

Kommunikationer

22



UTGIFTSOMRÅDE 22

Förslag till statsbudget för år 1997

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Lagtext.....	9
2.1	Förslag till lag om ändring av lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.....	9
3	Inledning.....	11
4	A. Infrastruktur.....	17
4.1	Inledning.....	17
4.2	Vägverket.....	18
A 1.	Vägverket: Administrationskostnader.....	20
A 2.	Drift och underhåll av statliga vägar.....	21
A 3.	Byggande av vägar.....	22
A 4.	Byggande av länstrafikanläggningar.....	26
A 5.	Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar.....	27
A 6.	Vägverket: Kostnader för registerverksamhet.....	29
4.3	Storstadsöverenskommelserna.....	30
4.4	Banverket.....	33
A 7.	Banverket: Sektorsuppgifter.....	34
A 8.	Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.....	35
A 9.	Nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning för vissa kapitalkostnader.....	36
4.5	Länsstyrelsernas verksamhet inom vägtrafikområdet.....	36
5	B. Sjö- och luftfart.....	39
5.1	Sjöfart inledning.....	39
5.2	Sjöfartsverket.....	39
B 1.	Ersättning för fritidsbåtsändamål.....	43
B 2.	Transportstöd för Gotland.....	44
B 3.	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	44
B 4.	Bidrag till sjöfarten.....	45
B 5.	Övervakning av M/S Estonia.....	45
5.3	Handelsflottans kultur- och fritidsråd.....	46
5.4	Luftfart inledning.....	46
5.5	Luftfartsverket.....	47
B 6.	Driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen.....	51
5.6	Statens haverikommission.....	51

Innehållsförteckning, forts

6	C	Post- och telekommunikation	53
	C 1.	Post- och telestyrelsen.....	56
	C 2.	Upphandling av särskilda samhällsåtaganden	57
	C 3.	Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	58
	C 4.	Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarm Sverige AB.....	58
	C 5.	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	59
7	D.	Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.	61
	7.1	Verksamhetens inriktning m.m.	61
	7.2	Ekonomiska mål och resurser	62
	D 1.	Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	64
	D 2.	Köp av interregional persontrafik på järnväg	64
	D 3.	Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik	67
	D 4.	Viss internationell verksamhet	67
	D 5.	Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst	68
8	E.	Kommunikationsforskning och meteorologi	69
	E 1.	Statens väg- och transportforskningsinstitut	69
	E 2.	Kommunikationsforskningsberedningen	70
	E 3.	Bidrag till forskning om el- och hybridfordon	71
	E 4.	Statens institut för kommunikationsanalys	71
	E 5.	Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	72
	E 6.	EUMETSAT, WMO och ECMWF	74
9		Särskilda frågor	75
	9.1	Konkurrensanpassning för den svenska handels- sjöfarten åren 1997–2001	75
	9.2	Det statliga avgiftssystemet för sjöfartsavgifter	83
	9.3	Organisationen av den periodiska fordonskontrollen	90

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att Vägverket får överföra medel från anslagen Vägverket: Administrationskostnader och Vägverket: Kostnader för registerverksamhet till anslaget Drift och underhåll av statliga vägar (anslag A 1., A 6.),
2. godkänner att en låneram om totalt 800 000 000 kronor får användas av Vägverket för inköp av såväl omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för broar som ersätter färjor (avsnitt 4.2),
3. godkänner att Vägverket får belasta anslaget Byggnad av vägar med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6, delen Stenungsund-Ljungskile (anslag A 3.),
4. godkänner att planeringsramen för Byggnad av vägar är 3 785 000 000 kronor för år 1998 och 3 676 000 000 kronor för år 1999 (anslag A 3.),
5. godkänner att planeringsramen för Byggnad av länstrafikanläggningar är 1 233 000 000 kronor för år 1998 och 1 293 000 000 kronor för år 1999 (anslag A 4.),
6. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen dels för byggande av Södra länken, delen Sickla kanal-Värmdöleden, inom en utvidgad ram om högst 1 050 miljoner kronor i prisnivån januari 1992, dels för fortsatt planerings- och förberedelsearbete och information inom ramen för Dennisöverenskommelsen under verksamhetsåret 1997 samt marklösen inom en utvidgad ram om högst 88 miljoner kronor i prisnivån januari 1992 (avsnitt 4.3),
7. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om 2 300 miljoner kronor för utbyggnad av Götaleden, väg E 6 förbi Gårda, Åbromotet samt för fortsatt planerings- och förberedelsearbete och information under verksamhetsåret 1997 inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen, samt bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret justera utställda garantier för Göteborgsöverenskommelsen med tillkommande räntekostnader för upptagna lån samt beräknade behov av justeringar för prisökningar i samhället (avsnitt 4.3),
8. godkänner att Banverket som statens företrädare på central nivå skall ha ett samlat ansvar för hela järnvägstransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan, samt för frågor inom järnvägsområdet som rör fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning och viss tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet, (avsnitt 4.4),
9. godkänner att planeringsramen för Nyinvesteringar i stomjärnvägar m.m. är 5 330 000 000 kronor för år 1998 och 5 330 000 000 kronor för år 1999 (anslag A 9.),
10. godkänner att medel för administrationskostnader från anslaget Banverket: Sektorsuppgifter får täcka kostnader som annars skulle belasta anslaget Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (anslag A 7.),
11. godkänner att Banverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret inom en ram av 7 575 000 000 kronor för investeringar i eldriftsanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigarelägningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 4.4),
12. godkänner övergripande mål och verksamhetsinriktning samt investeringar för Sjöfartsverket under perioden 1997–1999 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.2),
13. godkänner ekonomiska mål och ramar för Sjöfartsverket under perioden 1997–1999 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.2),
14. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och

- skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.2),
15. godkänner att Sjöfartsverket ingår i ett med SAAB och Osterman Helicopter AB gemensamt ägt bolag för bl.a. sjömätning (avsnitt 5.2),
 16. godkänner att Sjöfartsverket tecknar aktier och ger aktieägartillskott till ovan nämnda bolag inom en total ram på 15 000 000 kronor (avsnitt 5.2),
 17. godkänner att Sjöfartsverket tecknar borgensförbindelser för krediter upp till 20 000 000 kronor till förmån för det ovan nämnda bolaget (avsnitt 5.2),
 18. godkänner att Sjöfartsverket för statens räkning förvaltar de aktier som staten äger i det ovan nämnda bolaget (avsnitt 5.2),
 19. godkänner att fyrarna Måseskär och Örskär avbe-
mannas i enlighet med vad regeringen förordar (an-
slag B 1),
 20. godkänner vad regeringen anför om Handels-
flottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 5.3),
 21. godkänner övergripande mål, myndighetsmål och
verksamhetsinriktning samt investeringar för Luft-
fartsverket under perioden 1997–1999 i enlighet
med vad regeringen förordar (avsnitt 5.5),
 22. godkänner ekonomiska mål och ramar för Luftfarts-
verkskoncernen under perioden 1997–1999 i enlig-
het med vad regeringen förordar (avsnitt 5.5),
 23. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och
skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med
vad regeringen förordar (avsnitt 5.5),
 24. godkänner vad regeringen anför om anpassning av
flygplatserna till Schengenavtalets krav (avsnitt 5.5),
 25. godkänner vad regeringen anför om resultatutjä-
mning mellan statliga och kommunala flygplatser (av-
snitt 5.5),
 26. godkänner vad regeringen anför om Statens haveri-
kommission (avsnitt 5.6),
 27. godkänner mål för SJ-koncernens verksamhet un-
der perioden 1997–1998 i enlighet med vad reger-
ingen förordar (avsnitt 7.2),
 28. godkänner att ramen för försäljning av fast egen-
dom på 3,1 miljarder kronor bibehålls under åren
1997–1998 med avyttringar fr.o.m. år 1994 intag-
na i ramen (avsnitt 7.2),
 29. bemyndigar regeringen att under åren 1997–1998
fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egen-
dom och aktier från SJ (avsnitt 7.2),
 30. godkänner att den fastlagda strategin om koncen-
tration till kärnverksamheten och till bolag som
kompletterar denna verksamhet bibehålls samt att
regeringens och SJ:s bemyndiganden att besluta om
avyttringar av verksamhetsgrenar under perioden
1997–1998 förlängs (avsnitt 7.2),
 31. bemyndigar regeringen att under åren 1997–1998
godkänna aktieöverföringar mellan affärsverket SJ
och AB Swedcarrier (anslag D 1.),
 32. bemyndigar regeringen att inom en kostnadsram på
379 miljoner kronor upphandla interregional per-
sontrafik på järnväg för år 1998 (anslag D 2.),
 33. bemyndigar regeringen att inom en kostnadsram på
5 miljoner kronor per år upphandla flygtrafik mel-
lan Umeå och Östersund fr.o.m. den 1 juli 1997 till
längst den 31 december 1999 (anslag D 2.),
 34. bemyndigar regeringen att för år 1997 vid behov
omfördela medlen mellan anslagen D 2. Köp av in-
terregional persontrafik på järnväg och D 3. Ersätt-
ning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollek-
tivtrafik,
 35. bemyndigar regeringen att besluta om den ram som
skall gälla för Kommunikationsforskningsbered-
ningens åtaganden vad avser fördelning av forsk-
ningsmedel under de kommande sex åren i enlighet
med vad som anförts (anslag E 2.),
 36. godkänner att SMHI:s verksamhetsidé skall vara i
enlighet med vad regeringen förordar i avsnittet
Verksamhetens inriktning (anslag E 5.),
 37. antar ett nytt näringspolitiskt mål för sjöfartspoliti-
ken, som innebär att staten på olika sätt skall tillva-
rata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraf-
tig exportnäring och därigenom stärka betalnings-
balansen. Den svenska handelsflottan skall tillför-
säkras rimliga konkurrensvillkor (avsnitt 9.1),
 38. godkänner inriktningen att det nuvarande bidraget
till den svenskflaggade handelsflottan bibehålles
under åren 1997–2001 (avsnitt 9.1),
 39. antar regeringens förslag vad gäller ett nytt avgifts-
system för sjöfartsavgifter, vilket innebär att inrikes
sjötransporter likställs med utrikes sjötransporter
(avsnitt 9.2),
 40. bemyndigar regeringen att utforma närmare detalj-
föreskrifter vad gäller bl.a. avgiftsbefrielse för Väner-
området (avsnitt 9.2),
 41. antar regeringens förslag att införa miljö-
differentierade avgifter i farledsavgiftssystemet samt
att besluta om restitution av farledsavgiften vid in-
stallation av miljövänlig teknik (avsnitt 9.2),
 42. antar regeringens förslag till lag om ändring av la-
gen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på for-
donsområdet,
 43. godkänner det som regeringen förordar om att Ak-
tiebolaget Svensk Bilprovning (ASB) skall ha fort-
satt ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar (av-
snitt 9.1),
 44. för budgetåret 1997 anvisar anslagen under utgifts-
område 22 *Kommunikationer* enligt följande upp-
ställning:

ANSLAG (tusental kr)	ANSLAGSTYP	ANSLAGSBELOPP
A 1. Vägverket: Administrationskostnader	ramanslag	440 000
A 2. Drift och underhåll av statliga vägar	ramanslag	6 010 910
A 3. Byggande av vägar	ramanslag	4 314 313
A 4. Byggande av länstrafikanläggningar	ramanslag	1 228 000
A 5. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar	obetecknat anslag	610 000
A 6. Vägverket: Kostnader för registerverksamhet	ramanslag	371 000
A 7. Banverket: Sektorsutgifter	ramanslag	767 828
A 8. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar	ramanslag	3 000 000
A 9. Nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning för vissa kapitalkostnader	ramanslag	5 665 379
B 1. Ersättning för fritidsbåtsändamål	obetecknat anslag	44 454
B 2. Transportstöd för Gotland	ramanslag	175 000
B 3. Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
B 4. Bidrag till sjöfarten	ramanslag	400 000
B 5. Övervakning av M/S Estonia	reservationsanslag	24 000
B 6. Driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen	obetecknat anslag	15 200
C 1. Post- och telestyrelsen	ramanslag	161 345
C 2. Upphandling av särskilda samhällsåtaganden	ramanslag	157 484
C 3. Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	ramanslag	200 000
C 4. Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarm Sverige AB	ramanslag	140 000
C 5. Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	23 000
D 1. Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	ramanslag	200 000
D 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg	ramanslag	412 946
D 3. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik	ramanslag	211 059
D 4. Viss internationell verksamhet	ramanslag	8 196
D 5. Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst	obetecknat anslag	285
E 1. Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	32 205
E 2. Kommunikationsforskningsberedningen	ramanslag	150 771
E 3. Bidrag till forskning om el- och hybridfordon	reservationsanslag	20 000
E 4. Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	31 469
E 5. Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	ramanslag	120 338
E 6. EUMETSAT, WMO och ECMWF	ramanslag	65 600
Summa för utgiftsområdet		25 063 442

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring av lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet som gäller till utgången av år 1997, *dels* att lagen skall fortsätta att gälla utan tidsbegränsning, *dels* att 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse.

NUVARANDE LYDELSE

FÖRESLAGEN LYDELSE

1 §

På fordonsområdet skall nationell typbesiktning *och* registreringsbesiktning av hela fordon utföras av de besiktningsorgan som anges i 2 §.

Regeringen får föreskriva att kontrollbesiktningar och andra slag av nationella besiktningar beträffande fordon skall utföras av de angivna organen eller av andra organ som är eller har varit riksprouplatser enligt förordningen (1989:527) om riksprouplatser och riksmätplatser.

På fordonsområdet skall nationell typbesiktning, registreringsbesiktning av hela fordon, *kontrollbesiktningar och andra slag av nationella besiktningar beträffande fordon* utföras av de besiktningsorgan som anges i 2 §.

NUVARANDE LYDELSE

BESIKTNINGSORGAN	BESIKTNINGSOMRÅDE
	2 §
Aktiebolaget Svensk Bilprovning	Motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar, allt med undantag av <ul style="list-style-type: none"> a) kontroll av redskap för bestämning av volym eller massa, b) flygande inspektion och inspektion hos försäljare, c) kontroll av terrängsläp till traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, d) kontroll av tunga terrängvagnar.
Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut Aktiebolag eller ett av detta helägt dotterbolag	Traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar samt släpfordon till dessa fordon, allt med undantag av till traktorer ombyggda bilar.

FÖRESLAGEN LYDELSE

BESIKTNINGSORGAN	BESIKTNINGSOMRÅDE
	2 §
Aktiebolaget Svensk Bilprovning	Motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar, allt med undantag av <ul style="list-style-type: none"> a) kontroll av redskap för bestämning av volym eller massa, b) flygande inspektion och inspektion hos försäljare, c) kontroll av terrängsläp till traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, d) kontroll av tunga terrängvagnar.
<i>SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag</i>	Traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar samt släpfordon till dessa fordon allt med undantag av till traktorer ombyggda bilar <i>och med undantag av kontrollbesiktning av motorredskap klass I, som är inrättade som mobilkranar</i>
<i>SAQ Kontroll är Aktiebolag</i>	<i>Kontrollbesiktning av motorredskap klass I, som inrättade som mobilkranar.</i>

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997.

3 Inledning

Utgiftsområdet kommunikationer omfattar frågor om vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, luftfart, postbefordran, telekommunikationer och övergripande informationsteknikfrågor. I utgiftsområdet ingår sektorsforskning och miljöfrågor.

De totala utgifterna på statsbudgeten för utgiftsområdet föreslås för år 1997 uppgå till 25,1 miljarder kronor varav ca 90 % gäller investeringar och underhåll av vägtrafikens och järnvägstrafikens infrastruktur.

Utöver statliga anslag inom utgiftsområde 22 omsetts stora belopp i avgiftsfinansierad myndighetsverksamhet, affärsverk och aktiebolag. SMHI och VTI är till betydande delar avgiftsfinansierade. Avgiftsintäkterna vid dessa myndigheter uppgick budgetåret 1994/95 till ca 280 miljoner kronor. Affärsverken, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Statens järnvägar omsatte år 1995 drygt 22 miljarder kronor. Koncernerna Telia AB och Posten AB omsatte under samma år närmare 63,5 miljarder kronor. Inom utgiftsområdet finns ansvaret för ytterligare bolagsverksamhet inom bl.a. väg-, järnvägs- och luftfartsområdena samt i fråga om statens deläggande i SAS Sverige AB, SOS Alarm Sverige AB och AB Svensk Bilprovning.

Antalet sysselsatta i myndigheter, affärsverk och helägda aktiebolag inom utgiftsområdet uppgick vid årsskiftet 1995/96 till ca 123 500.

ETT SAMMANHÅLLET KOMMUNIKATIONSSYSTEM FÖR 2000-TALET

Goda miljöanpassade kommunikationer och en utvecklad infrastruktur är en förutsättning för ekonomisk tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd i landets olika delar. Utvecklingen i Europa, Sveriges stora utrikeshandel och medlemskapet i EU ställer krav på goda kommunikationer över gränserna.

Det är viktigt att värna om rikstäckande kommunikationssystem som är tillgängliga för alla. Detta gäller såväl transporter som telekommunikationer och post. Telekommunikationer är av avgörande betydelse för att kunna utveckla den sysselsättningspotential som finns i

det moderna informationssamhället. Transporterna måste vara säkra, miljöanpassade, resurssnåla och kunna användas av alla.

Regeringen är angelägen om att kommunikationssystemet både på kort och lång sikt kan bidra till att öka tillväxt och sysselsättning i samhället. Sverige arbetar aktivt inom EU med denna inriktning. De arbetstillfällen som skapas inom kommunikationssektorn, bl.a. genom satsningarna på infrastrukturen och på informationsteknik, ger värdefulla bidrag till att förbättra sysselsättningsläget. Satsningarna på infrastrukturen skapar också indirekt värdefull sysselsättning i andra samhällssektorer. Samspelet mellan transporter och informationsteknik kan långsiktigt vara en viktig utvecklingsfaktor.

Detta sammantaget ökar kravet på ett integrerat kommunikationssystem av transporter, telekommunikationer och informationsteknik.

Regeringen genomför omställningen av Sverige till ett hållbart samhälle. I detta sammanhang är miljöanpassningen av transportsystemet av yttersta vikt. Det är därför regeringens bedömning att arbetet med att miljömässigt anpassa transporterna måste drivas vidare. Trafikverken, Statens naturvårdsverk och Riksantikvarieämbetet har i olika rapporter visat att detta kräver omfattande åtgärder utöver de som redan genomförts. Omställningen till ett hållbart transportsystem kräver ett fortsatt arbete med att begränsa utsläppen men också att åstadkomma ett transportmönster som är förenligt med en god livs- och kulturmiljö.

Miljöanpassningen av det svenska transportsystemet är ett långsiktigt arbete som medför stora förändringar i det svenska samhället. Arbetet kräver därför en bred politisk förankring. En förberedelse för det fortsatta arbetet med omställningen av transportsystemet pågår i den parlamentariskt tillsatta Kommunikationskommittén (K1994:140).

Vägverket och Banverket genomför åtgärdsprogram för att successivt förbättra miljön längs befintliga vägar och järnvägar. I budgetpropositionen föreslår regeringen en miljöanpassning av sjöfartsavgifterna från år 1998.

Medlemskapet i EU ger Sverige ökade möjligheter att påverka unionens transport- och miljöpolitik. En del i EU-arbetet kommer att vara att medverka i ut-

vecklingen av ett utvecklat kostnadsansvar och att arbeta för skärpta avgas- och bränslekrav för såväl lätta som tunga fordon samt minskad bränsleförbrukning.

Ett förslag till nationell kommunikationsplan baserad på en helhetssyn på transportsystemet kommer att ingå i Kommunikationskommitténs slutbetänkande som skall lämnas senast den 1 mars 1997. Betänkandet kommer att utgöra underlag för regeringens samlade förslag till riksdagen våren 1998 om den framtida kommunikationspolitiken. Förslaget kommer bl.a. att innehålla principiella överväganden av det slag som riksdagen tog ställning till i det trafikpolitiska beslutet år 1988. Regeringens förslag år 1998 syftar till att åstadkomma ett miljöanpassat transportsystem som främjar välfärd och tillväxt. Förslaget kommer att vara en del i regeringens arbete med att skapa en ekologiskt hållbar utveckling inom olika samhällsområden.

ETT SÄKERT VÄG-TRANSPORTSYSTEM

Skador orsakade av vägtrafiken är ett stort folkhälsoproblem. Regeringen anser att arbetet med att minska trafikskadorna måste drivas vidare på ett kraftfullt och effektivt sätt så att de senaste årens utveckling med minskat antal dödade och skadade och minskade risker i trafiken fortsätter. Regeringens bedömning är att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet skall syfta till att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportssystemet, den s.k. nollvisionen.

För att uppnå detta krävs ett målmedvetet och systematiskt arbete där alla i samhället deltar. Medvetenheten om värdet av trafiksäkerhet måste öka på alla nivåer i samhället, både hos trafikanter och hos de som ansvarar för vägtransportsystemets utformning och funktion. En effektiv räddning, vård och rehabilitering av trafikskadade är också av stor vikt.

Vägverket har sedan maj 1996 ett sektorsansvar för trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsarbetet inom vägtransportssystemet. Sektorsansvaret gör att Vägverket har ett resultatansvar för de trafiksäkerhetspolitiska målen. Verket skall vara samlande och pådrivande inom ramen för sitt sektorsansvar. Enligt riksdagens beslut år 1993 är, utöver Vägverket, även polisen och kommunerna huvudaktörer inom trafiksäkerhetsområdet.

Inom Kommunikationsdepartementet pågår för närvarande ett arbete med att ta fram förslag till åtgärder som på kort och lång sikt kan bidra till att nollvisionen uppnås. Detta sker i nära samarbete med Vägverket. Regeringen planerar att år 1997 lämna förslag till riksdagen om trafiksäkerhetsarbetet baserat på nollvisionens tankar.

INFRASTRUKTUR

En god infrastruktur för transporter och tele- och datakommunikationer är en viktig del av den grundläggande samhällsservicen. En hög standard på vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och tele- och datakommunikationer är en viktig förutsättning för en ökad ekonomisk tillväxt och utveckling av näringsliv och sysselsättning.

Under de senaste åren har stora satsningar genomförts på utbyggnaden av infrastrukturen. Regeringen anser att det behövs en fortsatt utveckling och förbättring av infrastrukturen för att uppnå de trafikpolitiska målen om samhällets utveckling, välfärd och näringslivets konkurrenskraft.

Regeringen anser att tillräckliga resurser måste satsas på den tekniska infrastrukturen. Som ett led i saneringen av statens finanser sker neddragningar inom utgiftsområdet under de kommande åren. Detta innebär att delar av den av regering och riksdag beslutade utbyggnaden av infrastrukturen senareläggs. Samtidigt kräver den utbyggnad som redan skett en ökad satsning på drift och underhåll av befintliga anläggningar. Inom vägområdet kommer därför det närmaste året att ägnas åt att färdigställa pågående projekt, och medel kommer i möjligaste mån att omfördelas från investeringar till drift och underhåll. Samtidigt kommer trafiksäkerhets- och miljöfrågor inkl. trafikbuller att få ökad prioritet. Inom järnvägsområdet gäller att de långsiktiga investeringsplaner som tidigare fastställts kommer att fullföljas och att insatserna för drift och vidmakthållande av de statliga järnvägarna hålls på en oförändrad nivå.

Kommunikationskommittén lämnade i mars 1996 till regeringen ett delbetänkande med förslag till inriktning av infrastrukturplaneringen för perioden 1998–2007. Regeringen kommer under hösten 1996 att lämna förslag till riksdagen om infrastrukturen under denna period.

Regeringen anser inte att resursnivån på lång sikt är tillräcklig för att upprätthålla nödvändig standard på infrastrukturen för transporter. Inledningsvis nämndes att regeringen våren 1998 avser förelägga riksdagen förslag till ett nytt kommunikationspolitiskt beslut. I detta sammanhang kommer förslag om långsiktig inriktning och resurstilldelning att lämnas.

SJÖFARTSFRÅGOR

Regeringen anser att arbetet med att utveckla sjösäkerheten nationellt och internationellt är av stor vikt. En internationellt sammansatt expertpanel inom FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har arbetat fram ett förslag till förbättringar av sjösäkerheten. Expertpanelen presenterade sina förslag våren 1995. I november 1995 antogs vid IMO:s sjösäkerhetskonferens en rad av dessa förslag för att för-

bättra sjösäkerheten globalt. I februari 1996 nådde ett stort antal sjöfartsadministratörer, på svenskt initiativ, en överenskommelse om att särskilda säkerhetskrav skall ställas på ro-ro-passagerarfartyg i bl.a. Östersjön och Nordsjön.

I det nationella arbetet med sjösäkerhetsfrågor kommer Sjösäkerhetskommitténs (K1995:02) betänkande, som föreligger i slutet av år 1996, att utgöra en naturlig utgångspunkt.

I budgetpropositionen lämnar regeringen förslag om sjöfartens konkurrens- och avgiftsfrågor. Det nuvarande statsstödet till den svenska handelsflottan bör med viss modifiering bestå under den närmaste femårsperioden. På sikt är regeringens strävan att statsstödet stegvis skall ersättas med EU-regler för statsstöd och andra villkor. Vidare föreslås bl.a. en miljöanpassning av sjöfartsavgifterna.

INFORMATIONSTEKNIK (IT)

I samband med regeringsombildningen i mars 1996 lades det övergripande ansvaret för regeringens IT-politik på Kommunikationsdepartementet. Detta innebär bl.a. att Kommunikationsdepartementet är ansvarigt departement för Kommissionen (SB 1995:01) för att främja en bred användning av informationsteknik, IT-kommissionen, samt för Ungdomens IT-råd (SB 1995:02).

Informationstekniken har stora möjligheter att påverka levnadsbetingelser i en positiv riktning. Med tekniken som ett verktyg öppnas nya möjligheter för samhällsutveckling och företagande. Utvecklingen av informationstekniken har inte ett egenvärde utan måste relateras till grundläggande behov hos individ och samhälle. Att så många som möjligt, både män och kvinnor, får goda kunskaper om informationsteknik samt att tillgången till information och kunskap ökar är dock av väsentlig betydelse för att befrämja demokrati, kreativitet, tillväxt och sysselsättning. Annars är risken uppenbar för ett tudelat samhälle. Genom att de tekniska innovationerna leder till grundläggande förändringar i strukturer, t.ex. i fråga om decentralisering, distansarbete och uppdragsverksamhet, kan informationstekniken också främja regional utveckling. Därmed öppnas nya möjligheter för företag, organisationer och arbetstillfällen även i glest befolkade områden. För t.ex. personer med funktionshinder innebär informationstekniken nya möjligheter att leva aktivt och självständigt.

Grunden för en ökad IT-användning är en god infrastruktur. Ett kapacitetsstarkt och högkvalitativt kommunikationsnät för överföring av tal, data och bild är därvid av väsentlig betydelse.

Informationstekniken bidrar även aktivt till att skapa ett effektivare utnyttjande i transportsektorn och därmed en bättre miljö. IT-användning inom transportsektorn bidrar också till att skapa en förbättrad säker-

het såväl för passagerare som för gods. Delegationen för Transporttelematik (K1994:08) skall lämna sitt slutbetänkande före år 1997.

KOLLEKTIVTRAFIK OCH YRKESTRAFIK

Regeringen förbereder en proposition på kollektivtrafikområdet. Underlag för propositionen är bl.a. samreutredningens betänkande Allmänna kommunikationer – för alla (SOU 1995:70) och utvärderingen Riksfärdtjänsten efter kommunaliseringen (SIKA nr 1995:1). Underlag utgör också de uppdrag som Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket skall redovisa angående ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken.

I september 1994 fick en särskild utredare (K1994:109) i uppdrag att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken samt att utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på området. Utredningen lämnade i juni 1996 sitt betänkande (SOU 1996:93) som därefter har remitterats.

En särskild utredare (K 1996:02) har tillsatts med uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturuområdena.

För närvarande ses de bilaterala vägtrafikavtalen med icke EU-länder över i syfte att införa miljökrav på såväl lastbilar som bussar.

EUROPASAMARBETET

Inom Kommunikationsdepartementets ansvarsområden gäller i EU-arbetet samma prioriteringar som för arbetet i Sverige. Säkrare transporter och miljö, IT-utveckling/användning och telefrågor är de viktigaste sakområdena.

Under den första tiden som medlemsstat i EU har Sverige kunnat säkra en fortsatt användning inom landet av 24 meter långa lastbilar. Därmed har de befärad försämringarna i form av ökade transportkostnader och miljöförstöring m.m., som en harmonisering till gemenskapsnivån skulle ha inneburit, kunnat undvikas. Det svenska vägsystemet som successivt dimensionerats för de långa och tunga fordonen kan därför fortsättningsvis nyttjas fullt ut.

EU:s arbete med den gemensamma transportpolitiken har på senare tid koncentrerats kring förslag till åtgärder för en hållbar utveckling inom transportsektorn. Bland dessa kan särskilt nämnas strävandena att uppnå balans och en sund konkurrens mellan de olika transportslagen för att därigenom styra utvecklingen mot säkrare, effektivare och mindre miljöstörande transporter. Att motverka trängsel och olyckor i trafiken genom att främja kollektivtrafik och kombinerade trans-

porter samt att prissätta transporterna rättvist står också på programmet. Regeringen delar de grundläggande värderingar som styr detta arbete och har inriktat sig särskilt på miljö- och säkerhetsfrågorna.

Under hösten 1995 fattades beslut om finansieringsförordningen som reglerar formerna för finansiellt stöd till projekt inom Transeuropeiska nätverk (TEN) på energi-, transport- och telekommunikationsområdena. År 1996 beslutades om riktlinjer för utbyggnaden av TEN. EU-stöd ges bl.a. till Öresundsförbindelsen och väg- och järnvägsprojekt inom den Nordiska Triangeln som är ett samlingsnamn på transportprojekt mellan de nordiska huvudstäderna.

På telekommunikationsområdet sammanföll Sveriges inträde i unionen med den process för avreglering av marknaden som pågick i EU sedan slutet av 1980-talet. Avregleringen skall vara genomförd senast den 1 januari 1998. Eftersom vi sedan flera år har en konkurrensutsatt telemarknad i vårt land är det en fördel om alla medlemsstater så snart som möjligt accepterar samma spelregler. Den svenska telelagen är redan utformad med hänsyn till EU:s regelverk, men vissa justeringar kan komma att bli nödvändiga.

Liksom på telekommunikationsområdet tillhör Sverige de medlemsstater som gått i riktning mot en konkurrensutsatt postmarknad. Arbetet mot en ökad konkurrens och ett regelverk för detta har inledningsvis gått utomordentligt trögt inom unionen och Sverige har därför i olika sammanhang försökt att driva det framåt. Sverige verkar för att EU antar gemensamma regler för denna avreglering.

