnväg

Samhället behöver av många skäl ett väl fungerande vägnät. Det kan synas självklart men måste ändå fastslås. Alltfler larmrapporter kommer om att standarden på vägarna runt om i landet är bristfällig. Detta är oroande. Ett väl utbyggt och väl underhållet vägnät är av största vikt för att det svenska samhället skall kunna fungera och utvecklas. Ett allvarligt flaskhalsproblem är den bristfälliga bärigheten hos många vägar som är av stor betydelse, främst för skogsindustrins råvaruförsörjning men också för exempelvis åkerinäringen. Vi vill i sammanhanget framhålla det enskilda vägnätets stora betydelse för näringslivet, människors möjlighet till bosättning, möjlighet till friluftsliv och rekreation m.m.

Som vi föreslår i vår partimotion Fi212 (fp) bör ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer minskas med 1,8 miljarder kronor för år 2000. Men vi vill betona att denna utgiftsminskning bör åstadkommas utan att väghållningsanslaget drabbas. I stället förordar vi att besparingen i huvudsak görs inom järnvägssektorn. Banverkets anslag till banhållning (A4) bör sålunda minskas med 1,5 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Dessutom anser vi att Vägverkets anslag för administration (A1) och Banverkets anslag för

Sjöfart

Som vi anför i motion T209 (fp) möter svensk sjöfart hård konkurrens, såväl från utomeuropeiska länder med låga bemanningskostnader som från europeiska rederier med stora statliga subventioner. Folkpartiet liberalerna anser att denna konkurrens bör mötas med metoder som högre kvalitet och effektivitet, inte med breda industristöd. Sådana subventioner är inte bara ekonomiskt omöjliga, de innebär dessutom att man gör branschen själv och näringspolitiken en otjänst. Mot denna bakgrund bör anslaget B3 Bidrag till sjöfarten avvecklas. För budgetåret 2000 anser vi att anslaget bör minskas med 105 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

5. Svea kanal (mom. 35)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Att underlätta sjöfartens andel av transporterna är enligt min uppfattning av stor betydelse från såväl ekonomisk som ekologisk synpunkt. Detta gäller inte bara utrikes utan även inrikes sjöfart. Mot den bakgrunden anser jag att regeringen bör låta utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av att bygga Svea kanal, en kommersiellt användbar sjöförbindelse mellan Mälaren, Hjälmaren och Vätern. Jag vill i sammanhanget erinra om att man på kontinenten har en betydligt mer positiv inställning till kanalsjöfart än den som är gängse i Sverige. Flera betydande kanalprojekt har sålunda genomförts under senare år, bl.a. i Tyskland. Byggandet av Svea kanal skulle enligt min bedömning kunna bli en miljövänlig investering i svensk transportinfrastruktur. Men projektets kostnader och miljökonsekvenser måste självfallet utredas omsorgsfullt.

6. Nya färjelinjer till och från Gotland (mom. 80)

Sven Bergström (c) anför:

En färjeförbindelse sommartid är av utomordentligt stor betydelse såväl för Öland och Västervik som för hela Kalmar län. Turismen är en mycket viktig näringsgren, på Öland den viktigaste näst jordbruket. Därför behöver turismen stimuleras och utvecklas. En färjeförbindelse till Gotland från Öland och Västervik och vidare över Östersjön till Tyskland, Polen och de baltiska staterna vore ett stort tillskott till turismutbudet.

Östersjöområdet är ett av de mest intressanta tillväxtområdena i Europa. I centrum av denna region ligger Gotland, med goda förutsättningar för ökad tillväxt. En viktig förutsättning är goda kommunikationer.

Propositionens lagförslag

1. Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter

Härigenom föreskrivs att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skall upphöra att gälla vid utgången av år 2000.

Utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2000 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.