De under 1990-talet alltmer intensiva kontakterna med Östeuropa har på senare tid fått delvis ändrad karaktär med anledning av EU:s förberedelsearbete med utvidgningen mot de central- och östeuropeiska länderna. Sverige har tagit ett särskilt initiativ för Östersjöfrågorna genom bl.a. den regeringskonferens som hölls i Visby i början av maj 1996. Kommunikationsfrågorna var en viktig punkt på dagordningen vid detta möte liksom vid det efterföljande utrikesministermötet i början av juli 1996, där Östersjörådet antog ett särskilt handlingsprogram.

STYRNING AV AFFÄRSVERKSAMHET INOM KOMMUNIKATIONS-DEPARTEMENTETS OMRÅDE

Kommunikationsdepartementet utövar statens ägarskap i en rad affärsverksamheter bl.a. Posten, Telia, SAS samt affärsverken.

Regeringen har i olika sammanhang pekat på att staten bör spela en mer aktiv ägarroll för att främja företag med statligt ägande. Ägarens uppgift och ansvar är att medverka till företagets långsiktiga utveckling och inriktning. I regeringens proposition (1995/96:218) med förslag till ändringar i postlagen (1993:1684) m.m. samt i samband med översynen av telelagen (1993:597) m.m.

har vissa förtydliganden och anpassningar till regeringens ägarpolicy presenterats. Det är regeringens avsikt att utöva ägarrollen med tydliga riktlinjer och uppföljning av den fastställda ägarpolicyn. Denna policy skall gälla för alla affärsverksamheter inom Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR BESPARINGAR OCH PRIORITERINGAR

Bland de prioriterade frågor som behandlas inför ett nytt kommunikationspolitiskt beslut finns bl.a. miljö, IT och säkerhet. Dessa frågor prioriteras även i regeringens arbete under det kommande budgetåret.

Riksdag och regering har sedan början av 1990-talet ökat anslagen till transportinfrastrukturen. Riksdagsbeslutet våren 1991 om ökade anslag till utbyggnad av infrastrukturen som ett medel för att skapa ekonomisk tillväxt, lade grunden till de nu pågående satsningarna på investeringar i järnvägar, vägar och kollektivtrafik-anläggningar.

Regeringen är angelägen om fortsatta satsningar på infrastrukturen vilka kan bidra till att skapa strukturella förutsättningar för att långsiktigt öka tillväxten och bibehålla välfärden. Det statsfinansiella läget har dock begränsat utrymmet för dessa satsningar. Riksdagens beslut år 1995 om besparingar på kommunikationsområdet under perioden fram till år 1998 innebär en senareläggning av infrastrukturutbyggnaden. Det beslut till riktlinjer för den ekonomiska politiken m.m. som riksdagen beslutade om våren 1996 för att komma till rätta med budgetunderskottet innebär vissa ytterligare minskningar av anslag inom utgiftsområdet.

Budgetåret 1997 skall en nivåsenkning med 210 miljoner kronor ha skett genom minskningar av vissa anslag till Banverket och Vägverket. En ytterligare nivåsenkning om 95 miljoner kronor skall ha skett år 1998. Dessutom kommer utgifter för 350 miljoner kronor som planerats till år 1998 att senareläggas till år 2000–2001. Ramen för år 1997 har uppjusterats med 26 miljoner kronor jämfört med vårpropositionen. Det beror huvudsakligen på en överföring av medel till Post- och telestyrelsen för upphandling av handikapptjänster, tillkommande kostnader för övervakningen av M/S Estonia samt en minskning av ramen med anledning av justeringar av banavgifterna. Regeringen återkommer under hösten 1996 till riksdagen med förslag om den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 1998–2007. Vad gäller underhåll föreslår regeringen i budgetpropositionen en viss förstärkning av underhållet på vägar.

Till detta skall läggas att regeringens viktigaste mål på kort sikt är att minska arbetslösheten och förbättra konjunkturen. Förutom de direkta arbetstillfällen som tillkommit i samband med infrastrukturprojekten skapas också indirekt sysselsättning inom andra samhällsområden genom dessa satsningar.

**UTGIFTSUTVECKLINGEN INOM UTGIFTSOMRÅDE 22 FRAMGÅR AV FÖLJANDE SAMMANSTÄLLNING
(miljoner kr)**

	UTGIFT	ANVISAT	UTGIFTS- PROGNOS		FÖRSLAG	BERÄKNAT ¹	BERÄKNAT ¹
	1994/95	1995/96	1995/96	DÄRAV 1996	1997	1998	1999
A. Infrastruktur	23 764 274	31 738 561	33 634 327	24 333 700	22 407 430	21 912 078	22 868 428
B. Sjö- och luftfart	665 011	935 890	901 581	645 800	721 314	697 314	697 314
C. Post- och telekommunikationer	705 850	950 335	879 593	602 040	681 829	680 709	680 709
D. Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.	673 033	1 118 740	1 108 430	687 430	832 486	837 129	841 874
E. Kommunikationsforskning	329 965	578 703	697 256	471 442	420 383	383 286	383 284
Totalt för utgiftsområde 22	26 138 133	35 322 229	37 221 187	26 740 412	25 063 442	24 510 516	25 471 609

¹ Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

4 A. Infrastruktur

4.1 INLEDNING

Under 1990-talet har Vägverket och Banverket övergått från att vara traditionella förvaltare av infrastrukturen till att vara ansvariga för en allt större del av transportsystemet i sin helhet. Med grund i 1988 års trafikpolitiska beslut, 1991 års riksdagsbeslut om ökade anslag till utbyggnaden av infrastrukturen samt 1993 års infrastrukturbeslut har 1990-talet präglats av en omfattande utbyggnad av väg- och järnvägsnäten.

Verksamhetsområdet omfattar väghållning och vägtrafik samt banhållning. Vägverket och Banverket är i grunden traditionella förvaltare av det statliga vägnätet och statens spåranläggningar. För att uppnå de trafikpolitiska målen har det emellertid blivit allt mer uppenbart att förvaltandet av infrastrukturen måste kompletteras med en helhetssyn på transportsystemet.

Vägverket och Banverket har sedan början av 1990-talet successivt fått utökade arbetsuppgifter som rör transportsystemet som helhet. Detta har skett genom att vissa myndigheter har lagts ned och arbetsuppgifter överförs till Vägverket respektive Banverket eller genom att nya arbetsuppgifter lagts på respektive verk. De utökade arbetsuppgifterna har inneburit att Vägverket och Banverket fått ett samlat ansvar för stora

delar av den verksamhet som bedrivs inom respektive trafikslag. Med anledning av regeringens proposition om Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet beslutade riksdagen i maj 1996 att Vägverket som statens företrädare på central nivå skall ha ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Motsvarande sektorsansvar bör även ges Banverket.

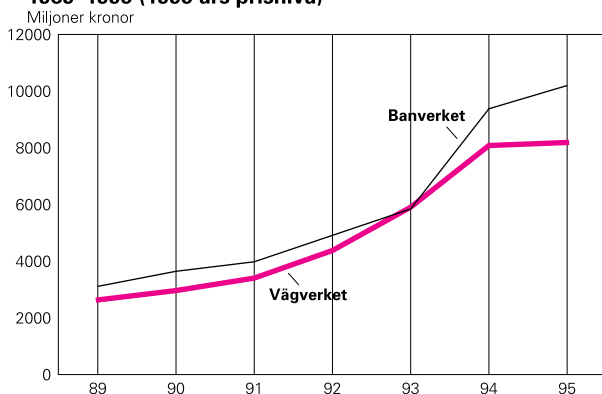
Under 1990-talet har verksamheten inom området präglats av en omfattande utbyggnad av väg- och järnvägsnäten. Av nedanstående figur framgår investeringar i statliga väg- och järnvägsanläggningar under tiden 1989–1995.

Under år 1988 beslutade riksdagen om trafikpolitikens mål och inriktning inför framtiden (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU13, rskr. 1987/88:159). I detta beslut fastställdes att infrastrukturen måste planeras efter samhällsekonomiska kriterier och att investeringarna skall bygga på en samordnad, långsiktig investeringsplanering och en ökad målstyrning. Drygt 30 miljarder kronor avsattes för väg- och järnvägsinvesteringar.

På förslag av regeringen beslutade riksdagen våren 1991 (prop. 1990/91:87, bet. 1990/91:TU24, rskr. 1990/91:286) om mycket omfattande ökningsanlag till investeringar i vägar och järnvägar; bl.a. anvisade riksdagen en planeringsram om 20 miljarder kronor utöver ordinarie anslag. Mot bakgrund av riksdagens beslut i juni 1993 (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) om investeringar i trafikens infrastruktur fastställdes under våren 1994 långsiktiga investeringsplaner för väg- och järnvägsnätens utbyggnad. Planerna omfattade sammanlagt 98 miljarder kronor för perioden 1994–2003.

På grund av det stora underskottet i statsbudgeten har riksdagen år 1995 beslutat om kraftfulla besparingar. För infrastrukturuområdets del har detta inneburit

Investeringar i statliga väg- och järnvägsanläggningar 1989–1995 (1995 års prisnivå)



Källa: Banverkets och Vägverkets årsredovisningar 1989–1995. Med investeringar i järnväg avses reinvesteringar och nyinvesteringar i stomjärnvägar samt investeringar i länsjärnvägar. Med investeringar i vägar avses investeringar i statliga riksvägar och länsvägar samt bärighetshöjande åtgärder.

en senareläggning av satsningarna på utbyggnad av infrastrukturen. I regeringens vårproposition (prop. 1995/96:150, bet. 1995/96:FiU10, rskr. 1995/96:304) aviserades ytterligare besparingar för utgiftsområde 22 om 210 miljoner kronor för år 1997 och 95 miljoner kronor fr.o.m. år 1998.

Utöver fastställda investeringsplaner på totalt 98 miljarder kronor sker omfattande investeringar i infrastrukturåtgärningar som är finansierade på annat sätt än med anslagsmedel. Det gäller t.ex. den fasta förbindelsen över Öresund, storstadspaketen i Stockholm och Göteborg, Arlandabanan och den planerade nya sträckningen av väg E 6 vid Svinesund, vilka sammanlagt omfattar investeringar på ca 50 miljarder kronor. Storstadspaketen i Stockholm och Göteborg omfattar investeringar i såväl vägar och järnvägar som kollektivtrafik.

4.2 VÄGVERKET

Vägverkets uppgifter

Vägverket är ansvarig myndighet för frågor som rör väghållning och vägtrafik. I detta ingår att svara för statens väghållning och det samlade trafiksäkerhetsarbetet samt att främja ett miljöanpassat vägtrafiksystem och en miljöanpassad fordonstrafik. Vägverkets sektorsansvar fastställdes av riksdagen våren 1996 (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231). Vägverkets sektorsansvar omfattar hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet.

För Vägverkets regionala förvaltning finns regioner till det antal som Vägverket bestämmer.

Vägverket bedriver inom ramen för myndighetsformen en produktionsverksamhet i egen regi som är redovisningsmässigt särskild från Vägverkets verksamhet i övrigt. Vägverket får i begränsad omfattning utföra produktionsuppdrag åt utomstående.

Vägverket förvaltar statens aktier i dels projektfinansieringsbolag, dels bolag med kommersiellt inriktad verksamhet utanför Vägverket. Bolagsverksamheten omfattar Vägverkets investeringsaktiebolag Väginvest (100 %), med dotterbolagen Stockholmsleder AB (100 %) och Göteborgs trafikleder AB (100 %), Swedish National Road Consulting AB (SweRoad) (100 %) med intressebolaget RST Sweden AB (40 %). Väginvest äger dessutom 15 % av aktierna i Rödöbron AB. Vägverket förvaltar vidare 50 % av statens aktier i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.

Förvaltningen av aktierna i Vägverkets investeringsaktiebolag Väginvest övertogs under år 1995 temporärt av Kommunikationsdepartementet i samband med

en genomgång av affärerna i bolaget, dess dotterbolag samt intressebolag. Avsikten är att förvaltningen av aktierna skall återgå till Vägverket då aktierna i RST Sweden AB avyttrats i enlighet med vad riksdagen tidigare har beslutat (prop. 1993/94:180, bet. 1993/94:TU32, rskr. 1993/94:387).

För närvarande pågår en genomgång av fördelningen av rättigheterna till de särskilda mättekniker som utvecklats inom RST Sweden AB. Genomgången avser att klara ut hur rättigheterna fördelas mellan Vägverket och RST Sweden AB, vilket är en förutsättning för att SweRoads aktier i bolaget skall kunna avyttras.

Regeringens överväganden

Vägverkets verksamhet omfattade under år 1995 en verksamhetsvolym på 16,8 miljarder kronor. Transferringar av statsbidrag till externa mottagare uppgick till 2,6 miljarder kronor under år 1995. Verksamheten år 1995 uppvisar kraftiga underskridanden av budget främst beroende på att planerade byggstartar har försenats på grund av att planprocessen tagit längre tid än planerat.

Vägverkets nuvarande verksamhetsmål är att öka bärigheten på det statliga vägnätet, bidra till att antalet döda och skadade i trafiken minskar, bidra till att den samlade restiden på det statliga vägnätet minskar, bidra till att de totala utsläppen av kväveoxider och koldioxid samt antalet bullerstörda personer minskar, samt bidra till att restiden inom och mellan regioner minskar i förhållande till den totala restiden.

Mot bakgrund av Vägverkets verksamhetsmål har Vägverket redovisat följande effekter av verksamheten under år 1995.

Effektivitet

Under år 1995 har verkets verksamhet inriktats mot åtgärder för att förbättra framkomligheten på vägarna, bl.a. har nya vägar färdigställts. Effekten av de nya vägarna är en minskad reskostnad med 0,2 % av den totala reskostnaden på vägnätet.

Tillgänglighet

Åtgärder har främst koncentrerats på att öka vägars och broars bärighet. Under år 1995 har antalet vägar med bärighetsklass 1 ökat med 86 mil. Samtidigt minskade antalet mil i bärighetsklass 2 med 77 mil och bärighetsklass 3 med 11 mil. Antalet dygnkilometer med tillfälligt nedsatt bärighet minskade med 6 % jämfört med perioden 1992–1994. En orsak till minskade tillfälliga bärighetsrestriktioner är ändrade riktlinjer för bärighetsrestriktioner.

Trafiksäkerhet

Antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken har minskat sedan år 1989. Jämfört med år 1989 har antalet

let dödade minskat med 37 %. Jämfört med år 1994 är minskningen 3 %. Under år 1995 dödade 572 personer i trafiken.

Antalet svårt skadade i trafiken har minskat med 32 % mellan år 1989 och år 1995. Jämfört med år 1994 är minskningen ca 6 %. Det minskade antalet dödade under 1990-talet kan främst förklaras av att andelen unga och nyutbildade motortrafikanter har minskat, men även av den tekniska utvecklingen av bilarna och minskningar i biltrafiken under vissa perioder.

Risken att dödas och skadas svårt i trafiken har minskat för alla trafikantkategorier. Inkluderas även de lindrigt skadade är skaderisken emellertid i stort sett oförändrad.

Miljö

Bullermålen och målen för utsläpp av koldioxid kommer inte att nås inom överskådlig tid. 1,5 miljoner svenskar är utsatta för trafikbuller starkare än 55 decibelampere (dBA). Bullerproblemen är särskilt stora i större tätorter där Vägverket inte är väghållare.

Utsläppen av kväveoxider, kolväten, svaveldioxid samt avgaspartiklar minskar. Kväveoxidutsläppen från vägtrafiken minskade med 25 % mellan åren 1980–1995. Därmed uppnåddes inte målet om en 30-procentig minskning. Till år 2000 beräknas utsläppen enligt Vägverkets beräkningar ha minskat med 54 %.

Riksdagens mål att reducera kolväteutsläppen med 50 % mellan år 1980 och år 1995 uppnåddes. Riksdagens mål att reducera svavelutsläppen med 80 % mellan år 1988 och år 2000 klaras med marginal.

Regional balans

Reskostnaden för resenärer i de utpekade målområdena 2, 5b och 6, vilka motsvarar större delen av Sverige med undantag av tätbebyggda områden i södra och sydvästra Sverige samt Stockholm med omnejd, svarar i dag för 31 % av den totala reskostnaden med bil. Av den totala restidskostnadsminskningen under år 1995, som beror på väghållningsåtgärder, har 24 % tillfallit resenärer i det utpekade glesbygdsområdet, dvs. den regionala balansen har ur den aspekten inte förstärkts under året.

Av den väglängd som under året har förbättrats till bärighetsklass 1 finns 20 % i regionerna Norr och Mitt. Längden grusväg har under året minskats med 587 km varav 202 km avser åtgärder i regionerna Norr och Mitt. Region Norr och Mitt svarar för 22 % av landets trafikvolym men har tilldelats 30 % av Vägverkets resurser.

Resultatbedömning

Mot bakgrund av det redovisade resultatet anser regeringen att Vägverkets verksamhet har bidragit till förbättrad måluppfyllelse inom prioriterade områden i trafikpolitiken jämfört med år 1994. Regeringen vill dock

fästa riksdagens uppmärksamhet på att de redovisade resultaten endast är ett steg i rätt riktning och att fortsatta ansträngningar krävs i syfte att ytterligare minska antalet dödade och skadade i trafiken, förbättra underhållet på de statliga vägarna samt att minska trafikens miljöpåverkan och då särskilt bullerstörningarna från vägtrafiken. Enligt regeringens bedömning bör anslaget för drift och underhåll av statliga vägar ökas på bekostnad av nyinvesteringar i vägar för att i än högre grad förbättra resultatet inom särskilt viktiga områden såsom trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet.

Regeringen konstaterar att Riksrevisionsverket (RRV) riktat invändning mot Vägverkets årsredovisning för år 1994. Enligt RRV finns brister avseende den interna kontrollen samt efterlevnaden av gällande regelverk. RRV har också påtalat att statens ekonomiska intressen inte tillgodosetts på ett tillfredsställande sätt samt att upphandling skett utan konkurrens. Mot bakgrund av den av RRV framförda kritiken har Vägverket redovisat vilka åtgärder man vidtagit. Regeringen har bedömt de vidtagna åtgärderna som relevanta. Vägverkets årsredovisning för verksamhetsåret 1995 har reviderats av RRV som har avgivit en revisionsberättelse utan anmärkningar.

Regeringen påpekade i budgetpropositionen för budgetåret 1995/96 att Vägverkets årsredovisning för verksamhetsåret 1993 hade vissa brister, bl.a. ansåg regeringen att effekterna av att Vägverket har ett helhetsansvar för vägtrafiksystemet på ett bättre sätt borde framgå av årsredovisningen.

Regeringen konstaterar att årsredovisningarna för verksamhetsåren 1994 och 1995 har förbättrats. Uppdelningen av verksamhetsgrenar och resultatområden har på ett förtjänstfullt sätt strukturerat Vägverkets verksamhet så att det i årsredovisningen har blivit möjligt att följa upp verksamheter och resultat. Regeringen anser att Vägverkets årsredovisningar är bra och ser positivt på Vägverkets ambitioner att utveckla årsredovisningen till ett dokument som redovisar utförda prestationer och effekter i förhållande till uppställda verksamhetsmål.

Av de inledningsvis redovisade resultaten av 1995 års verksamhet framgår dock att förmågan att redovisa resultat inom alla verksamhetsområden ännu inte är fullt utvecklad. Regeringen kommer i det kommande regleringsbrevet för Vägverket att utveckla kraven på verkets resultatredovisning. Regeringen anser att verksamheten i första hand skall redovisas i effektkriterier. En sådan redovisning är emellertid svår och kostsam och kan inte alltid göras. Däremot kan utförda prestationer alltid redovisas så att redovisningen ger en uppfattning om i vilken mån verksamheten bidragit till att uppfylla de trafikpolitiska målen.

Anslag för budgetåret 1997

Övergripande mål

Regeringens överväganden

Övergripande mål för Vägverket

Under år 1997 skall Vägverket verka för att åstadkomma ett effektivt vägtransportsystem som uppfyller högt ställda krav på trafiksäkerhet med hänsyn tagen till miljö och regional balans.

Det övergripande målet för Vägverkets verksamhet är att åstadkomma ett effektivt vägtransportsystem som uppfyller högt ställda krav på trafiksäkerhet med hänsyn tagen till miljö och regional balans.

I syfte att stärka förutsättningarna att nå det övergripande målet beslutade riksdagen under våren 1996 att fastställa ett sektorsansvar för Vägverket (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231). Vägverkets sektorsansvar omfattar hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt frågor som rör väg-informatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet. Vägverket kan genom det fastställda sektorsansvaret på ett bättre sätt än tidigare verka samlande och pådrivande inom hela vägtransportsystemet i syfte att uppnå de trafik- och miljöpolitiska målen.

Av den ovan redovisade resultatredovisningen för år 1995 framgår att det kvarstår brister i vägtransportsystemet med hänsyn till de trafik- och miljöpolitiska målsättningarna som beslutats av regering och riksdag.

Genom de senaste årens kraftfulla åtgärder inom vägtransportsystemet har framkomligheten och trafiksäkerheten ökat och miljösituationen förbättrats. Regeringen anser att Vägverkets arbete även fortsättningsvis skall inriktas på åtgärder med hög effektivitet och som leder till hög trafiksäkerhet. I befintliga miljöer är det dock inte alltid möjligt att lösa miljö- och trafiksäkerhetsproblem genom anläggandet av nya vägar. I sådana fall är regeringens bedömning att Vägverkets arbete bör inriktas på att miljö- och trafiksäkerhetsmålen prioriteras framför tillgänglighets- och effektivitetsmålen. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter och funktionshindrade bör dock öka. Begränsningar i framkomlighet genom särskilda restriktioner i form av hastighetsnedsättningar, förbud för tung trafik, inrättande av miljözoner m.m. är metoder som Vägverket och andra huvudmän inom vägtransportsystemet aktivt bör tillämpa.

A 1. Vägverket: Administrationskostnader

1994/95	Utgift	484 002 ¹	Anslagssparande	18 845 ²
1995/96	Anslag	463 631 ³	Utgiftsprognos	448 000
			därav 1996	448 000
1997	Förslag	440 000		
1998	Beräknat	465 000		
1999	Beräknat	465 000		

¹ Beloppen anges i tusental kr

² Avser anslagssparande/utnyttjande av kredit vid utgången av verksamhetsåret 1995

³ Avser 12 månader

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Med anslaget finansieras kostnaderna för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och gemensamma kostnader för verket.

En jämförelse mellan budget och utfall år 1995 visar ett anslagssparande på 18,8 miljoner kronor. Under år 1996 beräknas anslagssparandet öka till 34 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Resurser 1997

Ramanslag 440 000 tkr

I regeringens långsiktiga plan för att återställa statsbudgeten i balans har regeringen redan i föregående budgetproposition redovisat kraftfulla besparingar, bl.a. inom den statliga konsumtionen. Vägverkets anslag för administrationskostnader för budgetåret 1995/96 minskades därför. En fortsatt reduktion av statens konsumtion gäller även för de kommande åren.

Mot bakgrund av årets förväntade anslagssparande och mot bakgrund av behovet av fortsatta besparingar inom statlig konsumtion bedömer regeringen därför att anslaget för administrationskostnader bör omfatta 440 miljoner kronor för år 1997. Särskild hänsyn har därvid tagits till att Vägverket har möjlighet att minska sina lokalkostnader.

I syfte att erhålla en god kassahållning i staten avser regeringen att i regleringsbrev för Vägverket för budgetåret 1997 räntebelägga samtliga Vägverkets anslag utom sådana anslagsposter som avser transfereringar. Vägverket och Banverket har utvecklat en modell för räntebeläggning som innebär att inga ränteeffekter uppstår till följd av anslagssparanden/kreditutnyttjanden. Modellen är i stället strikt kopplad till faktisk anslagsförbrukning. Därmed är många negativa effekter av den hittillsvarande räntemodellen eliminerade. De båda verken kommer också att ges i uppdrag att följa upp och

utvärdera modellen samt återkomma till regeringen med förslag på eventuella justeringar om sådana behöver göras.

I syfte att möjliggöra ökade underhållsinsatser på det statliga vägnätet då besparingar görs i Vägverkets administration bör Vägverket bemyndigas att få överföra medel från anslaget Vägverket: Administrationskostnader till anslaget Drift och underhåll av statliga vägar för att utnyttjas för de ändamål som gäller för detta anslag.

A 2. Drift och underhåll av statliga vägar

1994/95	Utgift	5 440 971 ¹	Anslagssparande	0 ²
1995/96	Anslag	5 867 250 ³	Utgiftsprognos	5 904 000
			därav 1996	5 904 000
1997	Förslag	6 010 910		
1998	Beräknat	6 354 584		
1999	Beräknat	7 359 934		

¹ Beloppen anges i tusental kr

² Avser anslagssparande/utnyttjande av kredit vid utgången av verksamhetsåret 1995. (Vägverket har utöver anvisat anslag budgetåret 1994/95 för verksamheten under år 1995 utnyttjat 66,6 miljoner kronor av anslaget för budgetåret 1995/96.)

³ Avser 12 månader

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget Drift och underhåll av statliga vägar är avsett att användas dels för verkets väghållar- och myndighetsansvar för det statliga vägnätet, dels för verkets sektorsansvar för hela vägtransportssystemet.

De utgifter som belastar anslaget är drift, underhåll och förbättringsarbeten av statliga vägar, räntor och amorteringar på upptagna lån för broar som ersätter färjor, forskning och utveckling, viss central och regional administration, räntor och amortering på lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar i anläggningstillgångar och omsättningstillgångar. Vägverkets ansvar för forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet behandlas också i regeringens proposition om forskning (prop. 1996/97:5).

I enlighet med riksdagens beslut om Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportssystemet belastas också anslaget med kostnader för verkets sektorsuppgifter, såsom bl.a. arbetet med olika reformer inom miljö och trafiksäkerhetsområdet, utredningsverksamhet för väg-informatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning och yrkestrafik. Dessutom får anslaget belastas med kostnader för att finansiellt stödja utvecklings- och demonstrationsprojekt, för informationsverksamhet och för åtgärder som är av betydande samhällsintresse m.m. Vägverket får också använda medel från anslaget för att finansiera merkostnader som uppstår för polisen vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter.

De huvudsakliga utgiftsposterna på området är kostnaderna för köp av drift- och underhållsentsprenader.

En jämförelse mellan budget och utfall år 1995 visar att Vägverket utöver anvisat anslag för verksamheten år 1995, efter bemyndigande av regeringen, utnyttjat 66,6 miljoner kronor av anslaget som anvisats för verksamhetsåret 1996. Skälet för detta var kostnader för rekonstruktionsarbeten på vägnätet i Norrbotten och Värmland till följd av översvämningsskador orsakade av en kraftig vårflood våren 1995.

Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande år visar på ett överskridande på ca 100 miljoner kronor orsakade av ett ökat vägunderhåll.

Regeringens överväganden

Resurser 1997

Ramanslag 6 010 910 tkr

Regeringen redovisade i budgetpropositionen år 1995 vilka resurser som enligt Vägverket krävs för drift och underhåll av statliga vägar för att Vägverkets ambitionsnivå för kvaliteten i den statliga väghållningen skall kunna uppfyllas. Vägverkets strategi omfattade reinvesteringar i länsvägar med 460 miljoner kronor/år i tio år, bärighetsåtgärder och tjälsäkring med 900–2 000 miljoner kronor/år i tio år, beläggning av grusvägar med 200 miljoner kronor/år i tio år samt åtgärder för att erhålla lika ytstandard med 900 miljoner kronor/år i tio år. Totalt omfattade Vägverkets strategi ett behov av en årlig anslagsökning på 3,6 miljarder kronor. Regeringen konstaterade samtidigt att Vägverkets anspråk på medel under den kommande tioårsperioden inte kunde inrymmas inom statsbudgetens ramar. Regeringen föreslog därvid ett i stort sett reellt oförändrat anslag för drift och underhåll för år 1996.

I årets anslagsframställning har Vägverket redovisat dels ett basprogram för vägunderhåll som är jämförbart med dagens situation, dels ett mållalternativ med en högre ambitionsnivå. Jämfört med basprogrammet, som omfattar 6 077 miljoner kronor, föreslår Vägverket en utökad satsning på trafiksäkerhet med 60 miljoner kronor, miljöåtgärder med 210 miljoner kronor, väg-informatik med 30 miljoner kronor, vägunderhåll med 1 348 miljoner kronor och kompletteringsprodukter i vägnätet med 528 miljoner kronor. Vägverkets mållalternativ inrymmer således en utökad satsning på 2,2 miljarder kronor utöver basnivån. Med en sådan anslagsökning anser Vägverket att vägkapitalet kan vidmakthållas på nuvarande nivå och att förbättringar och utjämnningar över landet kan ske vad gäller vägnas ytstandard och bärighet. Dessutom kan trafiksäkerhetsmålen för år 2000 uppnås liksom miljömålen enligt den särskilda planen för miljö och trafiksäkerhet.

Vägverket konstaterar att anslagsnivån under de se-

naste åren har inneburit en försämring av beläggningarnas tillstånd på delar av det mindre och medelstora vägnätet.

Vägverket har på uppdrag av regeringen utarbetat en särskild plan för miljö och trafiksäkerhet. I planen redovisar Vägverket en strategi för hur miljö- och trafiksäkerhetsmålen för vägtrafiken skall kunna uppnås till år 2000 respektive år 2003. Den särskilda planen förutsätter ett samarbete mellan olika aktörer; förutom Vägverket exempelvis med kommunerna, trafikhuvudmännen och polisen.

Under år 1996 använder Vägverket ca 800 miljoner kronor av anslaget A 2. Drift och underhåll av statliga vägar för reformer i den särskilda planen, varav 600 miljoner kronor avser trafiksäkerhetsåtgärder och 200 miljoner kronor miljöåtgärder. För att genomföra hela reformpaketet i den särskilda planen krävs totalt insatser på 4 180 miljoner kronor per år varav Vägverkets del är 1 600 miljoner kronor per år. Av detta avser 1 100 miljoner kronor trafiksäkerhetsåtgärder och 500 miljoner kronor miljöåtgärder. För att Vägverket skulle kunna fullfölja sin del av den särskilda planen krävs således att anslaget utökas med 800 miljoner kronor utöver dagens nivå.

Under år 1996 disponerar Vägverket särskilt 37,5 miljoner kronor av anslaget Drift och underhåll av statliga vägar för väginformatik (RTI-program). Inom ramen för Vägverkets sektorsansvar som fastställdes av riksdagen i maj 1996 ingår ansvar för frågor om väginformatik (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231). Av Vägverkets anslagsframställning framgår att 70 miljoner kronor avsatts för väginformatik i Vägverkets basalternativ och ytterligare 30 miljoner kronor föreslås i det utökade målalternativet.