Belopp i 1000-tal kronor

Verksamhetsområde	Utskottets
Anslag	förslag
A Väg och järnväg	
A1 Vägverket: Administration (<i>ram.</i>)	1 272 236
A2 Vaghållning och statsbidrag (<i>ram.</i>)	12 834 719
A3 Banverket: Sektorsuppgifter (<i>ram.</i>)	934 883
A4 Banverket: Banhållning (<i>ram.</i>)	6 279 322
A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (<i>ram.</i>)	200 000
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling (<i>obet.</i>)	1 650 000
B Sjö- och luftfart	
B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. (<i>obet.</i>)	61 000
B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. (<i>obet.</i>)	62 660
B3 Bidrag till sjöfarten (<i>ram.</i>)	405 000
B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser (<i>obet.</i>)	105 000
C Post- och telekommunikation samt informationsteknik	
C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter (<i>ram.</i>)	11 206
C2 Upphandling av samhällsåtaganden (<i>ram.</i>)	157 484
C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice (<i>ram.</i>)	200 000
C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal (<i>ram.</i>)	140 000
C5 Informationsteknik: Telekommunikation (<i>ram.</i>)	50 000
D SJ, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.	
D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier (<i>ram.</i>)	50 000
D2 Rikstrafiken: Administration (<i>ram.</i>)	10 000
D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling (<i>ram.</i>)	671 050
D4 Viss internationell verksamhet (<i>ram.</i>)	7 500
E Kommunikationsforskning och meteorologi	
E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut (<i>ram.</i>)	30 099
E2 Kommunikationsforskningsberedningen (<i>ram.</i>)	155 851
E3 Statens institut för kommunikationsanalys (<i>ram.</i>)	44 218
E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (<i>ram.</i>)	200 212
Summa för utgiftsområdet	25 532 440

Regeringens och partiernas förslag till anslag för år 2000

Belopp i 1000-tal kronor

Anslag	Regeringens förslag	(m)	(kd)	(c)	(fp)
A1 Vägverket: Administration	1 272 236		-20 000	-127 442	-75 000
A2 Väghållning och statsbidrag	12 834 719	+500 000	+300 000	+750 000	
A3 Banverket: Sektorsuppgifter	934 883	-12 016	-40 000		-75 000
A4 Banverket: Banhållning	6 279 322	-1 390 000			-1 550 000
A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	200 000				
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling	1 650 000				
B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	61 000	-20 000			
B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 660				
B3 Bidrag till sjöfarten	405 000				
B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser	105 000				-105 000
C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	11 206				
C2 Upphandling av samhällsåtaganden	157 484				
C3 Ersättning till Posten AB för riktäckande betalnings- och kassaservice	200 000	-200 000			
C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	140 000				
C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	50 000			+750 000	
D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	50 000				
D2 Rikstrafiken: Administration	10 000				
D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling	671 050	-250 000			
D4 Viss internationell verksamhet	7 500				
E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut	30 099				
E2 Kommunikationsforskningsberedningen	155 851				
E3 Statens institut för kommunikationsanalys	44 218				
E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	200 212	-20 000			
Summa	25 532 440	-1 392 016	+240 000	+1 372 558	-1 805 000

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Betänkandets disposition	3
BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 2000.....	3
Utgiftsområde 22 Kommunikationer	3
MOTIONERNA	6
Motioner från den allmänna motionstiden 1999	6
UTSKOTTET	18
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	18
1 Vägverket	18
1.1 Anslag A1 Vägverket: Administration.....	18
1.2 Anslag A2 Väghållning och statsbidrag.....	19
2 Banverket.....	21
2.1 Anslag A3 Banverket: Sektorsuppgifter	21
2.2 Anslag A4 Banverket: Banhållning	22
2.3 Anslag A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans- europeiska nätverk	23
2.4 Anslag A6 Nationellt investeringsprogram för infrastru- turutveckling	23
3 Sjöfart	23
3.1 Anslag B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	23
3.2 Anslag B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	24
3.3 Anslag B3 Bidrag till sjöfarten	24
4 Luftfart.....	25
Anslag B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser.....	25
5 Post- och telekommunikation samt informationsteknik.....	26
5.1 Anslag C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	26
5.2 Anslag C2 Upphandling av samhällsåtaganden	26
5.3 Anslag C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	26
5.4 Anslaget C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	27
5.5 Anslag C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	27
6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.....	27
6.1 Anslag D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	27
6.2 Anslag D2 Rikstrafiken: Administration.....	28
6.3 Anslag D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling	28
6.4 Anslag D4 Viss internationell verksamhet.....	29
7 Kommunikationsforskning och meteorologi	29
7.1 Anslag E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	29
7.2 Anslag E2 Kommunikationsforskningsberedningen.....	29
7.3 Anslag E3 Statens institut för kommunikationsanalys	29
7.4 Anslag E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydro- logiska institut.....	30