Med hänsyn till det tillgängliga utrymmet inom utgiftsområdet kan emellertid inte Vägverkets målnivå för anslaget Drift och underhåll av statliga vägar genomföras. Den satsning som inryms i regeringens förslag för år 1997 innebär dock ett visst utrymme för ytterligare satsningar på vägunderhåll, trafiksäkerhet, miljö eller väginformatik, dock inte tillräckligt för att långsiktigt uppnå de uppsatta trafikpolitiska och miljöpolitiska målen. Det ankommer på Vägverket att fördela resurserna inom anslaget på ett sådant sätt att de trafik- och miljöpolitiska målen kan nås i så hög utsträckning som möjligt. Det skall ske med beaktande av vad som inledningsvis anförts om de övergripande målen för Vägverket.

Regeringen bedömer att det långsiktigt kommer att finnas möjlighet att höja anslagen till drift och underhåll av statliga vägar, om detta får ske på bekostnad av investeringar i infrastruktur. De närmaste åren är emellertid investeringsanslagen till stora delar in-tecknade av pågående projekt. En strategi för hur infrastrukturhållningen skall utvecklas kommer att presenteras av regeringen senare under hösten 1996.

Mot bakgrund av ovanstående faktorer beräknar regeringen anslaget Drift och underhåll av statliga vägar för budgetåret 1997 till 6 010 910 000 kronor. Vid

beräkningen av anslaget har regeringen tagit hänsyn till att 107 000 kronor avräknats för överföring av arkiv från Vägverket Region Mitt och Region Mälardalen till Riksarkivet.

A 3. Byggnad av vägar

1994/95	Utgift	5 655 658 ¹	Anslagssparande	1 134 453 ²
1995/96	Anslag	7 442 656 ³	Utgiftsprognos	8 425 000
			därav 1996	5 282 000
1997	Förslag	4 314 313		
1998	Beräknat	3 785 000		
1999	Beräknat	3 676 000		

1 Beloppen anges i tusental kr

2 Avser anslagssparande/utnyttjande av kredit vid utgången av budgetåret 1994/95

3 Avser 18 månader

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

De utgifter som belastar anslaget är byggande av stamvägar och övriga riksvägar, bärighetshöjande åtgärder på vägnätet samt ränta och amortering för lån för väg E 6, delen Stenungsund-Ljungskile.

De huvudsakliga faktorerna som styr utgifterna på området är konkurrenssituationen och kostnadsutvecklingen inom anläggningssektorn.

En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar att anslagssparandet var mycket stort, 1,1 miljard kronor. Skälet till detta var bl.a. att planerade byggstarter har blivit försenade på grund av försenade planarbeten. Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande år visar dock att Vägverket kommer att förbruka största delen av anslagssparandet under budgetåret 1995/96. Detta beror delvis på att anslaget minskades inför budgetåret 1995/96, men också på att ett antal projekt numera kommit igång. Anslagssparandet beräknas vid utgången av år 1996 vara ca 150 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Resurser 1997

Ramanslag 4 314 313 tkr

Planeringsram 1998–1999

Planeringsram 1998: 3 785 000 tkr

Planeringsram 1999: 3 676 000 tkr

Inom ramen för anslaget finansieras investeringar i stamvägar, övriga riksvägar och bärighetshöjande åtgärder

inom bärighetsprogrammet. Med utgångspunkt från det av riksdagen år 1995 beviljade anslaget för budgetåret 1995/96 och anvisade planeringsramar för åren 1997 och 1998 har Vägverket upprättat en investeringsplan för de tre verksamhetsåren 1996–1998. Följande större projekt har startats under år 1995 och första halvåret 1996:

OBJEKT	KOSTNAD , MKR
E 4 Traryd–Ljungby	405
E 4 Väderstad–Mjölby	330
E 4 Vid Tännö	260
E 4 Gammelsta Nyköping	253
E 4 Överdalen–Utansjö	181
E 4 Sväm–Stora Åby	169
E 4 Mölletofta–Ljungaskog	159
E 4 Häggvik–Rotebro	119
E 4 Kungens kurva–Hallunda	93
E 4 Gustavsvik–Lunde	70
E 4 Haga norra tpl–Kista tpl	54
E 4 Vägtrafikledning huvudvägar	45
E 6 Ryamotet–P länsgräns	115
E 6 Fåssbergsmotet	72
E 6 Gnistängsmotet	42
Rv 20 Grundbro–Järsta	64
Rv 40 O länsgräns–Högåsen	155
Rv 80 Storvik–Sandviken	250
Rv 61 Kil–Fagerås etapp 1	201
Rv 61 Kil–Fagerås etapp 2	180
Rv 55 Härvesta–Örsundsbro	52

Den nationella väghållningsplanen för åren 1994–2003 omfattar investeringar på 34,6 miljarder kronor i stamvägnätet. Nedlagda kostnader fram t.o.m. juni 1996 är 12,8 miljarder kronor. Detta har resulterat i att andelen väg på väg E 4 mellan Helsingborg och Stockholm med full målstandard har ökat från 48 % år 1993 till 70 % år 1996. Övriga effekter framgår av nedanstående tabell med genomförandeläget för den nationella väghållningsplanen fördelat på stråk.

NATIONELL VÄGHÅLLNINGSPLAN 1994–2003

STRÅK		MEDEL 1994–2003	MÅL VÄGBREDD	LÄNGD MIL	UPPNÅTT 1993 MIL	MÅL 2003 MIL
E4	Helsingborg–Stockholm	7 410	Mv.	57	28	57
E4	Stockholm–Gävle	2 540	Mv.	17	6	12
E4	Gävle–Sundsvall	1 550	13 m	21	14	17
E4	Sundsvall–Haparanda	2 100	13 m	65	48	51
Rv40	Göteborg–Jönköping	3 700	Mv.	14	2	14
E6	Trelleborg–Göteborg	2 180	Mv.	31	20	31
E6	Göteborg–Svinesund	2 170	Mv./13 m	19	6	11
E20	Göteborg–Örebro	250	13 m	28	26	28
E20	Örebro–Södertälje	2 660	Mv.	16	5	15
E18	Riksgränsen–Kapellskär	3 280	Mv./13 m	51	13	30
E22	Malmö–Norrköping	1 260	13 m	52	42	52
Rv70	Enköping–Mora	260	13 m	24	11	13
Rv45	Göteborg–Segmon	1 200	13 m	21	5	8
Rv26	Halmstad–Jönköping	340	13 m	14	1	4
Rv48/64	Jönköping–Kristinehamn	85	13 m	18	3	4
Rv50/60	Ödeshög–Borlänge	790	13 m	27	11	19
Rv55/56/53/67	Norrköping–Gävle	520	13 m	28	8	12
Rv25	Halmstad–Kalmar	200	13 m	23	¹⁾	²⁾
Rv31/33	Jönköping–Västervik	200	13 m	18	¹⁾	²⁾
E10	Töre–Riksgränsen	110	9 m	42	¹⁾	²⁾
E12	Holmsund–Umbukta	510	9/13 m	46	¹⁾	²⁾
E14	Sundsvall–Storlien	260	9/13 m	29	¹⁾	²⁾
E65	Malmö–Ystad	210	Mv./13m	5	¹⁾	²⁾
Rv45	Segmon–Karesuando	860	9/13 m	137	¹⁾	²⁾
Summa		34 645		803		

1 Kortare avsnitt

2 Mindre projekt

GENOMFÖRANDELÄGET AV DEN NATIONELLA VÄGHÅLLNINGSPLANEN 1996-06-30

STRÅK		NEDLAGD KOSTNAD 9307-9606	UPPNÅTT JUN-96 MIL	PROGNOS KOSTNAD TILL 2004	PROGNOS MÅL 2004 MIL
E4	Helsingborg-Stockholm	3 134	40	7 290	57
E4	Stockholm-Gävle	700	9	2 500	12
E4	Gävle-Sundsvall	32	15	1 550	17
E4	Sundsvall-Haparanda	2 308	50	2 040	51
Rv40	Göteborg-Jönköping	310	2	3 660	14
E6	Trelleborg-Göteborg	1 683	26	2 200	31
E6	Göteborg-Svinesund	728	11	2 100	11
E20	Göteborg-Örebro	269	26	240	28
E20	Örebro-Södertälje	747	7	2 580	15
E18	Riksgränsen-Kapellskär	1 376	18	3 300	30
E22	Malmö-Norrköping	397	45	1 170	52
Rv70	Enköping-Mora	7	11	260	13
Rv45	Göteborg-Segmon	42	5	1 200	8
Rv26	Halmstad-Jönköping	186	3	340	4
Rv48/64	Jönköping-Kristinehamn	9	3	85	4
Rv50/60	Ödeshög-Borlänge	185	12	790	19
Rv55/56/53/67	Norrköping-Gävle	72	9	520	12
Rv25	Halmstad-Kalmar	6		200	
Rv31/33	Jönköping-Västervik	9		200	
E10	Töre-Riksgränsen	8		110	
E12	Holmsund-Umbukta	21		510	
E14	Sundsvall-Storlien	230		230	
E65	Malmö-Ystad	151		210	
Rv4	Segmon-Karesuando	190		860	
Summa		12 798		34 145	

Kommentarer: Alla belopp redovisas i prisnivå 1993-07-01. Prognos kostnader till år 2004 är mycket osäker på grund av den långa tid som återstår. Uppnådd målstandard 96-06 baseras på vägobjekt som öppnats för trafik. Prognosen för år 2004 förutsätter medelstilleddelning enligt planen.

Med utgångspunkt från den år 1995 anvisade planeringsramen för år 1997 (4 520 miljoner kronor) har Vägverket bedömt den del av planeringsramen som inte är in-tecknad i redan pågående projekt till drygt 1 miljard kronor vid ingången av år 1997.

Vägverket har med utgångspunkt i tidigare fastställda planeringsramar redovisat att följande större vägprojekt skulle kunna påbörjas under år 1997:

VÄGPROJEKT	TOTALT	BUDGET1997
E 4 Stora Åby-Väderstad (E län)	444	43
E 4 Trafikplats Hallunda (AB län)	54	54
E 22 Söderåkra-Hossmo (H län)	530	90
Rv 23 Förbi-Hässleholm (L län)	95	60
Rv 29 Hoka-Hakafors (K län)	180	10
Rv 30 Bredåkra-Möllenås (K län)	100	30
Summa	1 403	287

Kostnaden under år 1997 för dessa projekt kan beräknas till ca 287 miljoner kronor. Totalt omfattar dessa projekt investeringar på 1 403 miljoner kronor.

Utöver dessa investeringar har Vägverket planerat att göra nystarter av smärre investeringar i övriga riksvägar för ca 240 miljoner kronor och nystarter av bärighetshöjande åtgärder för ca 600 miljoner kronor.

Riksrevisionsverket har påpekat det olämpliga i att Vägverkets lån i Riksgäldskontoret för investeringar i väg E 6, delen Stenungsund-Ljungskile, saknar en plan för återbetalning trots att vägen har varit öppen för trafik i flera år. Vägverket har i årets anslagsframställning, liksom under tidigare år, föreslagit regeringen att Vägverket skall beviljas ett engångsanslag om 1 015 miljoner kronor för lösen av Vägverkets lån för väg E 6. Regeringen bedömer det emellertid inte som möjligt att vid ett enda tillfälle lyfta Vägverkets hela lån för väg E 6 i Riksgäldskontoret. Även om inte statens upplåningsbehov ökar genom att göra en sådan transaktion kommer det att belasta statsbudgetens underskott. Re-

geringen föreslår i stället att Vägverket skall få belasta anslaget Byggnade av vägar årligen med ett belopp som lägst motsvarar verkets avskrivningar för gjorda investeringar på väg E 6.

I syfte att minska underskottet i statsbudgeten har regeringen i årets vårproposition (prop. 1995/96:150) redovisat vilka besparingar som skall genomföras fördelat på olika utgiftsområden. Inom ramen för utgiftsområde 22 har ett ytterligare krav på besparingar lagts fast, jämfört med de besparingsbeting som redovisades i den förra budgetpropositionen. Detta besparingskrav omfattar 210 miljoner kronor för år 1997 och ytterligare 95 miljoner kronor för år 1998, samt omfördelning av 350 miljoner kronor från år 1998 till åren 2000–2001. Regeringen anser att anslaget för Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar skall höjas för år 1997. För att finansiera en sådan höjning av statsbidraget inom ramen för av riksdagen fastställt utgiftstak måste bl.a. anslaget för Byggnade av vägar minskas jämfört med vad som tidigare planerats (jfr avsnitt A 5. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar).

I enlighet med Dennisöverenskommelsen skall diverse olika investeringar i kollektivtrafikanläggningar finansieras med överförda vägmedel. Skälet för detta är att medel frigörs från anslaget för byggande av vägar när planerade vägprojekt i stället finansieras genom lån och vägtullar. Riksdagen har tidigare beslutat (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) att Vägverket får överföra vägmedel till anslaget Byggnade av länstrafikanläggningar för utbetalning till Stockholms läns landsting i takt med att avsätta medel frigörs. Utöver de projekt som Stockholms läns landsting ansvarar för skall även Nynäsbanans upprustning delvis finansieras med sådana överförda vägmedel. Medel för Nynäsbanans utbyggnad till dubbelspår finns redan anvisade över Banverkets anslag Nyinvesteringar i stomjärnvägar. Däremot har inte frigjorda vägmedel överförts till Banverkets disposition. Regeringen har därför i årets budgetproposition, vid beräkningen av anslaget Byggnade av vägar respektive anslaget Nyinvesteringar i stomjärnvägar, särskilt tagit hänsyn till detta.

Mot bakgrund av vad som ovan nämnts beräknar regeringen anslaget Byggnade av vägar till 4 344 miljoner kronor för år 1997. Planeringsramen för år 1998 beräknas till 3 785 miljoner kronor och planeringsramen för år 1999 beräknas till 3 676 miljoner kronor. De av regeringen föreslagna planeringsramarna är mycket knappa för åren 1998 och 1999. Vägverket bör redan inför verksamhetsplaneringen för år 1997 beakta de minskade anslag som aviseras för åren 1998 och 1999 genom att anpassa byggstarterna och tillse att pågående utbyggnader kan fullföljas utan avbrott.

A 4. Byggnade av länstrafikanläggningar

1994/95	Utgift	1 326 832 ¹	Anslagssparande	1 027 017 ²
1995/96	Anslag	2 374 000 ³	Utgiftsprognos	2 664 000
			därav 1996	1 965 000
1997	Förslag	1 228 000		
1998	Beräknat	1 233 000		
1999	Beräknat	1 293 000		

1 Beloppen anges i tusental kr

2 Avser anslagssparande/utnyttjande av kredit vid utgången av budgetåret 1994/95

3 Avser 18 månader

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget används för att finansiera planerade åtgärder i det regionala trafiksystemet i enlighet med fastställda länstrafikanläggningsplaner och för finansiering av kollektivtrafikanläggningar enligt de särskilda storstadsöverenskommelserna.

De utgifter som belastar anslaget är Vägverkets kostnader för byggande av länsvägar och Banverkets kostnader för investeringar i länsjärnvägar. Vidare lämnas från anslaget bidrag till byggande av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar. Såsom regionala kollektivtrafikanläggningar räknas väg-, gatu- och spår-anläggningar för regional kollektiv persontrafik, kommunala flygplatsanläggningar, kajanläggningar för regional kollektiv person- och godstrafik, investeringar i fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik samt stationer, terminaler, vänthallar och liknande anläggningar. Från anslaget betalas även medel till kollektivtrafikinvesteringar enligt storstadsöverenskommelserna i de fall någon annan än staten är huvudman för genomförandet.

En jämförelse mellan budget och utfall år 1995 visar ett mycket stort anslagssparande, drygt 1 miljard kronor. Skälet till detta är att genomförandet av storstadspaketet gått långsammare än planerat. Regeringen stoppade därför utbetalningen av statsbidrag till Stockholms läns landsting för investeringar i kollektivtrafikanläggningar liksom alla byggstartar av nya vägprojekt i regionen. I maj 1996 beslutade regeringen att häva byggtoppet och bemyndiga Vägverket att fortsätta utbetalningen av statsbidrag till Stockholms läns landsting.

Med anledning av remissbehandlingen av Vägtullsutredningens slutbetänkande (SOU 1995:82) Finansieringslösningar för Dennis- och Göteborgsöverenskommelserna har den för Göteborgsöverenskommelsen föreslagna finansieringslösningen ifrågasatts av de regionala parterna. Därmed kan den överenskomna finansieringen äventyras. För att inte skapa en ofinansierad låneskuld har regeringen i beslut den 15 februari 1996 tills vidare stoppat dels återstående utbetalningar av statsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar, dels igångsättningen av de vägprojekt i överenskommelsen

som finansieras med ordinarie anslagsmedel. Som en följd av förseningarna i genomförandet av storstadsöverenskommelserna beräknas anslagssparandet vid utgången av år 1997 till ca 737 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Resurser 1997

Ramanslag 1 228 000 tkr

Planeringsram 1998–1999

Planeringsram 1998: 1 233 000 tkr

Planeringsram 1999: 1 293 000 tkr

Från anslaget bekostas såväl investeringar i enlighet med fastställda länstrafikanläggningsplaner som statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar i Stockholm, Göteborg och Malmö. På grund av förseningar vid genomförandet av storstadspaketen kommer inte behovet av statsbidrag att vara så omfattande under år 1997 som Vägverket beräknat. Regeringen föreslår därför ett något mindre anslag än vad som Vägverket föreslagit. Regeringen beräknar anslaget för år 1997 till 1 228 miljoner kronor. För år 1998 beräknas anslaget till 1 233 miljoner kronor och för år 1999 till 1 293 miljoner kronor.

A 5. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar

1994/95	Utgift	655 247 ¹	Utg. reservation	13 103 ²
1995/96	Anslag	329 449 ³	Utgiftsprognos	343 000
			därav 1996	343 000
1997	Förslag	610 000		
1998	Beräknat	610 000		
1999	Beräknat	610 000		

¹ Beloppen anges i tusental kr

² Avser reservation vid utgången av verksamhetsåret 1995

³ Avser 12 månader

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

De utgifter som belastar anslaget är utbetalning av statliga bidrag till drift och byggande av enskilda vägar samt viss administration vid Vägverket.

En jämförelse mellan budget och utfall år 1995 visar att det anvisade anslaget underskreds med 13,1 miljoner kronor.

Prognosen för anslagsbelastningen under innevaran-

de år visar att samtliga anvisade medel beräknas att förbrukas.

Regeringens överväganden

Övergripande mål

Målet med bidragsverksamheten till enskilda vägar är att upprätthålla standard och tillgänglighet på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet.

Resurser 1997

Anslag 610 000 tkr

Riksdagen beslutade våren 1995 efter förslag från regeringen att minska anslaget Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar från 657 miljoner kronor till 329 miljoner kronor (prop. 1994/95:100 bil. 7, bet. 1994/95:TU18, rskr. 1994/95:239). Mot bakgrund av riksdagens beslut uppdrog regeringen åt Vägverket att redovisa hur det statliga stödet till enskild väghållning används och hur det fördelas på olika ändamål och regioner samt vilka övriga former av bidrag som finns till enskilda vägar.

Statsbidragets användning under år 1995

Vägverkets utredning visar att *det enskilda vägnätet är totalt 28 000 mil långt varav drygt 15 000 mil inte erhåller något bidrag vare sig från stat eller kommun*. En stor del av dessa vägar, 85 %, är skogsbilvägar som inte är öppna för allmän trafik.

Det enskilda vägnätet som erhåller statsbidrag är i dag 7 400 mil och förvaltas av 24 000 enskilda väghållare. Som jämförelse kan nämnas att det statliga vägnätet omfattar 9 800 mil och de kommunala gatu- och vägnätet 3 700 mil väg. Det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet växer med ca 40 mil per år.

Trafikarbetet på det enskilda vägnätet är litet, främst beroende på att andelen korta resor är stor. En tredjedel av det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet har en årsmedelsdygnstrafik som överstiger 100 fordon per dygn.

Antalet boende utmed det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet är ca 800 000 personer i ca 330 000 bostäder. Totalt 15 väghållare har färjeleder som erhåller statsbidrag. Exempel på dessa färjeleder är Visingsöfärjan i Jönköpings län, Ornöfärjan, Tynningöfärjan och Högmarsöfärjan i Stockholms län samt färjorna till Norderöarna i Göteborgs och Bohus län.

Cirka 400 mil av det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet sköts av kommunerna utan ersättning från vägsammanslutningarna. Det statliga bidraget betalas i dessa fall direkt till de aktuella kommunerna (29 st).

153 kommuner lämnar bidrag till de enskilda vägföreningarna för att täcka skillnaden mellan det statliga bidraget och den faktiska väghållningskostnaden. Ytterligare en del kommuner lämnar endast ett mindre

bidrag. Den väglängd som berörs är ca 2 000 mil.

I de återstående 36 kommunerna lämnas inget statligt bidrag till de enskilda vägföreningarna. Den väglängd som här berörs är ca 460 mil.

Totalt uppgick kommunernas ekonomiska engagemang i enskilda vägar med statsbidrag till ca 160 miljoner kronor under år 1995. Den egna insatsen från de enskilda vägföreningarna var lika stor, 160 miljoner kronor. Det statliga bidraget var 660 miljoner kronor. Totalt var således utgifterna för den enskilda statsbidragsberättigade väghållningen under år 1995 ca 980 miljoner kronor. Statsbidraget fördelades år 1995 på följande ändamål:

Årlig drift	500 mkr
Särskild drift	75 mkr
Byggande	34 mkr
Färjor	34 mkr
Administration	17 mkr
Summa	660 mkr

Av statsbidraget till årlig drift avsattes år 1995 375 miljoner kronor till drift av utfartsvägar för fast boende och 55 miljoner kronor för genomfartsvägar.

Den privata insatsen per hushåll till det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet var som nämnts ovan 160 miljoner kronor under år 1995. Snittkostnaden varierade från knappt 600 kronor per hushåll i region Skåne till ca 1 300 kronor per hushåll i region Norr. Variationen per hushåll är dock stor.

Effekter av minskade statliga bidrag år 1996

Villkoren för att erhålla statsbidrag för drift och byggande av enskilda vägar finns reglerat i förordningen (1989:891) om statsbidrag till drift och byggande av enskilda vägar samt i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1990:4) om statsbidrag till enskild väghållning. Enskilda vägar som erhåller statligt driftbidrag skall hållas öppna för trafik.

Enligt bidragsförordningen lämnas statsbidrag till årlig drift varierande mellan 40–80 % beroende på till vilken kategori vägen hör. Efter halveringen av anslaget för statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar är bidragsandelen följande:

VÄGKATEGORI	BIDRAG ÅR 1996, %
Utfartsväg för fast boende	
inom landsbygdsområde	30
Väg för fast boende inom	
bebyggelseområde	18
Genomfartsväg	34
Väg av betydelse för friluftslivet	22
Väg för fritidshusbebyggelse	18
Väg för näringslivet	30

Vägverket har i sin utredning gjort bedömningen att en konsekvens av de halverade anslagen är att en tredjedel av de statsbidragsberättigade enskilda vägarna kommer att stängas för allmän trafik om inte kommunerna kompenserar för det minskade anslaget. Vägverket har samtidigt bedömt att en minskning av anslaget till högst 25 % jämfört med år 1995 inte torde medföra någon omfattande avstängning av de enskilda vägarna för allmänheten. Avstängningarna bedöms i detta fall till ca 10 %.

Vägverket har även redovisat förslag till hur utformningen av det statliga bidragssystemet bör utformas för att erhålla ett stöd vid 1996 års anslagsnivå som särskilt beaktar att inte kostnaderna för den privata insatsen per hushåll blir oskäligt höga liksom alternativ där friluftslivets och näringslivets vägar prioriteras. Vägverket redovisar även förslag till ett sammanvägt alternativ med krav på ett statligt bidrag om 630 miljoner kronor.

Vägverkets utredning visar att den genomsnittliga kostnaden för enskild väghållning per hushåll under år 1996 efter avdrag för statsbidrag är 1 800 kronor per år. Om den egna kostnaden för väghållning per hushåll maximeras till högst 3 600 kronor per år behöver ca 4 000 föreningar ett tilläggsbidrag om 50 miljoner kronor per år. Maximeras den egna kostnaden till 2 400 kronor per år behöver 6 500 vägföreningar tilläggsbidrag på tillsammans 80 miljoner kronor. Skall den egna kostnaden maximeras till högst genomsnittskostnaden 1 800 kronor behöver 10 000 vägföreningar ett tilläggsbidrag på sammanlagt 110 miljoner kronor. För friluftsalternativet föreslår Vägverket ett ökat anslag med 180 miljoner kronor och för näringslivsalternativet ett utökat anslag med 70 miljoner kronor.

Av remissinstanserna anser Riksrevisionsverket (RRV) att det inte går att göra de kvantifieringar av avstängningsfrekvenser som Vägverket gjort i sin utredning. RRV ifrågasätter också den schablonmässiga hanteringen av bidraget utan koppling till den samhälls-ekonomiska nyttan av bidraget, vilket RRV förordar som ledstjärna vid beslut om bidrag. Övriga remissinstanser förordar ett höjt anslag till 1995 års nivå utan att ifrågasätta varken Vägverkets utredningsmetodik eller syftet och målet med anslaget. Kommunförbundet är emellertid berett att föra en diskussion om omprioriteringar inom anslaget på olika ändamål.

Mot bakgrund av Vägverkets utredning föreslår regeringen att anslaget Bidrag till byggande och drift av enskilda vägar skall höjas i nivå med Vägverkets förslag till sammanvägt alternativ. Regeringen beräknar mot bakgrund av vad som nyss anförts anslaget till 610 miljoner kronor för år 1997.

A 6. Vägverket: Kostnader för registerverksamhet

1994/95	Utgift	341 352 ¹	Anslagssparande	31 051 ²
1995/96	Anslag	598 513 ³	Utgiftsprognos	567 000
			därav 1996	386 000
1997	Förslag	371 000		
1998	Beräknat	385 000		
1999	Beräknat	385 000		

1 Beloppen anges i tusental kr

2 Avser anslagssparande/utnyttjande av kredit vid utgången av budgetåret 1994/95

3 Avser 18 månader

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Från anslaget betalas kostnaderna för upprätthållande av registerverksamheten. De utgifter som belastar anslaget avser utfärdande av körkort och registrerings skyltar, administration av fordonsbeskattning och felparkeringsavgifter samt registerhållning för fordon, körkort och yrkestrafik.

En jämförelse mellan budget och utfall år 1995 visar på ett underskridande av anslaget med ett anslagssparande som följd. Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande år visar på ett anslagssparande på 32 miljoner kronor vilket skall läggas till föregående års anslagssparande om 31 miljoner kronor. Det totala anslagssparandet beräknas således till 61 miljoner kronor vid utgången av år 1996.

Regeringens överväganden

Övergripande mål

Målet för registerverksamheten är att tillhandahålla ett aktuellt trafik- och körkortsregister med hög tillgänglighet till lägsta möjliga kostnad.

Resurser

Ramanslag 371 000 tkr

Beräknade avgiftsinkomster 1997: 635 670 tkr

Vid beräkningen av anslaget har regeringen tagit hänsyn till det prognostiserade anslagssparandet vid utgången av år 1996. Regeringen föreslår därför ett lägre anslag än vad Vägverket har yrkat. Regeringen beräknar anslaget till 371 miljoner kronor för verksamheten år 1997. Regeringen beräknar att verksamhetens kostnader långsiktigt kommer att ligga på en nivå om 385 miljoner kronor. Regeringen beräknar därför anslaget för åren 1998 och 1999 till denna nivå.

I syfte att möjliggöra ökade underhållsinsatser på det statliga vägnätet då besparingar görs i registerverk-

samheten bör Vägverket bemyndigas att få överföra medel från anslaget Kostnader för registerverksamhet till anslaget Drift och underhåll av statliga vägar för att utnyttjas för de ändamål som gäller för detta anslag.

Trafiksäkerhetsverkets verksamhet var t.o.m. den 31 december 1992 helt avgiftsfinansierad och redovisades på statsbudgeten under ett s.k. 1 000-kronorsanslag. Sedan uppgifterna överfördes till Vägverket har ett särskilt ramanslag inrättats – Kostnader för Registerverksamhet – som skall täcka kostnaderna för myndighetsuppgifter inom registerverksamheten. Vägverkets kostnader för förarprov, körprov, tillsyn etc. samt övrig trafiksäkerhetsverksamhet belastar anslaget Drift och underhåll av statliga vägar. Samtliga avgifter är offentligrättsliga och beslutas av regeringen. Avgifterna inlevereras direkt till staten på inkomsttitel i statsbudgeten. Vägverket beräknar intäkterna av avgifterna till ca 635 miljoner kronor år 1997 efter justering av nu gällande taxa med 8 %, vilket motsvarar KPI-utvecklingen för perioden 1994–1997. Kostnaderna beräknas till ca 653 miljoner kronor. Under hösten 1996 kommer en överarbetning att ske av intäkter och kostnader inom nedanstående resultatområden.

RESULTAT- OMRÅDE	INTÄKTER FRÅN AVGIFTER (MKR)	KOSTNADER (MKR)	RESULTAT (MKR)
Auktorisation fordon	0,76	0,93	-0,17
Auktorisation yrkesmässiga trafikanter	16,96	17,94	-0,98
Auktorisation andra trafikanter	249,16	255,37	-6,21
Registerhållning m.m.	368,80	379,06	-10,26
Summa	635,67	653,30	-17,62

Låneram

Regeringens förslag

Vägverkets låneram i Riksgäldskontoret bör uppgå till 800 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Vägverket har hemställt om en minskad låneram jämfört med budgetåret 1995/96 då ramen omfattar 2 000 miljoner kronor. Lån för omsättningstillgångar (sand, grus, salt m.m.) och anläggningstillgångar (maskiner, fastigheter m.m.) utnyttjas huvudsakligen i egen produktionsverksamhet. Genom rationalisering har kapitalbindningen i verket kunnat minskas till 265 miljoner kronor. Planerade broinvesteringar med lån har inte realiserats på sätt som antogs för ett par år sedan. För närvarande uppgår lån för broar som ersätter färjor till

ca 90 miljoner kronor. Vid utgången av år 1997 beräknas lån för detta ändamål uppgå till ca 130 miljoner kronor. Något behov för Vägverket att disponera en låneram på 2 000 miljoner kronor kan således inte förutses. Vägverket anser att en lånereserv på omkring 400 miljoner kronor för eventuella broprojekt dock bör finnas. Regeringen beräknar mot bakgrund av Vägverkets bedömning om framtida lånebehov att låneramen för Vägverkets lån i Riksgäldskontoret för omsättningstillgångar, anläggningstillgångar, byggande av broar som ersätter färjor samt anskaffningspriset för långtidsförhyrda anläggningstillgångar bör uppgå till 800 miljoner kronor.

4.3 STORSTADSÖVERENS- KOMMELSERNA

Regeringens förslag

De statliga lånegarantierna för byggande av Södra länken skall utvidgas med 1 050 miljoner kronor för delen Sickla kanal–Värmdöleden.

De statliga lånegarantierna för fortsatt planerings- och förberedelsearbete och information inom ramen för Dennisöverenskommelsen under år 1997 samt marklösen skall utvidgas med 88 miljoner kronor.

De statliga lånegarantierna för Göteborgsöverenskommelsen skall utökas med 2 300 miljoner kronor. Riksgäldskontoret skall också få justera utställda garantier med tillkommande räntekostnader för upptagna lån samt beräknade behov av justeringar för prisökningar i samhället.

Stockholm

Överenskommelsen om trafiksystemets utbyggnad i Stockholmsregionen omfattar program och planer för investeringar i kollektivtrafik, i nya vägar och i övriga väganknutna åtgärder. Kollektivtrafikinvesteringarna genomförs dels med Stockholms läns landsting genom AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som huvudman, dels med Banverket som huvudman. Banverket svarar för investeringar i statens spåranläggningar i regionen medan SL svarar för åtgärderna i det lokala och regionala kollektiva trafiksystemet.

Vägverket ansvarar för investeringar i nya väganläggningar och kommunerna Stockholm, Solna, Sundbyberg och Nacka svarar för genomförandet av övriga väganknutna investeringar i Stockholms inner- och ytterstad. Stockholms läns landsting ansvarar för utbyggnaden av infartsparkeringar.

Finansieringen av nya vägar, övriga väganknutna investeringar och infartsparkeringar skall ske med medel från ett vägtullssystem som beräknas tas i drift år 2000.

Investeringar i kollektivtrafiken finansieras genom statliga anslagsmedel och medel från Stockholms läns landsting.

Regeringen stoppade under våren 1995 utbetalningen av statsbidrag till Stockholms läns landsting för utbyggnaden av kollektivtrafiken på grund av kraftiga förseningar i förberedelserna för genomförandet av Norra länken och betalstationerna inom ramen för det planerade vägtullssystemet. Regeringen beslutade även att stoppa samtliga nystarter av planerade vägprojekt inom Stockholms län intill dess att det förelåg förutsättningar för en hållbar ekonomisk modell för Dennisöverenskommelsen.

Efter det att erforderliga beslut fattats i Stockholms kommun under hösten 1995 och att förutsättningarna för uppförande av betalstationer i Nacka kommun klarats ut, beslutade regeringen våren 1996 att häva byggstoppet för nya vägprojekt samt bemyndiga Vägverket att på nytt påbörja utbetalningen av statsbidrag till Stockholms läns landsting.

Genomförandeläget i överenskommelsens olika delar är i dag följande:

Järnvägsinvesteringar

Nynäsbanan inkl. delen Älvsjö–Västerhaninge är i allt väsentligt färdig. Enkelspåret Västerhaninge–Nynäshamn rustades upp under år 1992. Dubbelspåret på delen Älvsjö–Västerhaninge färdigställdes till den 25 augusti 1996. Vissa arbeten på Västerhaninge station färdigställs under november månad 1996.

Utbyggnaden av sträckan *Kallhäll–Kungsängen* har försenats kraftigt på grund av att Järfälla kommun och Banverket haft olika uppfattning om projektets utformning. Under våren 1996 enades dock parterna om en lösning sedan regeringen tillsatt en särskild förhandlingsman. För närvarande pågår planerings- och projekteringsarbete. Detaljplaner för spåret kommer att ställas ut i Järfälla och Upplands-Bro kommuner under september 1996. Projektet beräknas kunna börja byggas i juni 1997 och järnvägen tas i drift i slutet av år 2000, vilket är ca två år senare än vad som antogs i Dennisöverenskommelsen.

Utbyggnaden av ett *tredje spår vid Stockholm C* är försenat. Spåret planerades i Dennisöverenskommelsen att tas i drift år 1998. Nu kan tidigast någon del av projektet vara färdigställt år 2001. Regeringen beslutade under våren 1996 att upphäva det förslag till detaljplan som kommunen antagit för det tredje spåret mellan Stockholm C och Södermalm. Samtidigt beslutade regeringen att tillsätta en kommitté med uppgift att utvärdera alternativa lösningar för utökad spårtrafik mellan Stockholm Södra och Stockholms Central. Uppdraget redovisades i september 1996. Kommittén föreslår att ett tredje järnvägsspår byggs öster om befintliga spår. Utbyggnaden föreslås ske på sådant sätt att inga ingrepp görs i Riddarholmens byggnader. Kommittén föreslår även att bullerdämpande broar byggs för alla tre järnvägsspåren samt att Centralbron och dess ramper vid Tegelbacken och Söder Mälärstrand

rivs och ersätts av en biltunnel. Utgångspunkten för kommitténs arbete har varit att kapacitetsförstärkningen mellan Stockholm Södra och Årsta skall utföras som ett nytt dubbelspår på bro över Årstaviken. Delen Stockholm Södra-Årsta kan tidigast börja byggas i maj 1997 varvid projektet kan tas i drift i maj 2001.

Vägutbyggnader

På den *Yttre Tvärleden* har projekten Söderhall-Rösa och Haningeleden 4 öppnats för trafik. Utbyggnaden av projektet Fors-Jordbro avslutas under innevarande år. Utbyggnaden av Häggviksleden pågår. Arbetsplan för Haningeleden 2 prövas för närvarande av regeringen.

Utbyggnaden av *Norra länken* beräknas påbörjas sedan erforderliga detaljplaner och arbetsplaner vunnit laga kraft. Vägverket förbereder så att byggstart skall kunna ske vid årsskiftet 1996/97. För närvarande pågår upphandling av projektet. För *Södra länken* pågår arbetet med upprättande av detaljplaner och arbetsplaner. Projektet beräknas kunna börja byggas under år 1997.

Planeringen för *vägtullssystemet* fortgår. Regeringen har för avsikt att under hösten 1996 redovisa en lag om vägtullar för riksdagen.

Vid halvårsskiftet 1996 uppgick nettobelåningen för Dennisöverenskommelsens vägdel till 2 308 miljoner kronor och den kapitaliserade totala räntekostnaden till 311 miljoner kronor. Hittills genomförda och upphandlade projekt ligger under planerad budget. Budget för de aktuella projekten beräknades till 1 640 miljoner kronor. Vägverkets bedömning är att projekten kommer att kosta ca 1 309 miljoner kronor.

SL-investeringar

Inom ramen för Dennisöverenskommelsen ansvarar AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) för de investeringar i kollektivtrafiksystemet där inte staten är huvudman. Det gäller upprustning och utbyggnad av tunnelbanan och Roslagsbanan, utbyggnad av snabbspårvägen mellan Gullmarsplan-Ålvsjö-Alvik, införande av miljövänliga bussar och uppbyggnaden av ett stomnät för busstrafiken i innerstaden samt utbyggnad av infartsparkeringar.

Fram t.o.m. år 1995 har SL investerat 1 990 miljoner kronor i de olika SL-projekten. Investeringsbudgeten är för år 1996 totalt 1 101 miljoner kronor. Vid utgången av år 1996 beräknas därför investeringar till ett belopp om 3 091 miljoner kronor vara genomförda. Utfall t.o.m. år 1995, budget för år 1996 samt förbrukning vid utgången av år 1996 i de aktuella projek-

ten framgår av nedanstående tabell:

PROJEKT	FÖRBRUKNING T.O.M. ÅR 1995 MKR	BUDGET ÅR 1996 MKR	FÖRBRUKNING ÅR 1996 MKR
Tunnelbanan	1 029	465	1 494
Roslagsbanan	641	31	672
Snabbspårvägen	145	383	528
Miljövänliga bussar/stomnät	152	176	328
Infartsparkeringar	23	46	69
Summa	1 990	1 101	3 091

Tunnelbanans upprustning och förnyelse pågår. En ny signalsäkerhetsanläggning för tunnelbana 1 (Hässelby Strand-Farsta Strand/Hagsätra/ Skarpnäck) installeras för att tas i drift successivt under åren 1994-2003. Likaså installeras successivt ett nytt tågradiosystem under åren 1994-1997. Nya tunnelbanevagnar har beställts hos ABB Traction AB. Den första vagnen levereras till SL i december 1996. Trafikstart för de nya vagnarna beräknas kunna ske i slutet av år 1997. Upprustning och ombyggnad kommer under innevarande år att påbörjas på stationerna vid bl.a. Hötorget, Fridhemsplan, T-Centralen, Universitetet, Tekniska Högskolan och Gamla stan.

SJ, Banverket och SL har kommit överens om en trafikeringsplan med fjärrtåg vid Barkarby, vilket är en förutsättning för att tunnelbanan skall förlängas från *Hjulsta till Barkarby*. Planeringen går nu vidare tillsammans med Järfälla och Stockholms kommuner.

Roslagsbanan har genomgått en omfattande upprustning de senaste åren. Turtätheten har förbättrats genom att nya dubbelspår och mötesspår byggts.

Samtliga detaljplaner för *snabbspårvägen* Gullmarsplan-Ålvsjö-Alvik har antagits av fullmäktige i Stockholms kommun. Planerna för Alvik och Stora Essingen har överklagats till regeringen. Ett genomförandeavtal har också träffats mellan Stockholms kommun och SL för delar av sträckningen. Byggnadsarbetena påbörjades i januari 1996. Upphandlingen av vagnar till anläggningen har påbörjats.

Det nya *stomlinjenätet för busstrafiken* i Stockholms innerstad beräknas att delvis kunna införas till sommaren 1998 även om reduktionen av biltrafiken genom vägtullar och de nya kringfartslederna dröjer ytterligare några år. I innerstaden finns för närvarande 128 etanolbussar i trafik.

Infartsparkeringarna beräknas under år 1996 byggas ut med 750 platser. Tillsammans med tidigare utbyggda infartsparkeringar finns ca 6 165 infartsparkeringsplatser att tillgå i länet.

Under år 1996 har Vägverket utbetalat 761 miljoner kronor i bidrag till SL för utbyggnad av infrastrukturen i enlighet med Dennisöverenskommelsen. Baserat på utfall t.o.m. år 1995 och budget för år 1996 delas finansieringen mellan staten och Stockholms läns landsting (SLL) enligt följande:

Staten	2 166	miljoner kronor
SLL	925	miljoner kronor
Summa	3 091	miljoner kronor

Göteborg

Vid remissbehandlingen av Vägtullsutredningens slutbetänkande (SOU 1995:82) Finansieringslösningar för Dennis- och Göteborgsöverenskommelserna har den för Göteborgsöverenskommelsen föreslagna finansieringslösningen ifrågasatts av de regionala parterna. Därmed kan den överenskomna finansieringen äventyras. För att inte skapa en ofinansierad låneskuld har regeringen den 15 februari 1996 beslutat att Vägverket tills vidare inte skall utbetala statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar till Göteborgs kommun och att Vägverket inte skall igångsätta de kvarvarande vägprojekten i överenskommelsen och som finansieras med Vägverkets ordinarie anslagsmedel.

Av det beslutade statsbidraget på 1 600 miljoner kronor har ca 700 miljoner kronor betalats ut. De återstående bidragen, som nu är stoppade, skulle enligt överenskommelsen betalas ut under perioden fram till år 2000.

Det slutliga ställningstagandet från de regionala parterna om den tidigare överenskomna finansieringslösningen avgör om regeringen kommer att återuppta utbetalningarna eller inte. Om överenskommelsen inte visar sig giltig, dvs. att de kommunala ställningstagandena mot vägtullsfinansieringen är fortsatt negativa, så måste hela överenskommelsen omprövas och omförhandlas. I sådant fall återkommer regeringen med förslag till användning av de till överenskommelsen avsatta medlen.

Utökade garantier

Riksdagen har tidigare beslutat om statliga lånegarantier för utbyggnaden av nya vägleder i Stockholmsregionen och Göteborgsregionen. Totalt omfattar hittills beslutade garantier för vägprojekt i Stockholmsregionen 11 473 miljoner kronor och för Göteborgsregionen 260 miljoner kronor. En redogörelse för det finansiella läget i Dennisöverenskommelsens vägdel kommer att redovisas för riksdagen under hösten 1996 i samband med proposition om lag om vägtullar i Stockholmsregionen.

Stockholm

Inför byggstarten av Södra länken år 1997 bör de statliga lånegarantierna utökas till att omfatta även den del av Södra länken som skall kopplas till Värmdöleden. Sedan tidigare har riksdagen beslutat om statliga lånegarantier för Södra länken, delen Årsta partihallar-Sickla kanal, på 4 475 miljoner kronor i prisnivå januari 1992, vilket motsvarar 5 133 miljoner kronor i prisnivå juni 1996. Därutöver har också riksdagen beslutat

särskilda garantier för förberedelsearbeten för övriga vägprojekt och marklösen inom en ram om högst 1 000 miljoner kronor. Dessa garantier innehåller bl.a. garantier för vissa delar av marklösenkostnaderna för Södra länken (prop. 1993/94:86, bet. 1993/94:TU24, rskr. 1993/94:247).

Den nu aktuella delen av Södra länken, delen Sickla kanal-Värmdöleden är, exkl. kostnader för marklösen, kostnadsberäknad till 1 050 miljoner kronor i prisnivå januari 1992, vilket motsvarar 1 198 miljoner kronor i prisnivå juni 1996. Därtill behöver den särskilda garantin för förberedelsearbete och marklösen utökas för resterande marklösenkostnader för Södra länken vilket beräknas till 20 miljoner kronor i prisnivå januari 1992 (22,3 miljoner kronor i prisnivå 1996-06). I den tidigare beslutade garantiramen för förberedelsearbeten och marklösen ingår 111 miljoner kronor för förberedelsearbeten för delen Sickla kanal-Värmdöleden. Mot bakgrund av att garantierna för Södra länken täcker hela den beräknade produktionskostnaden skall redan ianspråktaga garantier (111 miljoner kronor) för förberedelsearbeten lyftas av.

Därutöver har Vägverket kostnader för fortsatt planerings- och förberedelsearbete av övriga vägledsprojekt samt informationsverksamhet under år 1997. Denna verksamhet beräknas till 179 miljoner kronor under år 1997. Med hänsyn till att redan ianspråktaga garantier för förberedelsearbete med Sickla kanal-Värmdöleden lyfts av i samband med att garantier beslutas för byggande av hela Södra länken behöver garantierna för förberedelsearbeten och marklösen endast utökas med 88 miljoner kronor i 1992 års prisnivå.

	GARANTIER 1992 ÅRS PRISNIVÅ	GARANTIER 1996 ÅRS PRISNIVÅ
<i>Södra länken:</i>		
Årsta-Sickla kanal	4 475 ¹	5 133
Sickla kanal-Värmdöleden	1 050 ²	1 198
Summa	5 525	6 331

1 Beslutat

2 Förslag

Göteborg

De statliga lånegarantierna för Göteborgs trafikleder behöver utökas för planerad verksamhet under år 1997 samt för byggstarten av nya vägprojekt under år 1997.

Götaledens utbyggnad är planerad att starta under år 1997. Total kostnad för projektet i 1992 års prisnivå är 1 800 miljoner kronor vilket motsvarar 2 072 miljoner kronor i prisnivå juni 1996.

Breddning av E 6 förbi Gårda beräknas också komma igång under år 1997. Totalkostnad för detta projekt är 200 miljoner kronor i 1992 års pris vilket motsvarar 230 miljoner kronor i prisnivå juni 1996. Åbromotet beräknas bli klart för byggstart till en beräknad kostnad av 200 miljoner kronor vilket motsvarar 230 miljoner kronor i prisnivå juni 1996. Dessutom behövs

utökade garantier om 100 miljoner kronor för att bedriva fortsatt planerings- och förberedelsearbete samt information under år 1997 vilket motsvarar 111 miljoner kronor i prisnivå juni 1996. Sammantaget omfattar behovet av statliga garantier således 2 300 miljoner kronor. Därutöver måste också den statliga garantin omfatta räntekostnader på upptagna lån samt en möjlighet till justering för prisökningar i samhället.

Överväganden

Mot bakgrund av vad som ovan anförts föreslår regeringen riksdagen att bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret utvidga de statliga garantierna för byggande av Södra länken med 1 050 miljoner kronor så att även delen Sickla kanal-Värmdöleden kan inrymmas inom en total garantiram för Södra länken (exkl. marklösen) på 5 525 miljoner kronor i prisnivå januari 1992. Vidare bör riksdagen bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen för fortsatt planerings- och förberedelsearbete och information om vägledsprojekten i Stockholmsregionen under verksamhetsåret 1997 samt marklösen inom en utvidgad ram om högst 88 miljoner kronor i prisnivå januari 1992.

För byggande av vägleder i Göteborg och fortsatta planerings- och förberedelsearbeten samt informationsverksamhet om Göteborgsöverenskommelsen bör riksdagen bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om 2 300 miljoner kronor i prisnivå januari 1992 för planerad verksamhet under år 1997. Regeringen bör också bemyndigas att låta Riksgäldskontoret justera utställda garantier med tillkommande räntekostnader för upptagna lån samt beräkna behov av justeringar för prisökningar i samhället. Ett villkor för att utökade garantier skall beviljas för projekt i Göteborgsregionen är att det finns en enighet kring en hållbar finansieringslösning. Regeringen avser därför pröva detta innan Riksgäldskontoret bemyndigas utställa utökade statliga garantier för vägar i Göteborgsregionen.

4.4 BANVERKET

Jämfört med år 1994 ökade Banverket den totala verksamhetsvolymen under år 1995 med 1,5 miljarder kronor till drygt 14 miljarder kronor. Ökningen beror främst på att flera stora nyinvesteringsprojekt pågår samtidigt. Banverket hade år 1995 i genomsnitt 6 481 fast anställda, vilket är en minskning med 51 personer jämfört med år 1994. Under år 1995 har fastställda verksamhetsmål uppnåtts vad avser genomsnittlig hastighet på stomnätet, antalet slojade plankorsningar, största tillåtna axellast samt antalet funktionsstörningar på det högst prioriterade nätet. På stomjärnvägarna har den genomsnittligt skyltade högsta tillåtna hastigheten ökat med 9 % sedan år 1993 och spårläges-

kvaliteten har förbättrats. 91 % av stomjärnvägarna tillåter en axellast på 22,5 ton vid hastigheter på minst 90 km/tim, vilket är en förbättring med 3 % jämfört med år 1994. Antalet dödade i plankorsningsolyckor har kontinuerligt minskat från 20 personer år 1992, till 8 personer år 1995. Genomförda åtgärder mot buller, t.ex. uppsättning av bullerplank, har lett till en minskning av det antal fastigheter som utsätts för tågbuller över 60 dBA med 200–300 stycken. Andelen externa entreprenörer i produktionsverksamheten har under år 1995 varit 26 % för underhåll, 39 % för reinvesteringar och 63 % för nyinvesteringar.

Banverkets miljörapport visar bl.a. att ca 400 000 människor exponeras för tågbuller över 55 dBA samt att järnvägssektorn använder ca 1,5 % av hela landets förbrukning av dieselolja. Årligen avsätter Banverket ca 70 miljoner kronor för tillämpad forskning och utveckling. Insatserna inriktas mot delområdena hastighet, axellast, kapacitet och driftssäkerhet. Stödet till svenska högskolor, universitet och forskningsinstitut m.m. uppgår till 30 miljoner kronor och resterande medel används för internationella projekt, t.ex. utveckling av ett standardiserat europeiskt signalsystem.

Den allt större mångfalden och specialiseringen inom spårtrafiken ställer höga krav på säkerhetsarbetet och därmed på den i Banverket inordnade Järnvägsinspektionen. Inspektionen har som övergripande uppgift att uppfylla det trafikpolitiska målet att trafiksäkerheten fortlöpande skall förbättras och svarar, vad gäller trafik med järnväg, tunnelbana och spårväg, bl.a. för frågor angående säkerhetsnormer, tillsyn över efterlevnaden av säkerhetsnormer samt undersökning av olyckor och andra händelser som berör säkerheten.

Under år 1996 överförs ansvaret för trafikledning och banfördelning på statens spåranslagningar från SJ till en enhet i Banverket, Tågtrafikledningen, vars verksamhet finansieras med anslagsmedel.

Regeringens överväganden

Sektorsansvaret

Banverket skall som statens företrädare på central nivå ha ett samlat ansvar, ett s.k. sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan samt för frågor inom järnvägsområdet som rör fordon, kollektivtrafik och handikappanpassning.

Övergripande mål

Banverket skall tillhandahålla en konkurrenskraftig, kundanpassad och trafiksäker infrastruktur för järnvägstrafikens operatörer med hänsyn tagen till miljö och regional balans.

Regeringen anser mot bakgrund av Banverkets redovi-

sade resultat för verksamheten, att det är tillfredsställande att verksamhetsmålen har nåtts och att Banverket har bidragit till att uppfylla de trafikpolitiska målen. Vidare konstaterar regeringen att Riksrevisionsverket (RRV) inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för Banverkets årsredovisning år 1994 och år 1995. Regeringen anser att Banverket bör vidareutveckla sin årsredovisning ytterligare i syfte att möjliggöra en tydligare avgränsning av produktionsverksamheten samt för att möjliggöra en fortlöpande utvärdering av produktivitetens utvecklingen inom olika verksamheter.

I samband med att Banverket bildades år 1988 infördes den s.k. vägtrafikmodellen inom järnvägssektorn. Modellen innebar bl.a. att staten genom Banverket tog huvudansvaret för järnvägens infrastruktur. Statens järnvägar och andra tågoperatörer gavs därmed möjlighet att bedriva tågtrafik på ekonomiska villkor som liknar de som finns inom vägtrafiksektorn. Banverkets huvuduppgifter är att främja järnvägens utveckling, driva och förvalta statens spåranslagningar, ha hand om säkerhetsfrågor rörande spårtrafik, främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt att initiera, planera och stödja tillämpad samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt verksamhetsområde. Verksamheten omfattar bl.a. drift och vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet samt planering, projektering, upphandling och produktion av nya järnvägar.

I enlighet med 1993 års forskningspolitiska beslut har Banverket även fått ett ansvar för viss tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom järnvägssektorn.

En av regeringen tillsatt särskild utredare med uppdrag att mot bakgrund av utvecklingen inom järnvägsområdet redovisa en analys av Banverkets myndighetsroll, har i sitt slutbetänkande Banverkets myndighetsroll m.m. (SOU 1996:33) föreslagit att Banverkets sektorsövergripande roll förstärks och att verket bör ha ett ansvar för järnvägstransportsystemet i sin helhet.

Regeringen anser att Banverket inför regering och riksdag har ett resultatansvar för måluppfyllelsen inom hela järnvägstransportsystemet, trots att verket inte förfogar över alla medel och befogenheter inom sektorn. I likhet med vad som riksdagen beslutat (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231) angående Vägverkets sektorsansvar, anser regeringen att Banverkets ansvar för järnvägstransportsystemet bör fördjupas och förtydligas.

Regeringen föreslår att Banverket som statens företrädare på central nivå, utöver uppgifterna att driva och förvalta statens spåranslagningar och att ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik, skall ha ett samlat ansvar, ett s.k. sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Banverket skall aktivt driva på och följa upp utvecklingen inom järnvägssektorn och bistå regering och riksdag i frågor som berör hela järnvägstransportsystemet samt verka för ett effektivt, trafiksäkert och miljövänligt utnyttjande av

järnvägarna och för en samordning av den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken. I syfte att uppnå de trafikpolitiska målen bör Banverket samverka med berörda aktörer samt föreslå och vidta åtgärder. Vidare skall Banverket tillse att hänsyn tas till funktionshindrades behov samt verka för att fordonsutvecklingen sker i syfte att uppnå de trafik- och miljöpolitiska målen med beaktande av de näringspolitiska målen.

Banverket bör inom ramen för sitt sektorsansvar stödja verksamhet som är av principiell eller strategisk betydelse för järnvägstransportsystemets utveckling. Vidare bör Banverket genomföra åtgärder som är av betydelse för järnvägstransportsystemets utveckling i de fall det inte finns någon annan huvudman som har ett entydigt ansvar för dessa åtgärder. Även då annan huvudman finns bör Banverket stödja åtgärder inom järnvägstransportsystemet som är av betydande samhällsintresse i de fall åtgärderna annars inte skulle komma till stånd. Sådana åtgärder skall underställas regeringens prövning om de uppgår till minst 5 miljoner kronor samt i varje enskilt fall om totalt minst 250 miljoner kronor har tagits i anspråk för dessa ändamål.

Banverkets ansvar för forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet samt avgränsningen mot bl.a. Kommunikationsforskningsberedningens verksamhet behandlas också i regeringens proposition om forskning (prop. 1996/97:5).

Mot bakgrund av det sektorsansvar för Banverket som regeringen föreslår bör det övergripande målet för verket vara att tillhandahålla en konkurrenskraftig, kundanpassad och trafiksäker infrastruktur för järnvägstrafikens operatörer med hänsyn tagen till miljö och regional balans.

Regeringen avser att med anledning av den partiella avreglering av järnvägstrafiken som genomfördes den 1 juli 1996, vid ett senare tillfälle informera riksdagen om utvecklingen samt återkomma med en utvärdering.

Anslag för budgetåret 1997

A 7. Banverket: Sektorsuppgifter

1994/95	Utgift	329 212 ¹	Anslagssparande	1 948
1995/96	Anslag	473 327	Utgiftsprognos	473 327
			därav 1996	318 700
1997	Förslag	767 828		
1998	Beräknat	749 494		
1999	Beräknat	749 494		

¹ Beloppen anges i tusentals kr
Anm. Uppgifterna t.o.m. budgetåret 1995/96 är exkl. anslag och kostnader för banfördelning och trafikledning.

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget finansierar Banverkets kostnader för ad-

ministration, banfördelning och trafikledning samt Järnvägsinspektionen. En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar att Järnvägsinspektionen inte helt har förbrukat anslagna medel vilket resulterat i ett anslagssparande. Utgiftsprognosen för innevarande år visar att anslagna medel helt kommer att tas i anspråk.

Regeringens överväganden

Övergripande mål

Tågtrafikledningen skall verka för att banfördelning och trafikledning sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Järnvägsinspektionen skall verka för att trafiksäkerheten inom spårtrafiken fortlöpande förbättras.

Resurser 1997

Regeringen föreslår ett ramanslag för Banverkets sektorsuppgifter på 767 828 tkr.

Regeringen anser att det övergripande målet för Tågtrafikledningen skall vara att verka för att banfördelning och trafikledning sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Järnvägsinspektionen skall verka för att trafiksäkerheten inom spårtrafiken fortlöpande förbättras.

I dag saknas såväl nationella som internationella regler för avgasutsläpp från järnvägsfordon. Banverket har på regeringens uppdrag redovisat en utredning som behandlar frågan. Utredningen visar bl.a. att det i Sverige finns ca 700 dieseldrivna järnvägsfordon av ett 40-tal olika typer, att emissionerna från dieseldriven spårburn trafik minskar kontinuerligt och är mindre än 1 % av de totala utsläppen från trafiksektorn samt att det saknas tillförlitliga metoder för att mäta avgasutsläpp från järnvägsfordon. Trots att järnvägstrafikens bidrag till utsläppen av luftföroreningar nationellt sett är litet, bör de utsläpp som ändå sker begränsas. Genom utvecklingen av renare motorer inom näraliggande tillämpningsområden, exempelvis arbetsmaskiner, är det sannolikt att praktiskt genomförbara tekniska lösningar för avgasrening finns tillgängliga i en nära framtid. Regeringen avser att i samband med en planerad översyn av banavgifterna inför den trafikpolitiska propositionen år 1998, ge Banverket i uppdrag att utreda och föreslå hur utvecklingen och användandet av nya och befintliga miljövänliga järnvägsfordon kan gynnas.

Regeringen föreslår ett anslag för sektorsuppgifter på 768 miljoner kronor. I syfte att möjliggöra ökade underhållsinsatser då besparingar görs i Banverkets administration, bör regeringen bemyndigas att besluta om överföring av medel från detta anslag till anslaget A 8. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.

A 8. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar

1994/95	Utgift	2 989 000 ¹	Anslagssparande	232 350
1995/96	Anslag	4 396 175	Utgiftsprognos	4 628 000
			därav 1996	3 279 000
1997	Förslag	3 000 000		
1998	Beräknat	3 000 000		
1999	Beräknat	3 000 000		

¹ Beloppen anges i tusentals kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget finansierar Banverkets kostnader för underhåll av och reinvesteringar i det statliga järnvägsnätet. En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar att anslagsförbrukningen varit högre än de anslagna medlen. Utgiftsprognosen för innevarande år visar att anslagna medel helt kommer att tas i anspråk.

Regeringens överväganden

Resurser 1997

Regeringen föreslår ett ramanslag för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar på 3 000 000 tkr.

De satsningar på järnvägsnätet som nu pågår resulterar i en ökad mängd anläggningar samt större trafikmängder. Det är därför viktigt att tillvarata och underhålla befintliga järnvägar för att genomförda nyinvesteringar skall kunna utnyttjas fullt ut. Anslaget till drift och vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet har under de senaste åren varit eftersatt, men de riktade satsningarna på sysselsättningskapande åtgärder har medfört en minskning av reinvesteringsbehovet och resulterat i en högre driftssäkerhet för tågtrafiken.

Regeringen har som målsättning att kunna lägga fast anslaget för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar på en nivå som garanterar att järnvägssystemet har en hög funktionalitet på både kort och lång sikt och att standarden på järnvägsnätet i sin helhet inte försämras. Regeringen föreslår av statsfinansiella skäl endast en marginell ökning av anslaget och anser att det är nödvändigt att Banverket ytterligare effektiviserar och rationaliserar banunderhållet, bl.a. genom att produktionsverksamheten utsätts för en högre grad av konkurrens. Regeringen föreslår ett anslag för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar på 3 000 miljoner kronor.

A 9. Nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning för vissa kapitalkostnader

1994/95	Utgift	6 542 000 ¹	Anslagssparande	1 175 614
1995/96	Anslag	9 145 560	Utgiftsprognos	10 182 000
			därav 1996	6 408 000
1997	Förslag	5 665 379		
1998	Beräknat	5 330 000		
1999	Beräknat	5 330 000		

¹ Beloppen anges i tusentals kr
Anm. Uppgifterna t.o.m. budgetåret 1995/96 är exkl. anslag och kostnader som avser ersättning för vissa kapitalkostnader.