8 Utskottets ställningstagande till anslagsfrågorna	30
8.1 Inledning	30
8.2 Utgångspunkter	31
8.2.1 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet	31
8.2.2 Prioriteringar för år 2000	32
8.2.3 Sammanfattning	33
8.3 Väg och järnväg	33
8.3.1 1997 års inriktningsbeslut m.m.	33
8.3.2 Planeringen inför nästa inriktningsbeslut	34
8.3.3 Vägar	34
8.3.4 Järnvägar	36
8.3.5 Sammanfattning	38
8.4 Sjö- och luftfart	38
8.4.1 Sjöfart	38
8.4.2 Luftfart	39
8.4.3 Sammanfattning	39
8.5 Post- och telekommunikation samt informationsteknik	39
8.6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.	40
8.7 Kommunikationsforskning och meteorologi	40
8.8 Sammanfattning av utskottets ställningstagande till anslags- frågorna	41
9 Vägar	41
9.1 Alternativ finansiering av infrastruktur	42
9.2 Låneram för vissa väginvesteringar	45
9.3 Finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet	45
9.4 Statliga garantier i fråga om SVEDAB	45
9.5 Statliga garantier för vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg	45
9.6 Ombildning av Vägverket till affärsverk	46
9.7 Vägverkets produktionsverksamhet	46
9.8 Enskilda vägar	48
9.9 Vägverkets färjeverksamhet m.m.	49
9.10 Färjetrafiken till Holmön	49
9.11 Vägmärken och vägskyltar	50
9.12 Fordonsdimensioner	52
10 Järnvägar	53
10.1 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar	53
10.2 Finansiering av vissa järnvägsinvesteringar	53
10.3 Banavgifter för Öresundsförbindelsen	54
10.4 Banverkets produktionsverksamhet	55
10.5 Banverkets regionindelning	56
10.6 Stängselreglering	56
10.7 Inlandsbanan	57
11 Sjöfart	58
11.1 Ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket m.m. ...	59
11.2 Handelsflottans kultur- och fritidsråd	62
11.3 Sjöfartens konkurrensförutsättningar m.m.	62

11.4 Vänersjöfart och annan inre sjöfart	66
11.5 Hamnpolitiska frågor	67
11.6 Statligt båtregister m.m.	69
12 Luftfart.....	71
12.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.	71
12.2 Luftfartsverkets roller samt vissa privatiserings- och kon- kurrensfrågor.....	72
12.3 Vissa kapacitetsfrågor	75
12.4 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet.....	77
12.5 Luftfartens miljöfrågor.....	78
12.6 Luftfartens säkerhetsfrågor	82
12.7 Vissa trafikfrågor	84
12.8 Statens haverikommission.....	85
13 Post- och telekommunikation samt informationsteknik.....	85
13.1 Post- och telestyrelsen.....	86
13.2 Postens kassaservice och lantbrevbäringen	87
13.3 Postgång, avgiftssättning m.m.	90
13.4 Telefrågor.....	92
14 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.	95
14.1 Statens järnvägar.....	96
14.1.1 Ekonomiska mål, investeringsplaner och finansiella befogenheter för SJ	96
14.1.2 Verksamhetsinriktning och organisation för SJ, m.m.....	99
14.1.3 Biljettprisstöd	100
14.1.4 Lastbilståg och kombitrafik.....	101
14.2 Trafiksamordning och upphandling	103
14.2.1 Rikstrafiken.....	103
14.2.2 Flerårig upphandling	104
14.2.3 Persontrafiken i Norrlands inland.....	105
14.2.4 Statsbidragen till länstrafikföretagen.....	106
14.2.5 Konkurrensen inom kollektivtrafiken.....	106
14.2.6 Nolltaxa i kollektivtrafiken	107
14.3 Kollektivtrafik och färdtjänst	108
14.4 Transportstöd till Gotland	111
14.4.1 Gotlandstillägget och stödet till Gotlandstrafiken	111
14.4.2 Statligt ägande av Gotlandsfärjorna	114
14.4.3 Nya färjelinjer till och från Gotland.....	114
15 Kommunikationsforskning och meteorologi	115
15.1 Kommunikationsforskningsberedningen	116
15.2 Nationellt program för tillämpad forskning	116
15.3 Forskning om drift och underhåll av grusvägar	118
15.4 Forskning om spårburen kollektivtrafik i tätort	118
15.5 Meteorologisk forskning.....	119
16 Uppföljning och utvärdering.....	120
Hemställan	126