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget finansierar nyinvesteringar i stomjärnvägar, avskrivningskostnader för eldriftsanläggningar samt statens andel av kapitalkostnaderna för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan SJ, Stockholms läns lands- och staten. En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar att anslagsförbrukningen varit avsevärt högre än de anslagna medlen. Utgiftsprognosen för innevarande år visar att anslagssparandet kommer att minska till ca 140 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Planeringsram

Planeringsram för nyinvesteringar i stomjärnvägar m.m.:

	1998	1999
5 665 379 tkr	5 330 000 tkr	5 330 000 tkr

Regeringen står fast vid att de långsiktiga nyinvesteringsplaner som fastställts skall, med hänsyn till det statsfinansiella läget, utgöra utgångspunkten för medelstilldelningen och bedömer att planeringsramen för perioden 1997 till 1999 bör fördelas enligt följande tabell:

ÅR	PLANERINGSRAM I MKR
1997	5 665
1998	5 330
1999	5 330

Så som tidigare angetts för beräkningen av anslaget Byggnad av vägar, har i beräkningen av detta anslag för år 1997, hänsyn tagits till de överförda vägmedel från anslaget Byggnad av vägar som delvis finansierar Nynäsbanans upprustning inom ramen för Dennisöverenskommelsen.

Lån i Riksgäldskontoret

Regeringens överväganden

Banverket har möjlighet att ta lån i Riksgäldskontoret för finansieringen av investeringar i eldriftsanläggningar, de s.k. SL-investeringarna, produktions- och tele-nätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för tidigareläggingskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS).

Tidigare har riksdagen bemyndigat regeringen att ta upp nya lån för dessa ändamål. Regeringen anser att i fortsättningen skall i stället den totala låneramen redovisas. Med anledning av de senaste årens ökning av låneramen samt dess totala omfattning, avser regeringen att uppdraga åt Banverket att redovisa en prognos av den totala låneramen för de kommande åren samt vilka åtgärder som kan vidtas för att stabilisera och minska den. Regeringen bedömer att nyupplåningsbehovet under år 1997 för dessa ändamål är 460 miljoner kronor.

Regeringen föreslår en total låneram i Riksgäldskontoret för Banverket på 7 575 miljoner kronor.

4.5 LÄNSSTYRELSEARNAS VERKSAMHET INOM VÄGTRAFIKOMRÅDET

Länsstyrelsernas huvuduppgifter

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning till och tillsyn av yrkesmässig trafik, körkortsadministration, samordning av det regionala trafikföreskriftsarbetet samt för frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmelser, miljöfarliga transporter m.m.

Den 1 oktober 1994 övergick ansvaret för prövningen av körkortsingripanden i första instans från länsrätterna till länsstyrelserna. Även hanteringen av taxiförläggningar hör till de nya arbetsuppgifter som lagts på länsstyrelserna. Enligt riksdagens beslut om den trafikadministrativa verksamheten (prop. 1994/95:126, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) har bilregistret överfört från länsstyrelserna till Vägverket den 1 januari 1996.

Riksdagen har vid flera tillfällen behandlat länsstyrelsernas ansvar för tillsyn och tillståndsprövning inom den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna har tillförts extra medel (prop. 1994/95:100 bil. 14, bet. 1994/95:FiU17, rskr. 1994/95:283) för att kunna prioritera handläggningen av ärenden om yrkesmässig trafik.

Aktuella utredningar

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om den trafikadministrativa verksamheten (prop. 1994/95:126, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) gav regeringen Väg-

verket i uppdrag att i samråd med Länsstyrelserna i Stockholms och Örebro län utreda hur handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden skulle kunna effektiviseras. Vägverket lämnade i juni 1996 en redovisning av uppdraget, i vilken föreslås olika tekniska och administrativa förändringar som anses behövas för att effektivisera handläggningen. Ett av förslagen finns med i Körkortsutredningens slutbetänkande (SOU 1996:114) En körkortsreform och kommer att behandlas under år 1997. Regeringen avser att fortsätta arbetet med en effektivisering av handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden under det kommande budgetåret.

En särskild utredare (K 1996:02) har tillsatts med uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons, trafik- och infrastrukturuområdena. Utredaren skall bl.a. som grund för översynen göra en utvärdering av nuvarande villkor för länsstyrelsernas arbete inom områdena. Utvärderingen skall avse länsstyrelsernas möjligheter att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen samt att effektivt verka för och samordna olika nationella och regionala intressen.

Prestationer under verksamhetsåret 1994/95

De mål som anges för länsstyrelsernas verksamhet i regleringsbrevet för budgetåret 1994/95 har vidareutvecklats till mer konkreta regionala verksamhetsmål av drygt hälften av länsstyrelserna. Verksamhetsmålen rör i första hand yrkestrafiken. Ambitionsnivån har i många län varit god. Särskilt kan nämnas förbättrade genomloppstider, högre servicenivå, återkommande granskningar av tillståndshavare samt ökat samarbete med andra myndigheter inom framför allt yrkestrafikområdet. Konkreta mål har i vissa län även ställts upp för bilregistret, körkortsadministrationen och samordningen av trafiksäkerhetsarbetet.

De mål och resultatmått som redovisas är i de flesta fallen utformade för att beskriva effektiviteten i handläggningen av förvaltningsärenden. Var fjärde länsstyrelse har dock någon form av verksamhetsmål och re-

sultatmått med bäring på de trafikpolitiska målen och länets utveckling.

Flera länsstyrelser har gjort bedömningar om uppställda mål har uppnåtts medan andra länsstyrelser har redovisat resultat utan att sätta dessa i relation till uppställda mål. Enskilda länsstyrelser har även analyserat effekterna av den ekonomiska tillsynen, tagit initiativ till en samordnad syn på körkortsingripanden, vidtagit åtgärder för att förebygga körkortsåterkallelser samt påbörjat en översyn av lokala trafikföreskrifter.

Endast hälften av länsstyrelserna berör sitt ansvar för samordningen av trafiksäkerhetsarbetet. Formerna för samordningen ser olika ut i olika delar av landet och i flera län har samordningsansvaret i praktiken övertagits av Vägverkets regioner.

Flertalet länsstyrelser har genom nyrekrytering och vidareutbildning av personal anpassat sin organisation efter de förändringar som skett under budgetåret. I vissa fall har dock dessa förändringar lett till tillfälliga bemannings- och kompetensproblem, vilket periodvis har medfört sämre service och att uppställda mål inte har kunnat uppnås.

Samlad bedömning

Baserat på länsstyrelsernas redovisningar kan regeringen följa upp de mål som angetts i regleringsbrevet för budgetåret 1994/95.

Regeringen anser dock att verksamhetsmål och resultatmått bör utvecklas så att styrning och uppföljning av länsstyrelsernas verksamhet ytterligare kan underlättas och effektiviseras. Kopplingen mellan övergripande mål och regionala verksamhetsmål bör preciseras. De mål och mått som utvecklas bör inte bara avse myndigheternas förvaltningsuppgifter utan även relateras till de trafikpolitiska målen och länets utveckling. Regeringen avser att i samverkan med länsstyrelserna och centrala myndigheter vidareutveckla länsstyrelsernas verksamhetsmål och resultatmått.

5 B. Sjö- och luftfart

5.1 SJÖFART INLEDNING

Inledning

Till följd av Sveriges geografiska läge och stora behov av utrikeshandel har sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet.

Under år 1995 ökade den svenska handelsflottan med 17 fartyg och bruttodräktigheten med 169 000. Vid årets utgång fanns det 430 fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet på 2,9 miljoner. Svensk sjöfartsnäring är en viktig exportgren och genererade under år 1995 in exportvaluta motsvarande ca 10,1 miljarder kronor.

Sjöfartens framtidsutsikter är goda. Växande utrikeshandel och ökade krav på miljövänliga och energisnåla transporter, liksom en billig infrastruktur, talar för sjöfart.

Både nationellt och internationellt har miljö- och säkerhetsfrågor inom sjöfarten erhållit särskild uppmärksamhet under senare år. Ett brett internationellt samarbete pågår inom sjösäkerhetsområdet, främst inom FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO). De nordiska sjösäkerhetsmyndigheterna arbetar där tillsammans och är pådrivande för gemensamma internationella lösningar. Även inom miljöområdet pågår ett internationellt samarbete inom IMO.

I det följande avsnittet behandlas dels Sjöfartsverkets verksamhet, dels de anslag som berör sjöfarten. Under Särskilda frågor behandlas förslag angående vissa näringspolitiska frågor inom sjöfarten samt ett förändrat system vad gäller sjöfartsavgifter, vilket även inkluderar förslag till miljödifferenterade sjöfartsavgifter.

5.2 SJÖFARTSVERKET

Sammanfattning av regeringens överväganden:

- Sjöfartsverkets förslag till målsättning, huvudsaklig inriktning av verksamheten, investeringar och ekonomiska mål för perioden 1997–1999, bör godkännas.
- Sjösäkerhetsfrågorna bör ges fortsatt tyngd i Sjöfartsverkets verksamhet och arbetet med att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan bör ges fortsatt hög prioritet.
- Målen för utdelning och räntabilitet bör vara oförändrade. Prismålet föreslås bli kopplat till nettoprisindex.

Sjöfartsverkets huvudsakliga uppgift är att svara för sjöfartens infrastruktur i form av farleder. Verket svarar även för säkerheten i dessa samt för att sjöfarten kan bedrivas i svenska farvatten under säkra och effektiva former. Sjöfartsverket verkar dessutom för säkerheten ombord på svenska fartyg oberoende av farvatten. Verksamheten inriktas på handelssjöfarten, men även marinens, fritidsbåtstrafikens och fiskets intressen beaktas. Full kostnadstäckning gäller sedan länge som övergripande ekonomiskt mål för Sjöfartsverkets verksamhet, och finansieringen sker främst genom avgifter från handelssjöfarten. Över statsbudgeten finansieras dock verkets kostnader för bl.a. fritidsbåtstrafiken.

Sjöfartsverket har ett sektorsansvar för sjöfart på svenska farleder. Sjöfartsverket har som statens företrädare på central nivå ett samlat ansvar för sjöfartens miljöpåverkan, säkerhet, tillgänglighet och effektivitet. Sjöfartsverket skall även aktivt bistå regering och riksdag i frågor som rör sjötransportsektorn.

1. Sammandrag av verksamheten åren 1994–1995

Sjöfartsverkets verksamhet har under de senaste åren präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och förstärka sjöfartens miljöfördelar. Verket deltar bl.a. aktivt i det omfattande sjösäkerhetsarbete som pågår både nationellt och internationellt.

En översyn av sjöfartsinspektionen har genomförts, vilken lett till vissa förändringar av organisationen och arbetsrutinerna. Av dessa märks särskilt en prioritering av analyser av olyckor, incidenter och avvikelser som framkommit vid besiktningar.

Inom sjöräddningen har genomförts vissa förändringar, bl.a. till följd av ny kommunikationsteknik. I Göteborg startades under år 1995 en för Sjöfartsverket och Luftfartsverket gemensam sjö- och flygräddningscentral, MRCC/ARCC. Sjöfartsverkets inriktning är att denna under år 1998 skall bli en gemensam central för hela landet och att den nuvarande centralen i Stockholm skall omvandlas till en undercentral. Större farledsprojekt är nya Flintrännen, som är föranledd av Öresundsbroprojektet, samt Sandgrönleden där en ny farled planeras med Luleå kommun.

Vad beträffar lotsning anpassas organisationen successivt efter sjöfartens ändrade struktur. Verket avser att utreda förutsättningarna för att uppnå kostnadsbesparingar genom ett mer effektivt utnyttjande av lotsbeställningscentralerna. Vidare avser verket att vid om- och nybyggnad utrusta lotsbåtar och större arbetsfartyg med katalysatorer för avgasrening.

Sjöfartsverkets omsättning för år 1995 ökade med 5 % till 1 159,3 miljoner kronor. Resultatet efter finansiella poster uppgick till ca 168,2 miljoner kronor och räntabiliteten uppgick till 11,7 %. Till följd av ett positivt resultat under senare år har sjöfartsavgifterna bibehållits på en oförändrad nivå. Soliditeten var 54,2 % vid utgången av år 1995. Investeringarna under kalenderåret 1995 uppgick till 91,2 miljoner kronor.

2. Verksamhetens inriktning m.m. åren 1997–1999

Sjöfartsverkets treårsplan

Sjöfartsverket föreslår i sin treårsplan att verksamhetens målsättning skall förbli oförändrad under perioden.

Vad gäller inriktning på *farledsverksamheten* skall utbyggnaden av det nya fjärrkontrollsystemet för fyrar, Decca och DGPS (Differential Global Positioning System) fortsätta. Sjöfartsverket har dessutom för avsikt att genomföra ett kvalitetssäkringsarbete avseende farleder och säkerhetsanstalter under perioden.

Lotsningsverksamheten kommer, såsom hittills, att

inriktas på att ge bra service, med tidsprecision och kvalitet. I samband med större ombyggnader och nybyggnader skall lotsbåtar, liksom större arbetsfartyg, förses med avgaskatalysatorer.

Inom *sjöräddningsområdet* har verket för avsikt att fortsätta med sin samverkan med Marinen, Kustbevakningen och Luftfartsverket i den gemensamma sjö- och flygräddningscentralen i Göteborg. Det nya nöd- och säkerhetsradiosystemet GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) beräknas vara klart under perioden.

Målet för *isbrytningsverksamheten* är att vintersjöfart skall kunna bedrivas på alla hamnar av betydelse. Målet skall uppnås till lägsta möjliga kostnad. Isbrytarflottans kapacitet avses bibehållas för att målsättningen skall kunna uppnås även under stränga vintrar. De äldsta isbrytarna, Tor och Njord, måste ersättas och en första anskaffning avses ske under perioden.

Inom *sjökarteverksamheten* skall i slutet av perioden finnas tillgång till fullständig digital sjökortsinformation i alla väsentliga svenska farleder. Nyproducerade sjökort skall framställas digitalt och digitaliseringen av befintliga sjökort skall avslutas. En målsättning är dessutom att det som komplement till sjökorten skall tillhandahållas nautiska publikationer, såväl analoga som digitala, med tillfredsställande aktualitet.

Under den kommande perioden skall samarbetet mellan Lantmäteriverket och Sjöfartsverket fortsätta. De två myndigheterna har undertecknat ett samarbetsavtal, vilket i väsentliga delar ersätter den tidigare överenskommelsen om samverkan, vilken träffades år 1994. Avtalet innebär att parterna skall samverka inom verksamhetsområden av gemensamt intresse för att samhällets resurser skall utnyttjas effektivt.

Sjöfartsinspektionens samlade verksamhet syftar till att tillse att kraven på fartygs säkerhet och skyddet mot luft- och vattenföroreningar från fartyg efterlevs. Inspektionen skall dessutom se till att kraven på rederiers och fartygs säkerhetsorganisation uppfylls med beaktande av internationell standard.

Inom området *teknisk service* och konsultexport föreslås att Sjöfartsverket under treårsperioden inför kvalitetsssäkring av produktutbudet samt att långsiktiga underhållsavtal utvecklas.

Regeringens överväganden

Allmänt

Regeringen drar slutsatsen att Sjöfartsverket väl uppfyller de mål och den inriktning som verket ålagts. Sjöfartsverkets ekonomi kan dessutom bedömas som mycket god och de ekonomiska mål som uppställts har uppnåtts. Regeringen föreslår inga förändringar av Sjöfartsverkets övergripande mål eller verksamhetens huvudsakliga inriktning.

Sjöfartsverkets internationella arbete med att förbättra sjösäkerheten, och förändringen av den interna or-

ganisationen inom sjöfartsinspektionen, följer regeringens målsättning. Det prioriterade arbetet med sjösäkerheten skall fortsätta och utgöra en av de mest betydelsefulla frågorna, liksom frågor angående sjöfartens miljöpåverkan.

Sjösäkerhet

Arbetet med att utveckla sjösäkerheten är utomordentligt viktigt och sjösäkerhetsfrågorna har även internationellt satts i fokus. Inom FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har en internationellt sammansatt expertpanel tillsatts med uppgift att ta fram konkreta förslag till säkerhetshöjande åtgärder avseende passagerarfartyg. Expertpanelens förslag presenterades under våren 1995 och var i allt väsentligt identiskt med ett förslag som den svenska sjösäkerhetsdirektören, tillsammans med sina nordiska kollegor, tidigare lämnat.

I november 1995 antogs vid IMO:s sjösäkerhetskonferens en rad globala förbättringar av sjösäkerheten, baserade på expertpanelens förslag. Förbättringarna avsåg t.ex. frågor om brandskydd, utrymningsvägar, livräddningsutrustning och radioutrustning. Konferensen antog även en resolution om att länder i en region kan sluta avtal om krav på fartygs stabilitet. Resolutionen resulterade efter ett svenskt initiativ i att ett stort antal sjöfartsadministrationer den 28 februari 1996 nådde en överenskommelse om att särskilda krav skall ställas på stabiliteten och flytbarheten hos existerande ro-ro-passagerarfartyg i bl.a. Östersjön och Nordsjön.

Genom hamnstatskontroll ges möjlighet för en hamnstats sjöfartsadministration att kontrollera att fartygen uppfyller de krav som satts upp i internationella konventioner. Hamnstatskontrollen är ett komplement till den kontroll som görs av flaggstatens sjöfartsadministration. Ett internationellt problem är emellertid bristande kvalitet på vissa flaggstaters sjöfartsadministration. Sverige bör därför aktivt stödja arbetet med att försöka skapa internationella instrument som ställer kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministration.

Sjöfartens internationella karaktär gör att det svenska agerandet på internationell nivå, vad gäller att förbättra sjösäkerheten, måste ges fortsatt hög prioritet. En naturlig utgångspunkt för det vidare arbetet kommer sjösäkerhetskommitténs betänkande att utgöra. Kommittén har i uppdrag att analysera möjligheterna att ytterligare utveckla säkerheten inom sjöfarten. Kommittén skall dessutom lämna förslag om hur det nationella och internationella sjösäkerhetsarbetet bör inriktas och bedrivs för att förbättra säkerheten, främst vad gäller den sjöfart som berör Sverige. Kommittén skall utarbeta ett handlingsprogram för ökad sjösäkerhet och kommitténs förslag kommer att remissbehandlas.

I maj 1996 lämnade den s.k. inspektionsutredningen ett betänkande angående den framtida tillsynsverk-

samheten vad gäller luft-, sjö- och spårtrafiken. I betänkandet föreslås att sjöfartsinspektionen även i framtiden bör ingå i Sjöfartsverket, eftersom det finns ett konkret behov av samarbete mellan sjöfartsinspektionen och Sjöfartsverkets övriga avdelningar. Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

Miljö

Sjöfarten har redan i dag miljöfördelar. Dessa utgörs främst av en hög energieffektivitet i förhållande till utfört transportarbete och blygsamma krav på ny infrastruktur. Mycket litet har emellertid hittills gjorts för att minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar. Det arbete som sker internationellt inom IMO i form av ett nytt luftföreningsannex kopplat till sjöfartens miljökonvention MARPOL är välkommet men har hittills inte visat sig vara tillräckligt.

Regeringen anser att sjöfarten på allvar måste vidta åtgärder för att stärka sin roll som ett miljövänligt transportslag. För att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan föreslår därför regeringen i denna proposition att sjöfartsavgiftssystemet miljödifferentieras, se avsnittet Särskilda frågor. Regeringen ser också mycket positivt på den principöverenskommelse som i år träffats mellan Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund om att kraftfulla åtgärder skall vidtas för att minska sjöfartens luftföroreningar. Beräkningar har visat att en miljödifferentiering av sjöfartsavgiftssystemet tillsammans med en miljödifferentiering av hamnavgifter kan innebära att sjöfartens utsläpp av luftföroreningar minskas med upp till 75 % i det svenska närområdet.

Regeringen anser att den senaste tidens rapporter om ökade oljeutsläpp, är oroande. Problemet är inte avsaknaden av regler, utan att de befintliga reglerna inte efterlevs. Sverige har via Helsingforskommissionen arbetat för att mottagningsanläggningar införs runt hela Östersjön samt att det svenska systemet, som innebär att ingen extra avgift utgår för fartygsgenererat oljeavfall som lämnas i hamn, införs runt hela Östersjön. I mars i år nåddes en framgång då Helsingforskommissionen antog en strategi som består av ett ingående och omfattande regionalt samarbete för uppbyggnad, utveckling och harmonisering av mottagningsssystem i hamnar runt Östersjön.

3. Ekonomiska mål och resurser åren 1997–1999

Regeringens överväganden

Investeringar

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande helt med egna medel. Verket har därutöver bemyndigande att inom viss ram ta upp lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

Totalt planeras investeringar under den närmaste treårsperioden för 425,9 miljoner kronor. Investeringarna avser främst återanskaffningar. I beloppet ingår 250 miljoner kronor för återanskaffning av isbrytarfartyg då isbrytaren Tor avses bytas ut.

Vad beträffar farleder och utmärkning ligger investeringsnivån på ca 14,3 miljoner kronor per år, varav merparten avser återanskaffningar.

Sjöfartsverket utreder för närvarande det framtida behovet av isbrytare samt hur återanskaffningen av isbrytare skall finansieras. Verket utreder bl.a. huruvida investeringarna kan spridas över en längre tidsperiod. Finansieringen av isbrytare har avgörande inflytande på Sjöfartsverkets ekonomi och den höga målsättningen vad gäller egenfinansiering från verkets sida bör sänkas.

Regeringen har i huvudsak ingen erinran mot Sjöfartsverkets planerade investeringar för den kommande treårsperioden. Regeringen anser att det skall ställas krav på katalytisk avgasrening eller motsvarande vid återanskaffning av isbrytare.

Ekonomiska mål

Regeringen föreslår vissa förändringar vad gäller de ekonomiska målen för Sjöfartsverket. Till grund för regeringens bedömning ligger en utvärdering av samtliga affärsverks ekonomiska mål.

Sjöfartsverkets soliditet uppgick till 54,2 % vid 1995 års slut. Sjöfartsverket anser att verkets soliditet bör vara hög, för att åtminstone en 50-procentig egenfinansiering av nya isbrytare skall kunna genomföras vid sekelskiftet. Enligt regeringens uppfattning bör målet för Sjöfartsverkets soliditet vara att denna skall uppgå till minst 50 % inför återanskaffningen av isbrytare. Återanskaffningen skall genomföras inom en snar framtid och verket kan härigenom ansvara för merparten av kostnaden. Regeringen är dock av uppfattningen att det bör övervägas om inte återanskaffning av isbrytare i en framtid bör finansieras och genomföras på annat sätt än i dag, t.ex. genom att investeringarna sprids över en längre tidsrymd. Vidare bör den höga målsättningen vad gäller självfinansiering från verkets sida sänkas.

Regeringen har inte funnit skäl att ändra Sjöfartsverkets målsättning för *räntabilitet på eget kapital*, vilken är 10 % efter skattemotsvarighet.

Regeringen anser att en *utdelning* på 3 % av det egna kapitalet bör bibehållas, vilket även överensstämmer med Sjöfartsverkets förslag.

Restriktionen för höjning av sjöfartsavgifterna för åren 1996 och 1997 skall vara att eventuella höjningar av sjöfartsavgifterna skall understiga den allmänna inflationsramen. Produkter och tjänster i övrigt skall som tidigare prissättas så att full kostnadstäckning eftersträvas. Regeringen föreslår att verkets prismål kopplas till nettoprisindex, på motsvarande sätt som Luftfartsverkets prismål vad gäller luftfartsavgifterna. Regeringen föreslår att prismålet för sjöfartsavgifterna under åren 1997–1999 skall vara, att avgifterna inte får öka med mer än nettoprisindex, räknat fr.o.m. år 1995. Detta mål innebär ett förtydligande och en skärpning jämfört med dagens mål. Mot bakgrund av den bedömning som regeringen gör om verkets framtida ekonomiska utveckling bör prismålet vara detsamma som utvecklingen av nettoprisindex och inte, som för Luftfartsverket, ligga under nettoprisindex.

Regeringen föreslår dessutom att Sverige, mot bakgrund av medlemskapet i den Europeiska unionen, inför ett förändrat avgiftssystem för sjöfartsavgifter. Förslaget behandlas under avsnittet Särskilda frågor.

Regeringen anser att Sjöfartsverket, liksom i dag, skall ha möjlighet att ta upp *lån* hos annan långgivare än Riksgäldskontoret. Riksgäldskontoret skall dock beredas möjlighet att ge lån. Sjöfartsverket får även fortsättningsvis sätta in 25 % av det kassamässiga överskottet på räntebärande konto i affärsbank, medan återstoden placeras på räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Bemyndigandet bör gälla tills dess regeringen beslutar om annat.

Mot bakgrund av regeringens föreslagna mål redovisas följande prognoser över resultat m.m. under treårsperioden.

ÅR	1997	1998	1999
Resultat efter skattemotsvarighet (mkr)	84,2	81,5	77,2
Räntabilitet (%)	7,6	7,0	6,4
Beräknad skattemotsvarighet (mkr)	32,7	31,7	30,0
Utdelning (mkr)	33,2	34,7	36,1
Soliditet (%)	54,8	55,4	55,8
Investeringar (mkr)	61,9	186,9	177,1

4. Bolag för sjömätning

Sjöfartsverket har begärt att regeringen medger att verket får rätt att ingå i ett med SAAB och Osterman Helicopter AB gemensamt ägt bolag. Bolaget skall bl.a. utföra sjömätningssupdrag samt sälja sjömätningssystem.

Sedan en tid tillbaka har Sjöfartsverket aktivt bidragit till att utveckla metoder och system för en effektivare sjömätning. I maj 1991 beställde Sjöfartsverket, via Forsvarets Materielverk, ett laserbatymetrisystem hos SAAB. Systemet, som är helikopterburet, skall användas

das för sjömätning med hjälp av laserljus i svenska vattenområden ned till ett djup på ca 30 meter. Sjöfartsverket beräknar att sjömätningen därigenom kan genomföras till en väsentligt lägre kostnad per ytenhet jämfört med den tidigare fartygsburna sjömätningen. Sjöfartsverket kommer emellertid inte att kunna utnyttja systemet under de delar av året då Sveriges vattenområden är istäckta eller då sikt-djupet är alltför dåligt.

Det gemensamt ägda bolaget skall hyra in utrustning och personal för genomförande av mätuppdrag. Bolaget avser därutöver att utveckla och marknadsföra flygburna mätsystem för primär insamling av geografiska data. Bolaget kommer inte att bygga upp en egen produktionsapparat utan avser att formellt träffa avtal med Sjöfartsverket och SAAB om köp av tjänster för enskilda uppdrag. Sjöfartsverket gör bedömningen att det finns ett betydande intresse, inte minst från geografiskt närbelägna stater, att både köpa system och beställa sjömätningar. Systemet är mycket effektivt och genererar snabbt omfattande data. Då systemet inte kan utnyttjas i Sverige mer än en begränsad tid på året finns utrymme att bedriva sjömätning i andra länder än Sverige.

En analys av Sjöfartsverket har visat att verket får täckning för större delen av de fasta kostnaderna för systemet, genom att systemet hyrs ut till bolaget.

Regeringens överväganden

Sjöfartsverket är en statlig myndighet som organisatoriskt är ett affärsverk. Organisationsformen gör att det i och för sig är möjligt att redan i dag bedriva affärsverksamhet. Regeringen anser dock att den beskrivna verksamheten med försäljning av bl.a. sjömätningssystem och utförande av sjömätningar bör bedrivas av Sjöfartsverket i ett bolag tillsammans med SAAB och Osterman Helicopter AB. Därigenom kan verket bättre utnyttja, utveckla och förvalta den utrustning för sjömätning som Sjöfartsverket varit delaktig i att ta fram. I bolagsform kan de övriga intressenternas marknads- och affärserfarenheter bäst kombineras med Sjöfartsverkets tekniska kompetens på området. Regeringen tillstyrker därför Sjöfartsverkets begäran om att få ingå i ett bolag för denna verksamhet, också på den grund att ett bolag kan möjliggöra ett snabbare, enklare och mer affärsmässigt agerande på den internationella marknaden.

Regeringen föreslår att verket för statens räkning får teckna aktier i och ge aktieägartillskott till bolaget inom en ram av 15 miljoner kronor, att verket för statens räkning får förvalta de aktier som staten äger i bolaget samt att verket får ge krediter eller teckna borgensförbindelser för krediter upp till 20 miljoner kronor till förmån för bolaget. En förut-

sättning för Sjöfartsverkets medverkan i bolaget skall vara att en revisor i bolaget utses av Sjöfartsverket efter samråd med Riksrevisionsverket. En ytterligare förutsättning skall vara att respektive aktieägare skall tillskjuta värden till bolaget i direkt proportion till aktieinnehavet. Det ankommer på regeringen att lämna närmare villkor för statens medverkan i bolaget.

Anslag för budgetåret 1997

B 1. Ersättning för fritidsbåtsändamål

1994/95	Utgift	60 800 ¹		
1995/96	Anslag	66 682	Utgiftsprognos	66 682
			därav 1996	45 800
1997	Förslag	44 454		
1998	Beräknat	44 454		
1999	Beräknat	44 454		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Från anslaget betalas kostnader för tjänster inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde, som inte finansieras via handelssjöfartens avgifter. I anslaget ingår utgifter för informationsinsatser för förbättrad sjösäkerhet, kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, bemanning av fyrar av regionalpolitiska skäl, samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafik och yrkesfiske m.m. Kostnader för beredskapsåtgärder inom totalförsvaret, avseende funktionen sjötransporter, har tidigare belastat anslaget, men fr.o.m. budgetåret 1997 finns ett särskilt anslag för dessa kostnader.

Under anslaget ligger bl.a. kostnader för bemanning av fyrar som bemannas av regionalpolitiska skäl. Måseskär, Kullen, Örskär och Holmögadd utgör sådana fyrar. I en skrivelse 1995-10-27 hemställer Sjöfartsverket att regeringen bör pröva de regionalpolitiska skälen för bemanningen av fyrar. Försvaret, SMHI och Stiftelsen Stockholms skärgård har tidigare bidragit till finansieringen, men i samband med att automatiska väderstationer införts har SMHI sagt upp överenskommelsen. Även försvaret har minskat bidragen till bemanningen av fyrarna.

Fyrarna är i dag automatiserade och inga kvarvarande reella arbetsuppgifter med anknytning till sjöfart finns kvar. En avbemanning av fyrarna kommer att innebära att fyrplatsområdena i framtiden utnyttjas som automatiska väderstationer och att den personal som berörs av avbemanningen omplaceras. Om bemanningen skall upprätthållas

anser verket att en större del av kostnaderna bör anslagsfinansieras.

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av att det för närvarande pågår en utredning kring fritidsbåttrafikens kostnadsansvar föreslår regeringen ett oförändrat anslag för budgetåret 1997. Den pågående utredningen behandlar dels vilka kostnader som fritidsbåttrafiken orsakar samhället, dels hur dessa kostnader skall betalas. Utredningens resultat skall redovisas senast 15 oktober 1996.

Vad beträffar frågan om fyrrar bemannade av regionalpolitiska skäl föreslår regeringen att fyrrarna Örskär och Måseskär avbemannas. Fyrrarna har i dag automatiska väderstationer, vilka helt övertagit den väderreportering som personalen tidigare gjort. De ekonomiska bidrag som tidigare erhållits från olika samarbetspartners för bemanningen av fyrrarna har dessutom reducerats. Regeringen förutsätter dock att Sjöfartsverket, om möjligt, omplaceras personalen till andra arbetsuppgifter och att fyrplatsområdena även i framtiden utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Bemanningen av Holmögadd och Kullen bör dock bibehållas, bl.a. eftersom det i dag finns flera finansiärer av verksamheten. Frågan om en avbemannning kan dock komma att tas upp av regeringen vid en senare tidpunkt om situationen förändrats.

I enlighet med uppdrag i tidigare regleringsbrev, redovisar Sjöfartsverket särskilt i anslagsframställningen för budgetåret 1997 vilka kostnader som under budgetåret 1994/95 belastade anslaget, men som under budgetåret 1995/96 överförts på handelsjöfarten.

Regeringen beräknar anslaget Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. till 44 454 000 kronor för budgetåret 1997, vilket motsvarar anslagsnivån för föregående budgetår.

B 2. Transportstöd för Gotland

1994/95	Utgift	155 211 ¹		
1995/96	Anslag	250 000	Utgiftsprognos	215 691
			därav 1996	157 200
1997	Förslag	175 000		
1998	Beräknat	175 000		
1999	Beräknat	175 000		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

En jämförelse mellan budget och utfall visar att anslaget för innevarande budgetår underskrids med 34 miljoner kronor, vilket bl.a. har sin grund i förändringar i valutakursen. Färjorna är belånade i D-mark och kapitalkostnaderna varierar över tiden. Ytterligare orsaker till underskridandet av anslaget är att antalet passagerare ökat samt att oljepriserna sjunkit.

Regeringens överväganden

För budgetperioden 1997 har Sjöfartsverket beräknat transportstödet till Gotland till 175 miljoner kronor.

Resandet till och från Gotland med färja har ökat under de senaste åren och antalet passagerare uppgick under år 1995 till drygt 1 miljon. Med syfte att erbjuda förbättrade möjligheter att resa under högsäsong ingår fr.o.m. i år en katamaran i tonnaget.

För närvarande pågår en upphandling av den trafik som skall gälla fr.o.m. den 1 januari 1998. En redovisning av den särskilda förhandlaren har nyligen presenterats för regeringen. Regeringens förslag till nytt avtal för Gotlandstrafiken kommer inom kort att underställas riksdagen för godkännande.

RRV:s granskningsrapport angående koncessionstrafiken på Gotland under verksamhetsåret 1994 innehåller inga invändningar.

Regeringen beräknar anslaget *Transportstöd för Gotland* till 175 000 000 kronor för budgetåret 1997.

B 3. Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

1994/95	Utgift	62 800 ¹		
1995/96	Anslag	94 008	Utgiftsprognos	94 008
			därav 1996	62 600
1997	Förslag	62 660		
1998	Beräknat	62 660		
1999	Beräknat	62 660		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget avser bidrag till Sjöfartsverket för drift av Trollhätte kanal och Säffle kanal samt ersättning till Vänerens seglationsstyrelse. Ersättningen till Vänerens seglationsstyrelse utbetalas av Sjöfartsverket för utmärkning av farleder, lotsning m.m. i Väneren.

Regeringens överväganden

Sjöfartsverket föreslår ett anslag på 62,7 miljoner kronor, vilket innefattar ersättning till Vänerens seglationsstyrelse. Vänerens seglationsstyrelse finansieras även via det statliga sjöfartsavgiftssystemet. Då detta avgiftssystem förändras, se avsnittet Särskilda frågor del B, bör Vänerens seglationsstyrelse i framtiden även finansieras genom avräkning från intäkter från farledsavgifter.

Seglationsstyrelsen redovisar i verksamhetsberättelsen och bokslutet för år 1995 styrelsens verksamhet. Styrelsen har även inkommit med en budget för år 1997, vilken presenterar den framtida utformningen av verksamheten.

Enligt avtal mellan Trollhätte kanalverk och Riksarkivet om övertagande av visst arkivmaterial skall Riksarkivet erhålla ersättning för arkivkostnader. Ersättningen skall betalas via anslagsöverföring från Kommunikationsdepartementets huvudtitel till Riksarkivets anslag. För budgetåret 1997 bör anslaget minskas med 12 000 kronor för ersättning för arkivkostnader.

Regeringen beräknar anslaget för budgetåret 1997 till 62 660 000 kronor, vilket motsvarar anslagsnivån för innevarande budgetår.

B 4. Bidrag till sjöfarten¹

1994/95 Utgift	356 000 ²		
1995/96 Anslag	510 000	Utgiftsprognos	510 000
		därav 1996	365 000
1997 Förslag	400 000		
1998 Beräknat	400 000		
1999 Beräknat	400 000		

¹ Anslaget benämndes budgetåret 1995/96 Bidrag till svenska rederier

² Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Grunden för framställningen samt regeringens överväganden – se vidare avsnitt Särskilda frågor.

B 5. Övervakning av M/S Estonia¹

1997 Förslag 24 000²

¹ Nytt anslag

² Beloppen anges i tusental kr

Regeringen beslutade den 19 juni 1996 att Sjöfartsverket skulle ges i uppdrag att avbryta arbetet med övervakningen av M/S Estonia. Arbetet skall dock kunna återupptas vid den senare tidpunkt som regeringen bestämmer. Regeringen beslutade samtidigt att platsen för M/S Estonias förlisning skall övervakas.

Regeringens överväganden

Regeringen beräknar anslaget för övervakning av platsen för M/S Estonias förlisning till 24 000 000 kronor för budgetåret 1997, vilket grundas på beräkningar från Sjöfartsverket angående kostnadernas omfattning.

Åtgärder mot förorening från fartyg

Efter beslut av regeringen, kan kostnader betalas som uppkommit till följd av förelägganden eller förbud som Sjöfartsverket föreskriver med stöd av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Över statsbudgeten har tidigare anvisats ett anslag om 1 000 kronor.

Sjöfartsverket föreslår att verket i framtiden även skall bemyndigas att betala kostnader för akuta och operativa åtgärder i samband med skred i Göta Älv/Trollhätte kanal för att säkerställa miljö, förebygga risker för följdskred och för att säkra framkomligheten för fartygstrafiken.

Regeringens överväganden

För åtgärder mot förorening från fartyg till följd av förelägganden eller förbud som Sjöfartsverket föreskriver kommer kostnaderna att betalas efter beslut av regeringen. Till följd av statsbudgetens förändrade anslagsstruktur, kan dock kostnader för åtgärderna inte finansieras över ett eget anslag framgent.

Regeringen är dock inte beredd att tillstyrka Sjöfartsverkets förslag att kostnader för akuta och operativa åtgärder i samband med skred skall belasta kontot för vattenföroreningar. Regeringen har dock för avsikt att närmare överväga ansvars- och finansieringsfrågan vid akuta och operativa åtgärder i samband med skred.

I enlighet med uppdrag i tidigare regleringsbrev redovisas i Sjöfartsverkets årsredovisning fördelningen av de kostnader som belastat sjöfarten som

en följd av skredet i Agnesberg år 1993. De totala kostnaderna har uppgått till 34 miljoner kronor. Utav dessa har Sjöfartsverket svarat för 12 miljoner kronor, Vattenfall AB för 5 miljoner kronor och staten för 5 miljoner kronor genom att staten avstått utdelning från Sjöfartsverket i syfte att täcka kostnader för skredet. Under år 1993 belastades Trollhätte kanalverk med 3 miljoner kronor. Sjöfartsverkets resultat belastades år 1994 med 8 miljoner kronor och år 1995 med 1 miljon kronor.

5.3 HANDELSFLOTTANS KULTUR- OCH FRITIDSRÅD

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) har till uppgift att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. HKF:s verksamhet har tidigare finansierats genom en avräkning på fyravgifterna samt av egna avgifter. Över statsbudgeten har anvisats ett anslag om 1 000 kronor.

I proposition 1994/95:100 bil. 7, avseende budgetåret 1995/96, föreslog regeringen att HKF borde inordnas i Sjöfartsverket då det enligt regeringens bedömning skulle innebära administrativa fördelar. Riksdagen ansåg emellertid att HKF har sådana uppgifter som lämnar utrymme för frivilliga, ideellt präglade insatser och att regeringen bör pröva om den besparing som ett inordnande i Sjöfartsverket skulle kunna innebära även kan uppnås om HKF:s självständighet fortsätter.

I regleringsbrev för budgetåret 1995/96 gav regeringen HKF i uppdrag att återkomma med underlag för beredning av frågan angående HKF:s inordnande i Sjöfartsverket. Enligt det underlag som inkommit från HKF kan rådet genomföra vissa besparingar i verksamheten, vilka överskrider de besparingar som ett inordnande i verket skulle kunna innebära. Besparingarna innebär dock att avsätta medel för utvecklingsarbete och oförutsedda kostnader förbrukas.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår, till följd av det underlag som inkommit från HKF, att rådets nuvarande verksamhet skall förbli oförändrad. Då avgiftssystemet för sjöfartsavgifter förändras, bör rådet i framtiden finansieras genom avräkning från intäkter från farledsavgifter.

I rådets förenklade anslagsframställning för budgetåret 1997 framkommer att HKF under de senaste åren genomfört en rad investeringar och att organisationen har förändrats i flera avseenden. Vissa kostnadsfördringar har inträffat och HKF:s disponibla resurser har minskat. I anslagsframställningen föreslår HKF att 20 000 000 kronor av rådets totala kostnader skall

finansieras genom avräkning av avgifter på sjöfarten.

Regeringen tillstyrker HKF:s förslag till avräkning av avgifter på sjöfarten för rådets kostnader.

HKF har i verksamhetsplanen för budgetåret 1995/96 redovisat de nuvarande operativa målen för verksamheten. Angående HKF:s verksamhet i utlandet har rådet inkommit med rapportering. Rådet har även inkommit med en redovisning av förslag om utnyttjande av videokassetter, i enlighet med uppdrag i tidigare regleringsbrev.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för verksamhetsåret 1994/95 innehåller inga invändningar. Inte heller Riksrevisionsverkets granskning av HKF:s delårsrapport för andra halvåret 1995 innehåller några anmärkningar.

5.4 LUFTFART INLEDNING

Antalet flygpassagerare i linjefart och chartertrafik ökade sammantaget under år 1995 med 3 % till 16,8 miljoner. Konjunkturen i Sverige under år 1995 kännetecknades av en kraftig exportökning och en svag utveckling av den inhemska efterfrågan, vilket också tydligt avspeglas i flygtrafikutvecklingen. Antalet utrikespassagerare ökade med 10 % till 10,6 miljoner, varav 9,9 miljoner avsåg utrikes flygtrafik till och från Europa. Utöver exportindustrins framgångar förklaras denna uppgång även av ett ökat antal sällskapsresor till följd av ökat utbud och sänkta priser inom denna marknad. Efter en uppgång med 2 % år 1994 vände däremot inrikesresandet med flyg år 1995 åter nedåt med 6 % till 6,2 miljoner passagerare. Förutom den svaga hemmamarknaden är en annan viktig orsak till denna utveckling de utbudsbegränsningar som de större flygbolagen genomförde under året som ett led i en konsolidering av verksamheten. I denna konsolidering innefattades även prisökningar med ca 10 % i genomsnitt. I planerna för år 1996 finns emellertid nu åter viss kapacitetsökning i inrikesflyget och en satsning på privatresandet.

Som ett led i arbetet inför 1998 års trafikpolitiska beslut har Luftfartsverket inlett ett analysarbete av flygets regionalpolitiska betydelse i Sverige. Avsikten är att ta fram förslag på långsiktiga lösningar på de problem som finns beträffande såväl trafikförsörjning som infrastruktur inom flygmarknaden i speciellt de glesbefolkade delarna av landet. De kommunala flygplatsernas roll i infrastrukturen kommer också att uppmärksammas. Analysarbetet är bl.a. avsett att fungera som beslutsunderlag för överväganden inom Kommunikationskommittén.

Arbetet med att minska luftfartens miljöpåverkan fortsätter med oförminskad kraft. Sverige har alltjämt en pådrivande roll i det internationella miljöarbetet inom luftfarten. Efter ett svenskt initiativ fastställde ICAO:s generalförsamling hösten 1995 att relatering av luftfartsavgifter till avgasutsläpp är acceptabla om intäk-

terna hålls inom sektorn. Sedan tidigare är motsvarande relatering av avgifter till buller internationellt accepterade. Som bl.a. en följd av dessa riktlinjer utarbetar Luftfartsverket för närvarande tillsammans med branschföreträdare ett system med miljörelaterade luftfartsavgifter relaterade såväl till buller som avgaser, avsedda att träda i kraft år 1997 för såväl nationell som internationell flygtrafik vid verkets flygplatser. De ökade intäkterna från avgifterna kommer att användas bl.a. för bullerisoleringsåtgärder vid de statliga flygplatserna. Som framgår av proposition 1996/97:14 Vissa punktskattefrågor kommer samtidigt den hittillsvarande miljöskatten på inrikes flygtrafik att avskaffas.

Beträffande arbetet med skärpta internationella miljökrav på nya flygplanstyper har ICAO:s miljökommitté nu förordat vissa ytterligare skärpningar såväl beträffande bullerprestanda som för utsläpp av kväveoxider. Förslaget är för närvarande föremål för remissbehandling inom ICAO. I detta sammanhang kan noteras att skärpningarna stöds av EU, och att kommissionärerna för transport och miljöfrågor i ett gemensamt brev till ICAO förutsatt att de föreslagna skärpta miljökraven genomförs. I annat fall kan, enligt kommissionens mening, egna miljökrav på nya flygplanstyper inom EU-området inte uteslutas.

5.5 LUFTFARTSVERKET

Sammanfattning av regeringens överväganden:

- I huvudsak föreslås oförändrade övergripande mål, ekonomiska mål, myndighetsmål och verksamhetsinriktning för Luftfartsverket under åren 1997–1999. Ett nytt myndighetsmål har formulerats för den luftfartspolitiska verksamheten. Målen för Luftfartsverket som övergripande sektorsmyndighet skall utvecklas och preciseras.
- Arbetet med analyser av Luftfartsverkets olika roller skall fortsätta, bl.a. med anledning av Inspektionskommitténs förslag om en mer självständig Luftfartsinspektion.
- Till följd av en omläggning av koncernredovisningen att inkludera även finansiell leasing justeras soliditetsmålet för Luftfartsverkskoncernen till att uppgå till 25 % vid utgången av treårsperioden.
- En investeringsnivå föreslås på 3 065 miljoner kronor för åren 1997–1999.
- Det resultatutjämningsystem som finns för åren 1994–1996 från Luftfartsverket till förmån för fem kommunala flygplatser föreslås förlängt maximalt två år med högst 10 miljoner kronor per år. Ingen nedsättning från Luftfartsverkets inleverans medges dock.

1. Verksamhetens inriktning m.m.

Luftfartsverkets treårsplan

Luftfartsverket föreslår att följande *verksamhetsmål* fastställs av regeringen:

Som *övergripande mål* för verksamheten föreslås att Luftfartsverket skall främja ett säkert, konkurrenskraftigt och miljöanpassat flyg för att tillgodose människors resbehov och näringslivets behov av varutransporter genom att bedriva flygplatsverksamhet, flygtrafiktjänst, flygsäkerhetsarbete och luftfartspolitiskt arbete.

Som verksamhetsmål för *myndighetsarbetet* föreslås att flygsäkerhetsstandarden skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer, att skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten (security) skall vara i nivå med det som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer, samt att Luftfartsverket skall bidra till att luftfartspolitiken nationellt och internationellt bedrivs och utvecklas på ett kompetent och förtroendeingivande sätt, bl.a. genom att verka för en tillfredsställande trafikförsörjning och genom att tillvarata svenska luftfartsintressen.

Den inriktning (strategi) som Luftfartsverket anför för att uppfylla sitt övergripande mål bygger på följande nyckelord: säkerhet, snabbhet, tillgänglighet, miljöhänsyn samt opartiskhet i myndighetsutövningen och affärsmässighet i övrig verksamhet.

Regeringens överväganden

Det övergripande målet för Luftfartsverkets verksamhet är oförändrat jämfört med det mål som fastställdes av riksdagen för innevarande treårsperiod 1995–1997.

Beträffande målen för myndighetsverksamheten har målet för securityarbetet omformulerats något men är oförändrat i sak. I enlighet med påpekande i förra budgetpropositionen föreslås nu även ett nytt verksamhetsmål för luftfartspolitiskt arbete.

Regeringen har ingen erinran mot de föreslagna målen. Det är dock viktigt att målformuleringsarbetet fortsätter. Regeringen har tidigare (prop. 1995/96:131) förordat att Vägverket ges ett fördjupat och preciserat sektorsansvar beträffande vägtransportssystemet. Tidigare i denna proposition har regeringen likaså förordat ett sådant utvidgat sektorsansvar för Banverket beträffande järnvägstransportssystemet. Regeringen anser mot denna bakgrund att Luftfartsverkets roll som centralt sektorsorgan med ansvar för hela flygtransportssystemet preciseras, bl.a. vad gäller miljöpåverkan, säkerhet, tillgänglighet, effektivitet och tillämpad forskning och utveckling m.m.

Under de kommande åren kan delar av Luftfartsverkets verksamhetsområde komma att påverkas av en rad organisatoriska förändringar. Inom EU har sålunda in-

letts en diskussion om inrättande dels av en gemensam luftfartsmyndighet för flygsäkerhetsfrågor, med anknäring till dagens samarbetsorgan Joint Aviation Authorities (JAA), dels av de institutionella arrangemangen för en samordnad europeisk flygtrafikledning genom utveckling av det nuvarande flygtrafikledningsorganet EUROCONTROL. Omfattningen av de arbetsuppgifter som kan komma att tas över av dessa organisationer är ännu ej klarlagd. Vidare har Inspektionskommittén i sitt betänkande (SOU 1996:82) lämnat ett förslag om större självständighet för Luftfartsinspektionen. Förslaget är nu föremål för remissbehandling.

Regeringen anser att denna utveckling ger ytterligare impulser till det översynsarbete beträffande Luftfartsverkets framtida roller och struktur som pågått sedan år 1993 (prop. 1993/94:100 bil. 7, bet. 1993/94:TU15, rskr. 1994/95:159). Inom ramen för detta arbete har hittills bl.a. inom Luftfartsverket genomförts en rad interna åtgärder för att tydliggöra och renodla verkets olika roller. En bolagisering har också genomförts av Luftfartsverkets konkurrensutsatta verksamhet genom bildandet av LfV Handling AB och LfV Holding AB (prop. 1995/96:65, bet. 1995/96:TU5, rskr. 1995/96:97). Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.

2. Ekonomiska mål och resurser

Luftfartsverkets treårsplan

Till följd av det nämnda bildandet av LfV Holding AB och LfV Handling AB redovisar nu Luftfartsverkskoncernen (Luftfartsverket med dotterbolag) sina ekonomiska mål på koncernnivå.

Den prognos som redovisas i planen som grund för den ekonomiska utvecklingen innebär för hela perioden 1995–1999 11 % total ökning av passagerare i inrikestrafik, 4,5 % total ökning av landningar i inrikestrafik, 8,4 % total ökning av passagerare i utrikestrafik, 14,3 % total ökning av landningar i utrikestrafik samt 16 % total ökning av överflygningar. Verket har skrivit ned sin prognos jämfört med föregående plan, framför allt på grund av inrikesflygets fortsatta svaga utveckling.

Luftfartsverket föreslår ett oförändrat mål för *räntabiliteten* (avkastningen) under perioden 1997–1999 på 13 % på eget kapital efter skattemotsvarighet. Beträffande *utdelningsmålet*, för närvarande 4 % på eget kapital samt 28 % skattemotsvarighet, anför verket att detta mål, som är kopplat till utdelningen hos de 100–150 största bolagen i Sverige, bör ersättas med en koppling till aktuell utdelning hos företag i flygtransportbranschen. Detta förslag stöds även av SAS i sin skrivelse med anledning av treårsplanen. Som skäl för denna förändring anför verket bl.a. sina indirekta regionalpolitiska åtaganden i flygplatshållandet.

Luftfartsverkets resultat före dispositioner år 1995 uppgår enligt årsredovisningen till 362 miljoner kronor. Verkets ekonomiska plan för åren 1996–1999 innebär resultat före dispositioner på 315, 344, 370 respektive 366 miljoner kronor. Därvid beräknas en avkastning under åren 1996–1999 på 16, 17, 17 respektive 14 %, och motsvarande beräknad utdelning inkl. skattemotsvarighet till 93, 114, 77 respektive 168 miljoner kronor.

Luftfartsverket föreslår en ändring av målet för *soliditeten* till att denna skall uppgå till minst 25 % i slutet av perioden 1997–1999. Detta innebär en sänkning från målet 30 % enligt gällande plan. Verket anger att målet på längre sikt bör vara högre än det föreslagna, men anför som skäl för sänkningen de ändrade regler för redovisningen av finansiell leasing inkl. SkyCity som, allt annat lika, sänker soliditeten i Luftfartsverkskoncernen med 7 %. I den ekonomiska planen är soliditeten åren 1996–1999 21, 23, 24 respektive 25 %.

Luftfartsverket föreslår en oförändrad *restriktion för prishöjningar* som innebär att trafikavgifterna får öka med högst 80 % av nettoprisindex, räknat fr.o.m. år 1993. Verket redovisar i planen att prishöjningarna sedan dess understigit målet varje år med undantag av år 1995. En prishöjning år 1999 aviseras i planen som en följd av det då förväntade bortfallet av intäkter från taxfreeförsäljning genom ändrade regler inom EU. Luftfartsverket föreslår i treårsplanen inte något särskilt mål för förbättring av *totalproduktiviteten* i verksamheten, utan hänvisar bl.a. till effekten av prisrestriktionen.

Verket föreslår en *investeringsnivå* under åren 1997–1999 på sammanlagt 3 065 miljoner kronor, vilket är en minskning med ca 500 miljoner kronor jämfört med nuvarande treårsplan 1995–1997. En viss förskjutning av investeringsobjekten har skett, varigenom en besparing kunnat ske på 285 miljoner kronor åren 1996–1997 jämfört med gällande plan. De största investeringsobjekten är fortfarande den tredje rullbanan på Arlanda och flygtrafikledningssystemet, som under planperioden beräknas ta i anspråk 1 025 miljoner kronor respektive 640 miljoner kronor. Det bör nämnas att de senare investeringarna inte påverkas i nämnvärd grad av den tidigare nämnda pågående diskussionen om ökad europeisk samordning av flygtrafiksystemet. Under år 1997 ligger även färdigställandet av ny flygplats i Värmland och ny terminal i Sundsvall. Under planperioden beräknas 75 % av investeringarna finansierade med egna medel. Övriga 25 % avser lån, vilka hittills tagits i Riksgäldskontoret, och vissa externa medel, framför allt bidrag från landsting och kommuner samt från Arbetsmarknadsstyrelsen till investeringarna i Värmland och Sundsvall.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att Riksrevisionsverket (RRV) inte haft några invändningar i revisionsberättelsen över Luftfartsverkets årsredovisning för år 1995. Beträffande verkets resultat efter skattemotsvarighet för år 1995 uppgick detta till 261 miljoner kronor vilket innebär en förbättring jämfört med prognosen i budgetpropositionen år 1995, som uppgick till 219 miljoner kronor. De sänkningar av räntabiliteten på eget kapital och soliditeten som redovisas jämfört med budgetpropositionen år 1995 hänger huvudsakligen samman med de tidigare nämnda ändrade redovisningsprinciperna som införts.

Regeringen har ingen erinran mot att ekonomiska mål för Luftfartsverket, i och med utökningen av dotterbolagsverksamheten, i fortsättningen avser koncernnivån, i likhet med vad som redan gäller för t.ex. SJ-koncernen.

Regeringen, som delar Luftfartsverkets uppfattning att det rationaliseringsarbete som genomförts inom verket under 1990-talet måste fortsätta, anser att det av detta skäl även för planperioden 1997–1999 bör sättas ett mål för förbättring av totalproduktiviteten, beräknad som en prisrensad kvot mellan totala intäkter och totala kostnader, och föreslår ett mål på 3 % per år.

Beträffande de ekonomiska målen anser regeringen att ett mål för soliditeten i Luftfartsverkskoncernen bör ta hänsyn till de nya redovisningsreglerna. Den i planen föreslagna förändringen i denna del bör således betraktas som en teknisk justering. Detta synsätt stöds även av Riksrevisionsverket. Luftfartsverkets förslag att soliditeten i koncernen vid utgången av perioden 1997–1999 skall uppgå till lägst 25 % kan därför tillstyrkas.

Det i sak oförändrade målet för räntabiliteten att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 13 % av eget kapital kan likaså tillstyrkas för den nu aktuella treårsperioden 1997–1999. Det kan noteras att verket aviserat att det finns stora osäkerheter om detta mål kommer att vara hållbart bortom den aktuella treårsperioden. Orsaken är bl.a. effekterna på Luftfartsverkets ekonomi av bortfallet av taxfreeförsäljningen inom EU från den 1 juli 1999, samt de omfattande investeringar som utbyggnaden av Arlanda med en tredje rullbana och moderniseringen av flygtrafikledningssystemet innebär åren 2000–2001. Vidare kan även nämnas de diskussioner om regler för avgiftssättningen vid flygplatserna och för undervägsavgifterna som pågår inom EU och EUROCONTROL och som kan komma att påverka Luftfartsverkets pris-system. Regeringen delar emellertid verkets uppfattning att dessa frågor bör behandlas samlat när större klarhet nåtts, lämpligen i samband med nästkommande treårsplan.

Beträffande frågan om mål för utdelning anser regeringen att det finns för få företag inom flygtransportbranschen och att dessa har alltför skild verksamhet för att dessa skall kunna tjäna som relevant riktlinje för

Luftfartsverkets utdelning. Den nuvarande kopplingen till större börsbolag tjänar framför allt som riktmärke för ägarkrav på välskötta större företag. Frågor om Luftfartsverkets regionalpolitiska åtaganden hör framför allt hemma i det pågående arbetet inom Kommunikationskommittén. Mot denna bakgrund finns det inte skäl att nu ändra det gällande målet för utdelning på 4 % av eget kapital efter skattemotsvarighet.

Regeringen har ingen erinran mot den föreslagna oförändrade prisrestriktionen liksom nivån, inriktningen och finansieringsförslaget av investeringarna under planperioden 1997–1999.

I enlighet med vad regeringen anfört om styrningen av Luftfartsverket under planperioden 1997–1999 bedöms med senare redovisade beräkningar verkets ekonomi utvecklas enligt följande tabell:

Å R	1997	1998	1999
Resultat efter skattemotsvarighet (mkr)	310	349	426
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	23	22	19
Beräknad skattemotsvarighet (mkr)	62	58	88
Utdelning (mkr)	97	119	137
Soliditet (%)	24	26	27
Investeringar (mkr)	815	930	1320

3. Anpassning av svenska flygplatser till Schengenavtalets krav

Luftfartsverket

Sverige är, som regeringen tidigare redovisat, sedan den 1 maj 1996 observatör i det s.k. Schengensamarbetet. För närvarande förhandlar Sverige, Finland och Danmark om medlemskap i Schengensamarbetet, och Norge och Island samtidigt om samarbetsavtal med samma innehåll, så att den nordiska passfriheten kan bevaras samtidigt som de nordiska länderna kan delta i ett bredare europeiskt samarbete. Avsikten är att förhandlingarna skall kunna slutföras under år 1996 och riksdagen under nästa år skall föreläggas ett förslag som innebär att samtliga nordiska länder samtidigt skall börja tillämpa reglerna i Schengenkonventionen.

Vid en svensk anslutning till Schengensamarbetet innebär befintliga flygförbindelser med länder utanför Schengenområdet att svenska flygplatser kommer att fungera som yttergränsstationer.

De nuvarande medlemsländerna i Schengensamarbetet har beslutat att vid terminaler där både resenärer mellan Schengenländerna och resenärer till och från länder utanför detta område passerar, skall de båda kategorierna separeras från varandra. Resor inom Schengenområdet skall vad gäller personkontrollen jämställas

med inrikes resor. För resor till eller från länder utanför Schengenområdet skall kontrollen i gengäld ske enligt enhetliga regler.

Luftfartsverket har, gemensamt med polis och tull genomfört en analys av de konsekvenser som bedöms bli följden vid de svenska flygplatserna av ett svenskt medlemskap i Schengensamarbetet. Verket konstaterar därvid att den ringa trafiken till länder utanför Schengenområdet vid flertalet flygplatser endast innebär mindre behov av förändringar. Vid de tre största flygplatserna, Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter och Malmö-Sturup innebär emellertid framför allt kraven på separering av trafikantströmmar enligt ovan ytterligare investeringsbehov jämfört med ovan redovisad investeringsplan. Luftfartsverket har preliminärt beräknat att i storleksordningen några hundra miljoner kronor behövs investeras vid dessa flygplatser under åren 1996–1998 för att ett svenskt medlemskap skall kunna genomföras från den 1 juli 1998.

Regeringens överväganden

Anpassningen av flygplatserna till de krav som Schengensamarbetet ställer är av central betydelse för ett svenskt medlemskap i detta samarbete. Det är emellertid i nuvarande läge inte möjligt att slutligt konstatera vid vilken tidpunkt ett svenskt tillträde kan ske. Det finns emellertid ingen anledning att nu frånga den hittills av Luftfartsverket tillämpade planeringen inför ett svenskt medlemskap den 1 juli 1998.

Regeringen avser att återkomma till riksdagen med en redovisning av de ekonomiska konsekvenserna av en svensk anslutning till Schengensamarbetet och med en samlad bedömning med anledning av dessa i vårpropositionen år 1997. Även finansieringen av kostnaderna för Luftfartsverkets del bör enligt regeringens mening, bl.a. mot bakgrund av de osäkerheter i underlag och förutsättningar som ännu återstår, behandlas i samband härmed.

4. Resultatutjämning

Luftfartsverkets treårsplan

Enligt nu gällande riksdagsbeslut (prop. 1993/94:100 bil. 7, bet. 1993/94:TU15, rskr. 1993/94:159) finns ett successivt avtagande utjämningsbidrag åren 1994–1996 till fem större kommunala flygplatser (Kristianstad, Växjö, Trollhättan, Borlänge och Kramfors) enligt en modell där dessa jämförs med Luftfartsverkets flygplatser av motsvarande storlek. Utjämningsbidraget knöts till arbetet med att uppnå ett nollresultat i verkets division Regionflygplatser år 1997. I propositionen uttrycktes att arbetet innebär att olikheter i verksamhetsförutsättningar mellan de statliga och kommunala flygplatserna av likartad storlek torde komma att minska

successivt för att fr.o.m. år 1997 i princip vara borta. Därmed bör också de bärande skälen för ett särskilt utjämningsystem då ha bortfallit.