RESERVATIONER	134
1. Alternativ finansiering av infrastruktur (kd)	134
2. Ombildning av Vägverket till affärsverk (m).....	134
3. Vägverkets produktionsverksamhet (m, kd, fp)	135
4. Fordonsdimensioner (v).....	135
5. Banavgifter för Öresundsförbindelsen (m, kd, c, fp).....	135
6. Banverkets produktionsverksamhet (m, kd, fp)	136
7. Extra inleverans från Sjöfartsverket (m)	136
8. Sjöfartsverkets farledsavgifter (m, kd, fp)	137
9. Kostnadsansvaret för isbrytning (m)	137
10. Sjöfartens konkurrensförutsättningar (m, fp)	138
11. Fartygsförlagd utbildning (kd)	138
12. Andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart (kd)	139
13. Kvarkentrafiken (m).....	139
14. Vänersjöfart (m).....	139
15. Hamnpolitiska frågor (m, fp)	140
16. Hamnpolitiska frågor (kd).....	140
17. Ett statligt båtregister (m, kd, fp)	141
18. Ett statligt båtregister (v).....	141
19. Luftfartsverkets roller (m, kd, fp)	142
20. Ökad privatisering av luftfarten (m, fp)	143
21. Andra åtgärder för ökad konkurrens (m, kd, fp)	143
22. Fördelning av slottider (m)	143
23. Statens ägarengagemang i SAS Sverige AB (m, fp).....	144
24. Trängseln i det europeiska luftrummet (m).....	144
25. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (m, kd)	145
26. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (v, c, mp)	145
27. Luftfartsverkets miljöarbete (s, mp).....	145
28. Säkerheten inom privatflyget (m, kd, fp)	146
29. Vissa trafikfrågor (c).....	147
30. Postnummersystemet m.m. (m, kd, mp).....	147
31. Snabbheten i postgången (kd)	148
32. Ändring i telelagen (m, kd)	148
33. Verksamhetsinriktning och organisation för SJ (m, kd).....	149
34. Ägarinstruktion för SJ (v)	149
35. Persontrafiken i Norrlands inland (kd, c)	150
36. Konkurrensen inom kollektivtrafiken (m).....	151
37. Det framtida stödet till Gotlandstrafiken (m, kd, fp).....	151
38. Det framtida stödet till Gotlandstrafiken (v)	152
39. Det framtida stödet till Gotlandstrafiken (c)	152
40. Statligt ägande av Gotlandsfärjorna (v)	153
41. Forskning om drift och underhåll av grusvägar (v).....	153

SÄRSKILDA YTTRANDEN.....	154
1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (m)	154
2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (kd)	156
3. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (c).....	157
4. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (fp).....	159
5. Svea kanal (fp)	160
6. Nya färjelinjer till och från Gotland (c)	160
Bilaga 1	
Propositionens lagförslag.....	161
1. Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter ..	161
2. Förslag till lag om ändring i telelagen (1993:597).....	162
Bilaga 2	
Utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2000 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	163
Bilaga 3	
Regeringens och partiernas förslag till anslag för år 2000.....	164