År 1994 och år 1995 överfördes 24 miljoner kronor respektive 21 miljoner kronor från Luftfartsverket till dessa fem flygplatser, varav 12 miljoner kronor respektive 10 miljoner kronor drogs av från verkets utdelning. Prognosen för år 1996 är enligt Luftfartsverket ett bidrag på ca 17 miljoner kronor varav 5 miljoner kronor får dras av från utdelningen. Luftfartsverket anför i treårsplanen att man anser att man nu vidtagit sådana åtgärder, bl.a. vad avser flygtrafikledningskostnader vid kommunala flygplatser och åtgärder inom Division Regionflygplatser, att resultatutjämnningen helt skall slopas från år 1997 i enlighet med plan.

Som framgår är bidraget för år 1996 nu beräknat till ca 17 miljoner kronor i stället för i propositionen förväntade ca 10 miljoner kronor. Såväl kommunerna som Luftfartsverket bedömer att en tillämpning av motsvarande jämförelsemodell som hittills för år 1997 kommer att visa på ett utjämningsbehov på ca 10 miljoner kronor.

Luftfartsverket har i en skrivelse till regeringen den 14 juni 1996 redogjort för ett preliminärt avtal mellan verket och de fem kommunala flygplatserna där Luftfartsverket åtagit sig att förlänga resultatutjämningsystemet ytterligare två år till år 1998. Därefter skall nuvarande system upphöra. Kostnaden för åren 1997–1998 skall därvid helt belasta Luftfartsverkets ekonomi. Verket begär i skrivelsen bemyndigande att utbetala sådana bidrag under år 1996 inom en maximal ram på 20 miljoner kronor och åren 1997–1998 inom en maximal ram på maximalt 10 miljoner kronor per år.

Regeringens överväganden

Det framgår klart av 1994 års proposition att nuvarande system är tänkt som en övergångslösning med slutpunkt år 1996. De rationaliseringsmål som systemet då kopplades till beträffande Luftfartsverkets egen regionflygplatsverksamhet har emellertid ännu ej helt kunnat uppnås, bl.a. till följd av en svagare trafikutveckling i inrikesflyget än som då förväntades.

Mot denna bakgrund har regeringen ingen erinran mot att Luftfartsverket ingår ett avtal med de berörda kommunala flygplatserna om en förlängning av nuvarande resultatutjämningsystem under år 1997, och om så visar sig nödvändigt, som längst t.o.m. år 1998, i enlighet med det nu presenterade preliminära avtalet. De begärda bemyndigandena bör därför bifallas. Någon nedsättning av inleveransen från Luftfartsverket av dessa skäl bör däremot inte utgå för åren 1997–1998.

Det bör noteras att frågor om flygets roll i trafikförsörjningen kommer att behandlas i 1998 års trafikpoli-

tiska beslut. Det är därvid rimligt att frågor om statens framtida ansvar för flygplatsnätet får en långsiktig lösning.

Anslag

B 6. Driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen

1994/95 Utgift	30 200 ¹		
1995/96 Anslag	15 200	Utgiftsprognos	15 200
		därav 1996	15 200
1997	Förslag	15 200	
1998	Beräknat	15 200	
1999	Beräknat	15 200	

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget utgörs av driftbidrag till kommunala flygplatser med regionalpolitiskt viktig flygtrafik i skogslänen (från Torsby till Gällivare).

Vilhelmina och Lycksele kommuner hemställer i en skrivelse om återgång till 1994/95 års nivå på 30,2 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Det saknas övervägande skäl att ompröva anslagets omfattning i avvaktan på överväganden bl.a. i samband med den trafikpolitiska propositionen år 1998. Stödet bör, i linje med överenskommelsen mellan regeringen och de politiska företrädarna för Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet om generella statsbidrag, tills vidare vara nominellt oförändrat.

5.6 STATENS HAVERIKOMMISSION

Statens haverikommission (SHK) har som övergripande mål att, i syfte att öka säkerheten, undersöka orsaken till alla allvarliga luftfarts-, sjö- och järnvägsolyckor och andra allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor. SHK skall genom sitt utredningsarbete bidra till att förebygga olyckor och tillbud till olyckor.

SHK delar in sina kostnader i fasta kostnader och i kostnader för de särskilda undersökningarna (rörliga kostnader). De fasta kostnaderna utgörs av sådana kostnader som inte kan hänföras till någon särskild undersökning och betalas av Försvarsdepartementet, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Banverket och Försvarsmakten.

De rörliga kostnaderna skall bäras av berörda, utom de kostnader som hänför sig till andra olyckor än luftfartsolyckor, civila sjöfartsolyckor och järnvägsolyckor, vilka finansieras över utgiftsområde 6 och anslaget C 5. Ersättning för verksamhet vid räddningstjänst m.m.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

SHK:s fasta kostnader får uppgå till högst 7 540 000 kronor för budgetåret 1997.

De fasta kostnaderna skall fördelas enligt följande, om inte annat kan överenskommas mellan berörda intressenter:

Försvarsdepartementet	15 %
Luftfartsverket	50 %
Sjöfartsverket	10 %
Banverket	5 %
Försvarsmakten	20 %

Resultatbedömning

Riksrevisionsverket har granskat SHK:s årsredovisning för budgetåret 1994/95 och bedömer att den i allt väsentligt är rättvisande.

Regeringen anser att SHK:s resultatredovisning bör förbättras. Redovisningen är utförlig till vissa delar, men det är svårt att utläsa effektiviteten i verksamheten. SHK hade under budgetåret 1994/95 i uppdrag att utveckla verksamhetsmålen och lägga förslag till kompletteringar, samt att utveckla resultatmått och metoder för värdering av verksamhetens effektivitet. Uppdraget har återrapporterats under innevarande budgetår.

Under budgetåret 1994/95 uppgick SHK:s fasta kostnader till närmare 6,2 miljoner kronor. De rörliga kostnaderna uppgick under samma år till drygt 3,6 miljoner kronor. Denna summa inkluderar medel som erhållits över ett särskilt anslag för utredningskostnader med anledning av M/S Estonias förlisning.

Slutsatser

Mot bakgrund av vad SHK anför i sin anslagsframställning anser regeringen att SHK:s fasta kostnader för år 1997 högst får uppgå till 7 540 000 kronor.

SHK har hemställt om att fördelningen av de fasta kostnaderna förblir oförändrad enligt följande:

Försvarsdepartementet	15 %
Luftfartsverket	50 %
Sjöfartsverket	10 %
Banverket	5 %
Försvarsmakten	20 %

Regeringen anser att denna fördelning bör gälla om inte annat kan överenskommas mellan berörda intressenter.

6 C. Post- och telekommunikation

INLEDNING

Verksamhetsområdet omfattar post- och telekommunikation samt informationsteknik. Post- och telestyrelsen är den myndighet som av regeringen utsetts att ha tillsyn över post-, tele- och radiokommunikationsområdet. Telia AB har som huvudinriktning att erbjuda telekommunikationstjänster på den svenska telemarknaden. Posten AB:s huvudinriktning är att på den svenska marknaden erbjuda rikstäckande post- och kassaservice. Telia AB och Posten AB är statligt helägda aktiebolag.

Det övergripande telepolitiska målet är att enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Regeringen har påbörjat en översyn av telelagen och de telepolitiska målen och avser att överlämna en proposition om ändringar i telelagen (1993:597) i början av år 1997. Det avtal som staten och Telia tecknade i samband med bolagiseringen av Telia går ut den 31 december 1996. Avtalet kommer emellertid att förlängas till den 1 juli 1997 tills dess lagändringarna kan träda i kraft.

Inom postområdet är de övergripande politiska målen att det skall finnas en rikstäckande postservice som innebär att brev och paket kan nå alla oavsett adressort. Det skall vidare finnas möjlighet för alla att få brev befordrade till enhetliga och rimliga priser. Privatpersoner skall ha möjlighet att få paket befordrade till enhetliga priser. Därutöver skall det finnas en rikstäckande kassaservice som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Den 15 maj 1996 överlämnade regeringen till riksdagen en proposition med ändringar i postlagen (prop. 1995/96:218). I denna finns förslag på ändrade politiska mål på postområdet.

Utvecklingen på telekommunikations- och postmarknaderna

Telemarknaden är i snabb förändring. Detta gör det mycket svårt att få fram pålitliga och aktuella uppgifter. De uppskattningar som här anges är hämtade från departementspromemorian Moderna telekommunikationer åt alla (Ds 1996:38) vilka i sin tur är hämtade från ett flertal källor.

Den totala marknaden för telekommunikationer uppgår till närmare 40 miljarder kronor. Telemarknaden har ökat med 12 % mellan år 1994 och år 1995 baserat på omsättningssiffrorna. Telia har minskat sin marknadsandel från ca 95 % till knappt 91 %. Den största ökningen i marknadsandelar svarar företag inom Kinnevik-koncernen för (Tele2 och Comviq), deras andel av den totala marknaden är ca 5 %. Nordic Tel (ägare till Europolitan) har en andel på ca 2 %. Den totala marknaden för *telefonitjänster* uppgick år 1994 till knappt 18 miljarder kronor. De totala telefoniintäkterna ökade med 3 miljarder kronor mellan år 1991 och år 1994, vilket motsvarar knappt 10 % i reala termer, dvs. med hänsyn tagen till inflationen. Intäkterna för när- och regionsamtal har ökat kraftigt sedan år 1991 beroende på taxehöjningar för hushållen motsvarande ca 60 % fram till år 1994. Samtalsvolymen antas vara relativt oförändrad, då närsamtalen inte är särskilt pris känsliga. Intäkterna från utlandstrafiken har hållit sig relativt konstant i reala termer, vilket emellertid döljer de två motverkande effekterna av kraftigt sjunkande taxor och kraftigt ökad efterfrågan.

Den totala marknaden för *mobiltelefoni* uppgick år 1994 till 5,4 miljarder kronor, en ökning sedan år 1991 med ca 12 % i reala termer. Enbart under år 1995 beräknas dock marknaden ha vuxit med ytterligare 20 %. Antalet mobilabonnemang vid årsskiftet 1995/96 uppgick till 2 miljoner som motsvarar en penetration på 23,7 %, vilket är högst i världen.

Sedan telelagen trädde i kraft har en kraftig ökning skett av antalet företag som bedriver eller avser att bedriva någon form av televerksamhet på den svenska marknaden. I juli 1993 fanns det två tillståndshavare för fast telefoni, i mars 1996 uppgick antalet tillståndshavare till tolv. På mobiltele-

fonisidan har antalet företag med tillstånd ökat från tre i juli 1993 till sju i mars 1996.

Postmarknaden förändras inte tillnärmelsevis lika fort som telekommunikationsmarknaden. Den 30 augusti 1996 fanns det sju postoperatörer på den svenska postmarknaden: Posten AB, Citymail Sweden AB, Svensk Direktreklam AB, City & Financial Sweden AB, Novydux HB, Georgsson Mail Inv. samt Fraktkonsult Lokalpost. Posten AB är det helt dominerande företaget på postmarknaden. Posten och Citymail Sweden AB befordrar närmare 100 % av de anmälningspliktiga postvolymerna i Sverige. Posten är den enda postoperatör som befordrar alla typer av brev-försändelser över hela landet.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

- De övergripande målen på postområdet samt de övergripande telepolitiska målen ses över samt förtydligas i regeringens proposition (1995/96:218) Ändringar i postlagen (1993:1684) m.m. samt kommande proposition angående ändringar i telelagen.
- Det tidigare anslaget C 2. Upphandling av särskilda samhällsåtaganden bör delas upp i tre anslag; ett för upphandling av särskilda samhällsåtaganden för funktionshindre på post- och teleområdet, ett för upphandling av totalförvarsåtaganden på postområdet samt ett för totalförvarsåtaganden på teleområdet.
- Från anslaget D 8. Ersättning för texttelefoner, utgiftsområde 9 överförs 54 915 tkr till utgiftsområde 22, anslaget C 2. Upphandling av särskilda samhällsåtaganden.

Upphandlingar på tele- och postområdet

Totalförvarsområdet

Post- och telestyrelsen har under budgetåret 1994/95 genomfört planeringsdialoger med de operatörer som planerar och genomför åtgärder som är av intresse för totalförsvaret. Sårbarheten har minskats genom att GSM-växlar samt driftcentraler, transmissions- och stödsystemutrustningar för Telias fasta nät erhållit fullträffsskydd. Ett antal utrymmen för förmedlingsstationer har fullträffsskyddats under budgetåret 1994/95 och i början av budgetåret 1995/96. Avtal om signalskydd och säkerhetsskydd har träffats. Säkerhetsskyddsavtal har ingåtts med byggtreprenörer och teleoperatörer.

Under budgetåret 1995/96 har den mest påtagliga minskningen av telekommunikationernas sårbarhet skett för att stärka den rikstäckande infrastrukturen. Skyddsåtgärder i nät har upphandlats från Telia AB och Banverket till kostnadsbaserade priser. Medverkan från teleoperatörer i ledningsövningar och krigsplanläggning har upphandlats. Kryptotelefoner har upphandlats av Forsvarets Materielverk. Rörliga basstationer har upphandlats från Telia Mobitel AB till kostnadsbaserat pris. Ett antal utredningar har upphandlats från operatörerna.

Post- och telestyrelsen har av Posten AB upphandlat åtgärder för att vidmakthålla beredskap för driftvärn och fältpost, planläggning samt deltagande i övningar m.m. Anskaffning av reservkraft för åtta postsorteringsterminaler pågår, därigenom bedöms sårbarheten vid svåra nationella påfrestningar i fred och krig minska. Postens deltagande i planering, utbildnings- och övningsverksamhet har även upphandlats. Post- och telestyrelsen har ingått ett säkerhetsavtal med Posten AB. För närvarande pågår försök med elektronisk fältpost till den svenska övervakningsstyrkan i Bosnien.

Handikappområdet

På teleområdet har nummerupplysningstjänst för funktionshindrade upphandlats från Telia AB. På regeringens uppdrag har Post- och telestyrelsen genomfört en studie i syfte att utreda nuvarande och kommande standardiseringsbehov inom telekommunikationsområdet för funktionshindrade. En standardiseringsgrupp har inrättats för att se över funktionshindrades behov vid standardisering av teletjänster och terminaler.

På postområdet har upphandling skett av blindskriftsförsändelser mellan synskadade samt till och från institutioner. Vidare har en utsträckt post- och kassaservice till äldre och handikappade upphandlats, tjänsterna har upphandlats från Posten AB.

Upphandlingsmodellen har, både på totalförvarsområdet samt handikappområdet, visat sig vara ett kostnadseffektivt system.

Servicenivån i landet

Post

Postens verksamhetsområde påverkas i hög grad av den datatekniska utvecklingen. Främst påverkas områdena bank- och betalningstransaktioner där efterfrågan har minskat med cirka 50 % under den senaste 10-årsperioden. En motsvarande minskning i efterfrågan har skett vad gäller paket via postkontor till företag och privat personer. Främsta orsaken är en allt större övergång till dörr- till-dörr befordran av företagspaket. Omstruktureringar av verksamheten har genomförts för att genom kostnadsreduceringar kunna behålla antalet serviceställen. Postkontoren har ersatts med entreprenadlösningar som "Post i bu-

tik” eller med så kallad Närpost. Post i butik innehåller samma service medan närpostlösningen tillhandahåller mer begränsad service.

Den 1 maj 1996 fanns det totalt 1 847 serviceställen, varav 1 222 utgjordes av postkontor, 58 utgjordes av postkontor i butik, 373 utgjordes av ”Post i butik”, 92 utgjordes av ”Närpost” samt övriga servicepunkter som uppgick till 102, därtill kan läggas 2 658 lantbrevbärrarlinjer som också tillhandahåller kassaservice. Alternativet ”Post i butik” har mottagits väl. Undersökningar visar att 80 % av kunderna anser att detta alternativ är lika bra eller bättre än det gamla postkontoret, som ofta hade ett mera begränsat öppet-hållande. Det kvarstår dock fortfarande 1 529 hushåll som har postutdelning 2–4 dagar i veckan samt 1 967 hushåll som har kassaservice 2–4 dagar i veckan. Övernattbefordran av normalbrev har under hösten 1995 uppgått till 96,7 % (får ej understiga 95 % enligt Postens egna kvalitetskrav). Den 1 april 1996 genomförde Posten AB den största förändringen i sitt brevnät sedan postnumren infördes år 1968. Förändringen bestod av att Posten AB introducerade ett helt nytt, tekniskt avancerat sorterings- och transportsystem för brev. Strukturförändringarna har medfört en del anpassnings- och övergångsproblem vilket har inneburit att andelen övernattbefordrade brev har sjunkit. Omfattningen av försenade brev och ekonomibrev var särskilt stor under april månad då det nya systemet introducerades i sin helhet. Förseningarna har i stort utsträckt sig till en dag. Posten AB:s egen mätning visade att den tekniska kvaliteten under maj månad uppgick till 94,9 %. För att minska störningarna har Posten AB satt in extra manuella sorteringsinsatser och transportinsatser. Posten AB arbetar nu med att korrigera brister i det nya systemet, återföra kvalitetsnivån till den ursprungliga nivån som låg på ca 97 % samt återställa kundernas förtroende. Posten AB:s målsättning är att på sikt överträffa den nu gällande nivån 97 %.

Tele

Post- och telestyrelsen (PTS) har i maj 1996 överlämnat studien Regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaden till regeringen. Ett antal service aspekter på bl.a. telefonitjänsten undersöktes. I studien framkom bl.a. att den nya tekniken har resulterat i att operatörernas kostnader för att erbjuda region- och fjärrsamtal inte är högre än för lokalsamtal. Vidare framkom att befolkningen i glesbygd har sämre kännedom om de nya operatörer som erbjuder telefonitjänster till allmänheten än vad befolkningen i tätort har. Operatörerna Telia och Tele2 uppfyller de krav om leveranstid av abonnemang inom den tid som tillståndsvillkoren föreskriver (17 dagar), ingen skillnad mellan glesbygd och tätort kunde påvisas. Vad gäller kravet enligt tillståndsvillkoren att fel skall vara avhjälpta inom åtta timmar i 55 % av fallen, så uppfyller inte operatörerna detta fullt ut i

tätort, men väl i glesbygd. Det finns tydliga skillnader i antalet felanmälningar mellan glesbygd och tätort. Avsevärt fler felanmälningar görs i glesbygd än i tätort varför kravet på driftsäkerhet inte uppfylls i glesbygd men väl i tätort. Post- och telestyrelsen kommer under hösten 1996 att följa upp hur täckningskravet i tillståndsvillkoren uppfylls av de olika operatörerna.

Klagomål

Under den senaste femårsperioden har Konsumentverket tagit emot ca 400 anmälningar med anknytning till teleområdet. Anmälningarna har nästan uteslutande avsett Telia AB. De har gällt klagomål mot marknadsföring, kritik mot abonnemangsvillkor, debiteringen av betalteletjänster samt krav på säkerhet vid abonnemang.

De postala ärenden som har inkommit till Konsumentverket sedan Posten bolagiserades uppgår uppskattningsvis till ett trettiotal. Skriftliga klagomål som har registrerats hos PTS men vidarebefordrats till Posten AB eller Konsumentverket, uppgår till ett trettiotal. Det har rört sig om bl.a. postkontorens service, för höga portopriser eller andra avgifter.

Riksdagens revisorers rapport

Riksdagens revisorer har i sin granskning (1995/96:RR10) uttryckt önskemål om bättre uppföljning av de sociala och regionala målen. Vidare har revisorerna påtalat att de politiska målen på post- och teleområdet delvis är otydligt formulerade. Revisornas påpekande har i allt väsentligt tillgodosetts genom regeringens proposition angående ändringar i postlagen (prop. 1995/96:218) samt förslagen i departementspromemorian Moderna telekommunikationer åt alla (Ds 1996:38). De politiska målen tydliggörs, Post- och telestyrelsens roll klargörs samt en tydlig rapporteringsskyldighet avseende bl.a. servicenivån i landet införs i Post- och telestyrelsens instruktion.

På postområdet har riksdagens revisorer vidare förutsatt att frågor om befordran av tidningar och tidskrifter i glesbygd och prismål på tidningar och tidskrifter analyseras inom ramen för översynen av postlagen. Riksdagens revisorer har också påtalat vikten av att funktionshinder och äldres tillgång till postservice garanteras även efter bolagiseringen av Postverket och att kvaliteten upprätthålls. Revisorerna ansåg att Post- och telestyrelsen bör säkerställa denna service genom upphandling, följa utvecklingen av resultatet av upphandlingarna samt uppmärksamma regeringen på förändringar i den service som är föremål för upphandling.

I regeringens proposition (1995/96:218) Ändringar i postlagen (1993:1684) m.m. föreslås bl.a. att den nuvarande grundläggande postservicen, som skall vara rikstäckande och tillhandahållas alla till enhetliga priser, utvidgas till att omfatta samtliga adresserade försändelser upp till 20 kg. Härigenom kommer även adresserade icke inneslutna brev och försändelser upp till 2 kg som till exempel tidningar och tidskrifter att omfattas av begreppet. I propositionen föreslås vidare vidgade befogenheter för Post- och telestyrelsen i flera avseenden, bl. a. införs tillståndsgivning samt tydligare riktlinjer för Post- och telestyrelsen avseende rapportering av uppföljningen av de politiska målen på postområdet.

Informationsteknik

I samband med regeringsombildningen i mars 1996 lades det övergripande ansvaret för regeringens IT-politik under Kommunikationsdepartementet. Detta innebär bl.a. att Kommunikationsdepartementet är ansvarigt departement för Kommissionen (SB 1995:01) för att främja en bred användning av informationsteknik, IT-kommissionen, samt för Ungdomens IT-råd (SB 1995:02).

Regeringen har den 6 juni 1996 beslutat om tilläggsdirektiv (dir. 1996:46) för IT-kommissionen. De övergripande uppgifterna enligt tidigare direktiv ligger fast. De innebär att kommissionen skall vara rådgivande åt regeringen i övergripande och strategiska frågor samt pådrivande, kunskapspridande och framåtblickande inom IT-området. Dessutom tillkommer uppgifter som följer av regeringens IT-proposition. Riksdagen beslutade i juni 1996 (prop. 1995/96:125, bet. 1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282) om åtgärder för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik. Arbetet med de uppgifter som redovisats i IT-propositionen kommer nu att fortsätta inom departement och myndigheter. Regeringen avser att lämna en årlig skrivelse till riksdagen om utvecklingen på IT-området samt hur målen för IT-strategin uppfylls. Kommissionen skall lämna en slutrapport den 31 maj 1998. En delredovisning skall lämnas senast den 31 mars 1997.

Anslag för budgetåret 1997

C 1. Post- och telestyrelsen

1994/95	Utgift	140 000 ¹	Anslagssparande	55 725
1995/96	Anslag	249 000	Utgiftsprognos	231 000
			därav 1996	165 000
1997	Förslag	161 345		
1998	Beräknat	158 225		
1999	Beräknat	158 225		

¹ Beloppen anges i tusental kronor

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Post- och telestyrelsen (PTS) är en central förvaltningsmyndighet för frågor om post-, tele- och radiokommunikation. PTS har ett samlat myndighetsansvar på postområdet. I ansvaret ingår att vara tillsynsmyndighet samt ansvara för hanteringen av obeställbara brevfrösendelser. Som förvaltningsmyndighet på telekommunikationsområdet är PTS funktionsansvarig för telesystemet i Sverige, vilket innebär att myndigheten ansvarar för att det finns ett väl fungerande allmänt telekommunikationssystem som täcker hela landet och kan erbjudas alla. Häri innefattas ansvar för standardisering samt hänsyn till den internationella teletrafikens behov. Post- och telestyrelsen har också ansvaret för samhällsåtaganden på post- och teleområdet gällande totalförsvarets och funktionshinderbehov av post- och telekommunikationstjänster.

Verksamheten inom PTS skall i det närmaste helt finansieras med avgifter som inlevereras på särskild inkomsttitel undantag är vissa samhällsåtaganden inom handikappområdet samt samhällsåtaganden för beredskapsåtgärder, som finansieras med anslag över statsbudgeten. Avgifter tas ut för tjänster från de enskilda. Inleverans år 1997 mot inkomsttiteln beräknas till 137 000 000 kronor.

Enligt regeringen bör vissa beredskapsåtgärder för telekommunikationer avgiftsfinansieras från och med den 1 juli 1997. En närmare redogörelse återfinns under utgiftsområde 6. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen med förslag till ett avgiftssystem m.m i samband med propositionen om ändringar i telelagen.

De övergripande målen för PTS är att på postområdet verka för att en väl fungerande post- och kassaservice finns tillgänglig för alla enligt de mål som anges i postlagen (1993:1684). På tele- och radioområdet skall PTS verka för ett effektivt telesystem i enlighet med de fastlagda telepolitiska målen samt svara för ett effektivt utnyttjande av möjligheterna till radiokommunikation och andra användningar av radiovågor. Verksamheten inom funktionen postbefordran skall bedrivas så att under höjd beredskap totalförsvarets behov tillgodoses. Verksamheten inom funktionen telekommunikation

skall bedrivas så att under höjd beredskap totalförsvarets behov tillgodoses. Post- och telestyrelsen skall tillgodose funktionshindrades behov av postservice och telekommunikation.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Övergripande mål

- De övergripande målen för PTS är att på postområdet verka för att en väl fungerande post- och kassaservice finns tillgänglig för alla enligt de mål som anges i postlagen (1993:1684).
- På tele- och radioområdet skall PTS även fortsättningsvis verka för ett effektivt telesystem i enlighet med de fastlagda telepolitiska målen som anges i tel lagen (1993:597) samt svara för ett effektivt utnyttjande av möjligheterna till radiokommunikation och andra användningar av radiovågor.
- Verksamheten inom funktionen postbefordran samt funktionen telekommunikation skall bedrivas så att under höjd beredskap totalförsvarets behov tillgodoses.
- Post- och telestyrelsen skall tillgodose behov hos funktionshindrade av postservice och telekommunikation.

Resurser 1997

Ramanslag 161 345 tkr

Beräknade avgiftsinkomster 137 000 tkr

Regeringen har i sin proposition om ändringar i postlagen (prop. 1995/96:218) lämnat förslag till förändringar i de politiska målen på postområdet samt förslag till förändrade uppgifter för PTS. En proposition med förslag till ändringar i tel lagen, förändringar i de telepolitiska målen samt förändrad roll för PTS planeras till våren. PTS bör bl.a. få till uppgift att redogöra för klagomål på post- och teleområdet. PTS avses få ett ökat sektorsansvar samt ett antal nya uppgifter. Kraven på Post- och telestyrelsen vad gäller uppföljning och redovisning av myndighetens verksamhet samt bevakningen av marknadens utveckling bedöms komma att öka. Sammantaget innebär detta ett behov av ökade resurser av framför allt utredande karaktär.

Det framgår av den anslagsframställning som PTS har lämnat för budgetåret 1997 att myndigheten tillfälligt bör undantas från kravet på full kostnadstäckning i uttaget av de avgifter som skall täcka verksamhetens kostnader i syfte att utjämna tidigare budgetårs avgiftsöverskott. Riksrevisionverket (RRV) har granskat PTS årsredovisning, räkenskaper och ledningens förvaltning för räkenskapsåret 1994/95. RRV har i re-

sionsberättelsen gjort bedömningen att PTS årsredovisning i allt väsentligt är rättvisande. I revisionsrapporten lämnar dock RRV vissa kommentarer på resultatredovisningen samt den finansiella delen. Kommentarer har inte föranlett någon anmärkning i revisionsberättelsen.

Verksamheten har redovisats på följande *verksamhetsgrenar*: Post, Tele, Radio, Utrustning, Totalförvar och Handikapp. Tidigare verksamhetsgren Beredskap har ändrat namn till Totalförvar. Gemensamma och administrativa kostnader har i sin helhet fördelats på verksamhetsgrenarna. Ett arbete med att se över avgifterna har påbörjats efter samråd med RRV.

Merparten av *anslagssparandet* 55 725 000 kronor för 1994/95 kommer att föras bort såsom besparing och utnyttjas därmed inte av myndigheten. Vidare fattade regeringen den 16 februari 1995 beslut om att 49 355 000 kronor av PTS anslagssparande för budgetåret 1993/94 skulle föras bort som besparing. Den främsta anledningen till det uppkomna anslagssparandet är att kostnaderna för verksamhet och organisation har varit lägre än vad som hade kunnat förutses vid myndighetsbildningen.

PTS har i årsredovisningen för 1994/95 avrapporterat vissa *uppdrag* angående de områden som regeringen särskilt har begärt i regleringsbrevet. Regeringen har för att få ett mer heltäckande bedömningsunderlag initierat ett flertal utredningar på framför allt teleområdet.

C 2. Upphandling av särskilda samhällsåtaganden

1994/95	Utgift	100 300 ¹	Utgående reservation	4 320
1995/96	Anslag ²	153 854	Utgiftsprognos	105 435
			därav 1996	74 935
1997	Förslag	157 484		
1998	Beräknat	157 484		
1999	Beräknat	157 484		

¹ Beloppen anges i tusental kr

² Anslagposter handikappverksamhet under anslaget D 2. Upphandling av särskilda samhällsåtaganden för budgetåret 1995/96

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget skall användas till att trygga funktionshindrade personers behov av effektiva telekommunikationer och postservice. Utbetalningstillfällena på anslaget är ojämna eftersom det används till upphandling. Detta innebär att det kan uppkomma reservationer.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 157 484 tkr

Övrigt:

Anslaget C 2. Upphandling av särskilda samhälls-åtaganden delas upp i tre anslag; ett anslag för upphandling av samhällsåtaganden för funktionshindrade personer samt två för upphandling av samhällsåtaganden på försvarsområdet. De hittillsvarande anslagsposterna 1. Totalförsvarsområdet postverksamhet samt 2. Totalförsvarsområdet televerksamhet under anslaget D 2. Upphandling av särskilda samhälls-åtaganden upphör och ersätts med anslagen B 7. Funktionen telekommunikationer samt B 8. Funktionen Postbefordran inom utgiftsområde 6 Totalförsvar. Anslagsnivåer redovisas i Försvarsdepartementets budgetproposition.

Anslaget C 2. bör delas upp i tre anslag; ett för upphandling av tjänster för funktionshindrade på post- och teleområdet samt två för upphandling av tjänster m.m. för totalförsvaret på samma områden. Anslaget bör göras om från reservationsanslag till ramanslag.

På telekommunikationsområdet skall bl.a. nummerupplysningstjänster samt förmedlingstjänster för texttelefoner för funktionshindrade personer säkerställas samt andra tjänster för funktionshindrade inom tele- eller postområdet om ett stort behov föreligger. PTS bör även kunna upphandla biträde från Handikappinstitutet. På postområdet skall PTS upphandla de försändelser som skickas portofritt mellan synskadade, förmedling av blindskriftsförsändelser till och från vissa institutioner samt post- och kassaservice till äldre och funktionshindrade personer i glesbygd. Vidare bör anslaget även användas till att upphandla fri sjukvårdsupplysning för texttelefonianvändare. Det skall även kunna användas till annan upphandling av post- och teletjänster för funktionshindrade.

Regeringen anser att upphandlingsarbetet av handikapptjänster bör koncentreras till en myndighet. Regeringen föreslår därför att 54 915 tkr överförs från utgiftsområde 9, anslaget D 8. Ersättning för texttelefoner till utgiftsområde 22 anslaget C 2. Upphandling av särskilda samhällsåtaganden. PTS skall fritt kunna prioritera inom vilket område som särskilda satsningar bör ske. Medel som tidigare har varit öronmärkta för t.ex. postområdet skall således kunna användas för upphandling av tjänster på teleområdet och vice versa, medlen skall inte heller specialdestineras till någon särskild tjänst. Resultatet av en lösning av denna typ bedöms vara att flexibiliteten i anslaget ökar och att myndigheten år från år kan prioritera viktiga delområden. Härigenom får också PTS möjlighet att satsa på eventuella nya och mer effektiva tjänster.

C 3. Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice

1994/95	Utgift	250 000 ¹	Reservation	0
1995/96	Anslag	300 000	Utgiftsprognos	300 000
			därav 1996	200 000

1997 Förslag 200 000

1998 Beräknat 200 000

1999 Beräknat 200 000

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Från anslaget utbetalas ersättning till Posten AB för den rikstäckande betalnings- och kassaservice som Posten AB förbundit sig att tillhandahålla enligt det avtal som upprättats med staten.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 200 000 tkr

Anslaget bör göras om från reservationsanslag till ramanslag.

C 4. Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarm Sverige AB

1994/95	Utgift	215 550 ¹	Reservation	4 574
1995/96	Anslag	210 000	Utgiftsprognos	205 658
			därav 1996	137 105

1997 Förslag 140 000

1998 Beräknat 140 000

1999 Beräknat 140 000

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget skall användas till kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarm Sverige AB.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 140 000 tkr

Riksdagen beslutade våren 1993 (prop. 1992/93:200, bet. 1992/93:TU30, rskr. 1992/93:443) i samband med beslut om ombildning av Televerket till aktiebolag, att statens kostnader för ägande i SOS Alarm Sverige AB skulle belasta ett särskilt anslag.

Regeringen har med stöd av riksdagens bemyndigande (prop. 1993/94:150, bet. 1993/94:TU38, rskr. 1992/93:437) 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. Riksdagen har för budgetåret 1994/95 anvisat 140 miljoner kronor för grundtjänsten samt därutöver anvisat en engångssumma till bolaget på 80 miljoner kronor budgetåret 1994/95 för att täcka investeringskostnaden för ny teknik vid centralerna i Stockholm, Göteborg och Malmö, totalt 220 miljoner kronor. Riksdagen har för budgetåret 1995/96 anvisat ett anslag på 210 miljoner kronor för statens kostnader för grundtjänsten enligt avtal. För budgetåret 1997 beräknar regeringen att statens ersättning för SOS Alarm Sverige AB:s åtaganden uppgår till 140 miljoner kronor.

C 5. Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

1994/95	fanns ej	Reservation	0	
1995/96	Anslag	37 500 ¹	Utgiftsprognos	37 500
			därav 1996	25 000
1997	Förslag	23 000		
1998	Beräknat	25 000		
1999	Beräknat	25 000		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Det övergripande ansvaret för IT-frågor, IT-kommissionen samt Ungdomens IT-råd har överförts till Kommunikationsdepartementet i samband med regeringsombildningen.

Regeringen har under våren 1996 fattat beslut om att bidra med 2 miljoner kronor i finansieringsstöd till Folkhälsoinstitutets satsning på IT i landsbygd/glesbygd.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 23 000 tkr

Övrigt

Det övergripande ansvaret för IT-frågor har överförts till utgiftsområde 22. IT-kommissionen samt Ungdomens IT-råd bör finansieras från detta anslag.

Anslaget bör användas till att finansiera IT-kommissionen samt Ungdomens IT-råd. Vidare bör anslaget användas till att stödja punktinsatser som handlar om sådan kunskaps- och kompetensuppbyggnad som leder till att nya användarkategorier i samhället får kunskap om IT, exempelvis funktionshindrade och invånare i glesbygd, även kvinnors behov och intressen bör ägnas särskild uppmärksamhet. Anslaget C 5. Informationsteknik: Telekommunikation bör göras om från reservationsanslag till ramanslag.

7 D. Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

STATENS JÄRNVÄGAR

Sammanfattning av regeringens överväganden:

- Målet för SJ:s soliditet är att den skall uppgå till lägst 30 % vid utgången av år 1998.
- SJ får disponera överskott i sin verksamhet under åren 1997–1998 utan att inleverera avkastning på verkets statskapital. Målet för räntabiliteten är att resultat efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 % av eget kapital.
- Rullande materiel bör införskaffas med den typ av finansieringsform som ger den lägsta kostnaden för statsverket sett över utrustningens hela ekonomiska livslängd. För leasingavtalen bör en separat redovisning ske före varje ingånget leasingavtal. För regeringen skall SJ kontinuerligt redovisa nya finansieringslösningar som inte sluts med Riksgäldskontoret eller svensk bank för tillgångar som skall användas i SJ t.ex. rullande materiel. I samband med redovisningen av leasingavtalen skall SJ:s framtida investerings behov analyseras.
- Ramen för försäljning av fast egendom på 3,1 miljarder kronor bibehålls under år 1997 och år 1998 med avyttringar fr.o.m. år 1994 intagna i ramen.
- Eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatte- rättsligt koncernförhållande till affärsverket SJ kan medel från en försäljning av dotterbolag i AB Swedcarrier inte överföras till SJ i form av obeskattade koncernbidrag. Anslaget för överföring av medel (D 1.) behålls och beräknas för budget- året 1997 till 200 miljoner kronor.

7.1 VERKSAMHETENS INRIKTNING M.M.

SJ-koncernen består av moderföretaget affärsverket SJ och AB Swedcarrier som är helägt av affärsverket och fungerar som ett sammanhållande bolag för SJ:s bolagsgrupp.

Under år 1995 har persontrafiken visat en positiv resandeutveckling. Jämfört med föregående år ökade resandet mätt i personkilometer med 5 % och mätt i antal resande med 6 %. Främst ökade resandet med X 2000. Tågresaerna från Sverige till utlandet ökade med 5 % under år 1995. Godstransporterna på järnväg var år 1995 ungefär som föregående år. Konjunkturen i kombination med den höga produktiviteten har inneburit att SJ Gods för första gången sedan förändringsarbetets början år 1988 visat vinst. För långväga transporter, som svarar för över 90 % av det totala gods-transportarbetet, har tåget en marknadsandel på 26 %, lastbilen 34 % och sjöfarten 40 %.

Under år 1995 har SJ genom Swedcarrier avyttrat samtliga aktier i ASG AB. Swebus dotterbolag, Swebus Danmark A/S har förvärvat tre bussbolag i Danmark med sammanlagt ca 70 anställda. I Norge har Swebus förvärvat ytterligare tre bussbolag med sammanlagt ca 465 anställda. SJ har genom AB Swedcarrier under december 1995 förvärvat 25 % av aktierna i dotterbolaget RailCombi AB samt under januari 1996 ytterligare 5 % vilket innebär att RailCombi åter helt ägs av SJ. SJ har under sommaren 1996 förhandlat med olika intressenter angående försäljning av Swebus. Slutförhandlingar pågick under sommaren och Swebus såldes i september år 1996 till det brittiska bolaget Stagecoach. Stagecoach är ett av världens största bussbolag.

I Sverige och i övriga Europa görs omfattande satsningar på järnvägsnätet i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Sveriges järnvägsnät knyts i allt större utsträckning till det kontinentala nätet. Järnvägstrafiken har traditionellt under flera decennier drivits av de nationella järnvägsförvaltningarna. Genom den stora satsning som görs på järnvägens infrastruktur pågår även åtgärder runt om i Europa i syfte att stärka järnvägsförvaltningarnas lönsamhet och förbättra effektiviteten. Arbetet har emellertid nått olika långt i olika

länder. Sverige ligger långt framme i förändringsarbetet inom järnvägssektorn.

Enligt det nu gällande trafikpolitiska beslutet skall järnvägstrafiken drivas på företagsekonomiska grunder. Samtidigt sker en kraftfull upprustning av bannätet med utgångspunkt från samhällsekonomiska kriterier. Det råder således en betydande skillnad mellan de förutsättningar för baninvesteringar som ges genom de samhällsekonomiska kalkylerna och möjligheterna att bedriva trafiken på lönsamma villkor.

Genom riksdagsbeslutet år 1988 fick det svenska järnvägssystemet en ny ansvarsfördelning genom uppdelning av SJ i Banverket, infrastrukturansvarig myndighet, och trafikföretaget SJ. Denna ansvarsuppdelning har haft en rad positiva effekter för den svenska järnvägen. Järnvägen gavs genom detta beslut förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. SJ har sedan år 1988 genomgått omfattande omstruktureringar och rationaliseringar. Målsättningen för SJ är att utvecklas till ett konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som kärnverksamhet.

Regeringens överväganden

SJ skall bedriva tågtrafik på affärsmässiga villkor vilket har medfört ett omfattande effektiviserings- och rationaliseringsarbete inom SJ. Det är av avgörande betydelse att SJ har en stark ekonomi för att kunna erbjuda sina kunder en konkurrenskraftig service. SJ skall fortsätta utvecklas mot ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som kärnverksamhet. SJ bör direkt eller genom dotterbolag bedriva denna verksamhet. Annan verksamhet än kärnverksamheten kan bedrivas under förutsättning att denna kompletterar huvudinriktningen och att den bidrar till att stärka koncernens lönsamhet. Ytterligare en förutsättning är att det sker under rimligt risktagande. Med rimligt risktagande avses att kompletterande verksamhet inte får bedrivas på bekostnad av kärnverksamheten. Staten styr genom att fastställa ekonomiska villkor och mål för verksamheten.

7.2 EKONOMISKA MÅL OCH RESURSER

De övergripande ekonomiska mål och restriktioner för affärsverket som angavs av riksdagen i 1988 års trafikpolitiska beslut var följande:

1. Soliditetskrav på 35 % för SJ-koncernen och 40 % för affärsverket.
2. Krav på självfinansiering innebärande att SJ på sikt

skall egenfinansiera sin affärsrörelse.

3. Resultatförbättring på 1 miljard kronor under perioden 1988–1992.
4. Koncentration till kärnverksamheten.
5. Krav på att driva verksamheten utifrån affärsmässiga grunder.

Vidare beslutades av riksdagen mål och huvudinriktning för SJ-koncernen i prop. 1993/94:166 under perioden 1994–1996 enligt följande:

1. Beslutet om koncentration till järnvägstrafiken ligger fast och SJ skall satsa på järnvägsprodukter med långsiktig konkurrenskraft.
2. Verksamheter som inte bidrar till en utveckling av järnvägstrafiken skall avskiljas.
3. SJ-koncernen skall räkenskapsåret 1996 uppnå följande resultat:
 - Avkastning på eget kapital efter schablonskatt på lägst 7 %.
 - Soliditeten (inkl. borgensåtagande och leasing) för SJ-koncernen skall senast vid utgången av år 1996 uppgå till lägst 35 %.

SJ:s treårsplan

SJ har lämnat en affärsplan till regeringen för åren 1997–1999. Resultatet för koncernen efter finansnetto uppgår enligt planen till drygt 1,1 miljarder kronor vid utgången av år 1999. Soliditeten stärks successivt under perioden. På grund av en sämre konjunkturutveckling har SJ reviderat siffrorna för 3-årsplanen enligt tabell. Siffrorna förutsätter att inga politiska beslut fattas som påverkar järnvägen negativt.

EKONOMISK UTVECKLING FÖR SJ (mkr)

	1997	1998	1999
Resultat efter finansnetto	300	400	500
Räntabilitet på EK	4 %	5 %	6 %
Soliditeten	29 %	30 %	32 %
Investeringar	1 900	1 350	1 400

För att analysera SJ:s förutsättningar inför 2000-talet har Kommunikationsdepartementet initierat ett utredningsarbete som för närvarande genomförs med hjälp av en extern konsult. I detta uppdrag ingår bl.a. att utvärdera rimligheten i de ekonomiska krav som statsmakterna ställt på SJ, speciellt med avseende på räntabilitet efter schablonskatt och soliditet. Analysen skall omfatta åren 1996–2003 varav de tre senaste åren endast skall göras översiktligt. Hela SJ-koncernen skall

analyseras och inom persontrafik och godstrafik skall analyser göras för samtliga trafik- och transportsystem. Arbetet beräknas vara klart under hösten 1996.

Regeringens överväganden

Genom riksdagens beslut med anledning av prop. 1993/94:166 Avreglering av järnvägstrafiken och riktlinjer m.m. för SJ:s verksamhet under åren 1994–1996 erhöll regeringen och SJ befogenheter för att en omstrukturering och effektivisering av SJ-koncernen skulle kunna göras under åren 1994–1996. SJ driver statlig affärsverksamhet inom ramen för affärsverksformen. Detta innebär bl.a. att SJ:s ekonomiska omslutning inte redovisas över statsbudgeten. Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut har SJ särbehandlats som affärsverk i frågor som rör bl.a. försäljning av fast egendom och aktier. Syftet är att underlätta omstrukturering av verksamheten samt ge incitament till en fortsatt positiv utveckling.

För att SJ skall kunna fullfölja sitt arbete med omstrukturering och koncentration till kärnverksamheten krävs att aktieöverföringar kan göras mellan affärsverket SJ och AB Swedcarrier. Överföringarna kräver regeringens godkännande.

Under den rekonstruktionsperiod som SJ har genomgått har det inte funnits något utdelningskrav från ägaren på investerat kapital. Staten har t.o.m. år 1993 inte ställt krav på förräntning av det egna kapitalet eller begärt utdelning utan i stället angivit ett resultatförbättringsmål. Efter en genomgången extern analys av verksamheten har regeringen bedömt att ett lämpligt förräntningskrav på SJ är en räntabilitet på eget kapital på 7 % för vart och ett av åren 1997–1998. Regeringen anser att storleken på intervallet mellan krav på avkastning och vad staten får betala för sitt kapitalbehov på marknaden skall vara liten. Staten bör inte subventionera SJ:s verksamhet genom att kräva för låg avkastning. SJ:s bedömningar i treårsplanen skiljer sig från detta mål vilket kommer att kräva ytterligare åtgärder från SJ:s sida.

Affärsgrenar i SJ-koncernen som inte bidrar till en affärsmässig utveckling av järnvägstrafiken skall i enlighet med tidigare riksdagsbeslut avskiljas. Det är viktigt att regeringen har kontroll över avyttringarna. Regeringen har under åren 1994–1996 av riksdagen bemyndigats att godkänna avtal som SJ träffar om försäljning av fast egendom och aktier inom en ram på 3,1 miljarder kronor. Av den ram på 3,1 miljarder kronor som riksdagen har godkänt fram till den 31 december 1996 har ca 1 miljard kronor utnyttjats fram till årsskiftet 1995/1996.

Regeringen anser att den av riksdagen godkända ramen bör få förlängd giltighet t.o.m. år 1998 då riksdagen avser fatta ett nytt trafikpolitiskt beslut. Riksdagen föreslås bemyndiga regeringen att fram t.o.m. år 1998 delegera viss försäljning av fast egendom och ak-

tier till SJ. Delegeringen bör beloppsbegränsas. Det bör ankomma på regeringen att närmare utforma regler för detta.

SJ har i 1995 års bokslut följt de nya redovisningsprinciperna avseende leasing. Detta innebär att leasingavtalen tas upp i balansräkningen vilket medför att soliditetstalet sjunker. Soliditeten uppgick år 1995 till 23,9 % i koncernen och i affärsverket till 24,3 %. 1994 års resultat gav en soliditet på 22,8 % i koncernen och 23,3 % i affärsverket Enligt 1994 års redovisning uppgick soliditeten i koncernen till 28,9 % och inkl. leasing till 28,4 %. I tidigare redovisningar redovisades soliditetsmått inkl. leasingåtagande med en riskreserv som eget kapital vilket ger en bättre soliditet. Soliditetstalen på SJ bör bedömas mot målet om 35 % soliditet år 1996. Efter en genomgången extern analys av verksamheten och med hänsyn tagen till ändrade redovisningsprinciper har regeringen bedömt att SJ bör uppnå en soliditet på lägst 30 % vid utgången av år 1998.

De ändrade förutsättningar för godstransporter som införts den 1 juli 1996 kräver att de gemensamma funktionerna som finns i SJ och nyttjas av godstrafiken på ett konkurrensneutralt sätt skall göras tillgängliga för samtliga operatörer. Regeringen anser det inte motiverat att bryta ut några gemensamma funktioner från SJ.

Finansieringspolicy

År 1991 började SJ att finansiera visst rullande materiel genom leasingavtal. SJ har nyttjanderätten till den rullande materielen och betalar för detta en leasinghyra till ägaren. Det totala anskaffningsvärdet av de leasade anläggningstillgångarna uppgår i 1995 års bokslut till ca 4,9 miljarder kronor vilket motsvarar 22 % av koncernens tillgångar. SJ har också ingått leasholdavtal vilket innebär att man genom finansiella transaktioner förbättrar det ekonomiska utfallet på redan ingångna leasingavtal. Avtalen är utformade så att det endast är SJ och dess ägare som kan kräva upplösning av leasen vilket innebär att SJ:s risk är låg. Den risk SJ tar är i huvudsak om man vill frånträda avtalen i förtid då detta innebär en kostnad som är beroende på när i tidsperioden man vill frånträda avtalet.

I prop. 1994/95:150 bil. 1 har regeringen tagit upp frågan om leasing. Regeringen konstaterar att RRV har rekommenderat att affärsverkens redovisning av leasingåtaganden förbättras. Regeringen understryker vikten av god och rättvisande redovisning av de ekonomiska förpliktelser som är förknippade med statlig verksamhet. Fr.o.m. 1995 års bokslut följer SJ de ny rekommendationerna som getts ut av RRV vad gäller redovisning av leasing. Detta innebär att värdet av de leasade tillgångarna förts in i balansräkningen och att man gör sedvanliga avskrivningar på dessa. Framtida leasinghyror har förts in som skuld i balansräkningen. Då SJ använder sig av leasing för att finansiera rullande materiel bör man även se till den risk som staten tar

i förhållande till de vinster som finns att göra. Flexibiliteten blir låg, då avtalstiden ofta är 15–25 år lång. Regeringen anser att de nya redovisningsprinciperna för leasingavtalen ger en heltäckande och tydlig bild av SJ:s ekonomiska situation.

SJ skall kontinuerligt informera regeringen om nya finansieringslösningar som inte sluts med Riksgäldskontoret eller svensk bank, för tillgångar som skall användas i SJ t.ex. rullande materiel. I samband med redovisningen skall SJ:s investeringsbehov diskuteras.

Internationellt arbete

Banverket har sektorsansvaret för järnvägstrafiken vilket inkluderar beredning med övriga intressenter. Banverket skall aktivt bistå regering och riksdag i frågor som berör hela järnvägstransportsektorn. Ansvar bör i vissa fall delegeras till SJ om expertkunskaperna finns där. Regeringen har för avsikt att säkerställa att SJ ställer den personal till förfogande som krävs. SJ skall fortlopande hålla regeringen informerad om hur verksamheten utvecklas i de fall SJ eller dess personal medverkar.

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

1994/95	Utgift	96 300 ¹
1995/96	Anslag	1
1997 Förslag 200 000		
1998	Beräknat	200 000
1999	Beräknat	200 000

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till affärsverket SJ kan medel från en försäljning av dotterbolag i AB Swedcarrier inte överföras till SJ i form av obeskattade koncernbidrag. Koncernbidragen enligt skattebestämmelsernas ändamål är avsedda att skattemässigt möjliggöra en resultatutjämnning av koncernen.

Regeringens överväganden

Anslaget får belastas med högst det belopp som AB Swedcarrier måste betala i skatt för att affärsverket SJ skall kunna tillgodogöras hela vinsten från avyttring av verksamheter inom Swedcarrierkoncernen.

D 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg

1994/95	Utgift	469 721 ¹	Reservation	9 848
1995/96	Anslag	795 900	Utgiftsprognos	795 900
			därav 1996	474 900
1997 Förslag 412 946				
1998	Beräknat	412 946		
1999	Beräknat	412 946		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Verksamheten syftar till att regionalpolitiskt angelägen persontrafik på järnväg samt flygtrafik mellan Umeå och Östersund skall tryggas. Vidare utnyttjas anslaget för att täcka kostnader för drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan.

Regionalpolitiskt betingad persontrafik på järnväg och flygtrafik upphandlas i konkurrens enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU). Ersättningen regleras i avtal mellan staten och utsedd operatör.

Drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan regleras enligt avtal om ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan mellan staten och Inlandsbanan AB.

Anslaget omfattar följande delposter:

1. Köp av interregional persontrafik på järnväg
2. Drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan
3. Statens köp av flygtrafik mellan Östersund och Umeå

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1994/95 visar ett överskott på 4 641 278 kronor. För innevarande budgetår visar prognosen att anvisade medel är i balans med utgifterna.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 412 946 tkr

Övrigt

Regeringen bedömer att utgångspunkten för förhandlingarna om statens köp av persontrafik på järnväg inför år 1998 bör vara det trafikutbud och de medel som riksdagen beslutat om för budgetåret 1995/96.

Regeringen bedömer att en fortsatt trafikförsörjning med flyg mellan Umeå och Östersund bör tryggas även efter den 30 juni 1997 genom att ett nytt upphandlingsförfarande genomförs.

Köp av interregional persontrafik på järnväg
Riksdagen beslutade (prop. 1995/96:46, bet. 1995/96:TU6, rskr. 1995/96:98) att bemyndiga regeringen att inom en kostnadsram av 590 miljoner kronor köpa interregional persontrafik på järnväg samt att ersätta Statens järnvägar (SJ) med 94 miljoner kronor under trafikåret 1996/97 för vissa gemensamma funktioner för länsjärnvägarna.

Riksdagen beslutade vidare med anledning av regeringens proposition Nya förutsättningar för järnvägs-trafiken (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU12, rskr. 1995/96:108) att ansvaret för trafikledning och banfördelning på statens spåransläggningar fr.o.m. den 1 juli 1996 skall överföras från SJ till en självständig enhet inom Banverket.

Regeringen beslutade den 7 december 1995 förordning om ändring i förordningen (1988:707) med instruktion för Banverket. Ändringen i förordningen innebär att Delegationen för köp av viss kollektivtrafik är knuten till Banverket.

Banverket föreslår att 1 miljon kronor anvisas till Delegationen för köp av viss kollektivtrafik under budgetåret 1997 för att täcka förhandlings- och administrationskostnader i samband med statens köp av interregional persontrafik på järnväg.

Enligt en överenskommelse den 23 maj 1996 mellan Delegationen för köp av viss kollektivtrafik och SJ Persontrafikdivision skall ersättningen till SJ för statens köp av persontrafik på järnväg under år 1997 utbetalas med 198,2 miljoner kronor den 1 januari och med 89,9 miljoner kronor den 1 juli.

Med anledning av den förändrade ansvarsfördelningen för trafikledning och banfördelning på statens spåransläggningar godkänner regeringen förhandlingsupp-görelsen mellan Delegationen för köp av viss kollektivtrafik och SJ Persontrafikdivision.

För att täcka kostnaden för statens köp av trafik på järnväg föreslås att regeringen bemyndigas att utbetala 288,1 miljoner kronor till Banverket för år 1997.

För att täcka förhandlings- och administrationskostnader i samband med statens köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. föreslås att regeringen bemyndigas att utbetala 1 miljon kronor till Banverket för Delegationen för köp av viss kollektivtrafik för år 1997.

Uppföljning av tidigare upphandlad trafik

I riksdagens beslut (prop. 1994/95:73, bet. 1994/95:TU6, rskr. 1994/95:122) med anledning av statens köp av persontrafik under trafikåret 1995 underströks angelägenheten av att regeringens behandling av trafikupphandlingen utvecklas till att omfatta ett ökat inslag av utvärdering och uppföljning.

Regeringen uppdrog därför åt SJ att senast den 31 augusti 1995 redovisa trafikmässiga uppgifter och det ekonomiska utfallet för den av staten upphandlade trafiken på järnväg under trafikåret 1993.

SJ har i en skrivelse den 30 augusti 1995 till regeringen lämnat visst underlag för utvärdering och upp-

följning av statens köp av persontrafik under trafikåret 1993.

Regeringen bedömer att det av SJ redovisade underlaget från ett trafikår är alltför bräckligt för att några mer långtgående slutsatser skall kunna dras om olika relationers trafikmässiga betydelse i statens köp. Regeringen har därför uppdragit åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att följa upp och utvärdera statens köp av persontrafik under trafikåret 1994. Delegationen skall till regeringen redovisa trafikmässiga uppgifter och ekonomiskt utfall för den upphandlade trafiken. Uppdraget redovisades den 27 augusti 1996.

Antalet resande på det olönsamma nätet ökade mellan trafikåren 1993 och 1994 från 5,6 till 6,9 miljoner eller med 23 %. Beläggningsgraden ökade från 40 % till 42 %. Högsta beläggningen har nattågstrafiken på Övre Norrland. Beläggningen uppgår till 82 % av tillgängliga platser. Täckningsgraden, dvs. biljettintäkten i förhållande till kostnaden per resenär är för det upphandlade nätet 57 %. Täckningsgraden har ökat något från trafikåret 1993.

Trafiken på de sträckor med långsiktiga avtal har ökat mellan trafikåren 1993 och 1994 från 4,2 till 5,3 miljoner eller med 25 %. Resandökningen har dock inte varit tillräcklig för att kompensera kostnaderna för den ökade trafikproduktionen. Underskottet i denna trafik har ökat med 24 miljoner kronor.

Riktlinjer för statens köp av trafik under budgetåret 1998

I prop. 1995/96:46 Köp av interregional persontrafik på järnväg redovisade regeringen vissa grundprinciper för statens köp av trafik inför nästa upphandlingsperiod som omfattar kalenderåret 1998. Vidare uttalade regeringen att förslag till riktlinjer för kommande upphandling skulle redovisas i ett senare sammanhang.

Efter det trafikpolitiska beslutet från år 1988 har förutsättningarna för köp av trafik modifierats genom att upphandlingen kan ske i konkurrens mellan olika järnvägsföretag. Vidare har möjligheter skapats för att teckna långsiktiga avtal på längst fem år.

SJ har till staten offererat sådan trafik som inte långsiktigt har bedömts kunna bedrivas på företagsekonomisk grund. Det innebär att i SJ:s s.k. kommersiella nät även ingår linjer som i ett kortsiktigt perspektiv inte kan drivas företagsekonomiskt.

I takt med minskande anslag för statens köp av olönsam persontrafik på järnväg har ett antal samarbetsprojekt med trafikhuvudmännen utvecklats, där basen är långsiktiga avtal om statligt köp av trafik.

Resandeutvecklingen i trafiksystemen med långsiktiga avtal och i kombination med samarbetsavtal mellan SJ och berörda trafikhuvudmän är positiv.

Denna positiva resandeutveckling för delar av den upphandlade trafiken stärker regeringen i sin uppfattning att en fortsatt inriktning för statens köp bör vara att prioritera sådan trafik som är utvecklingsbar. Femåriga avtal bör i dessa fall kunna tecknas om de samtidigt leder till minskade kostnader för staten.

En viktig utgångspunkt för statens upphandling av trafik är att skapa nät av kollektivtrafiksystem som är anpassade till varandra, så att passagerare lätt kan byta mellan långdistansresor och lokala och regionala resor. Långsiktiga avtal om köp av persontrafik på järnväg bör därför inte tecknas utan att det sker ett samarbete med trafik huvudmännen som säkerställer en produktionsamordning. Samordningen av trafiken bör syfta till att huvudmännen inte upprätthåller en konkurrerande busstrafik parallell med järnvägstrafiken utan att den lokala och regionala trafiken matar till järnvägens knutpunkter.

Utgångspunkten för förhandlingarna inför år 1998 är det trafikutbud och de medel som riksdagen beslutat om för budgetåret 1995/96.

Statens köp av trafik under budgetåret 1995/96 omfattar tiden fr.o.m. den 10 juni 1996 t.o.m. den 31 december 1997, vilket innebär drygt 18 månader. En omräkning av anslagsnivån för budgetåret 1995/96 till kalenderår innebär att utgångspunkten för förhandlingarna inför år 1998 skall vara 379 miljoner kronor.

Riksdagens beslut om förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1995/96 (prop. 1995/96:105, bet. 1995/96:TU15, rskr. 1995/96:205) innebär att ersättningen till SJ för trafikledningskostnader skall upphöra i samband med att Banverket fr.o.m. den 1 juli 1996 övertar ansvaret för alla kostnader som är förknippade med trafikledning och banfördelning.

Utgångspunkten för förhandlingarna inför år 1998 är således en kostnadsram på 379 miljoner kronor för statens köp av persontrafik på järnväg.

Drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan

Riksdagen beslutade den 15 december 1992 (prop. 1992/93:9, 49 och 91, bet. 1992/93:TU3, rskr. 1992/93:113) att godkänna riktlinjer för den framtida utvecklingen av Inlandsbanan. Med utgångspunkt från riksdagsbeslutet beslutade regeringen den 15 april 1993 att godkänna avtal om ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB).

Enligt riksdagsbeslutet skall staten till IBAB utbetala ett drift- och investeringsbidrag på totalt 135 miljoner kronor. Bidraget skall utbetalas under en femårsperiod med 27 miljoner kronor per budgetår. Sista utbetalning sker den 1 april 1998.

Regeringen beslutade den 25 april 1996 att uppdraga åt Statskontoret att utreda framtida förutsättningar för person- och godstrafik på Inlandsbanan.

Upphandling av flygtrafik mellan Umeå och Östersund

Regeringen beslutade den 2 december 1993 att med stöd av artikel 4 i Rådets Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen införa en allmän trafikplikt på linjen Östersund–Umeå fr.o.m. den 1 juli 1994. Som villkor för den allmänna trafikplikten skall följande gälla:

- Trafikutbudet skall vara minst två direkta dubbelturer per dag under helgfri måndag–fredag.
- Flygplanen skall vara utrustade med toalett.

Regeringen godkände den 9 juni 1994 förhandlingsmannens förslag till upphandling av flygtrafik mellan Umeå och Östersund. Avtalet innebär att linjen Umeå–Östersund trafikeras med två turer i vardera riktningen helgfri måndag–fredag under budgetåren 1994/95–1996/97 fr.o.m. den 1 juli 1994 t.o.m. den 30 juni 1997. Trafiken utförs av Skyways AB med flygplan av typ SAAB 340 med 33 säten och utrustat med toalett. Kostnaden för den upphandlade trafiken uppgår till 5 miljoner kronor per budgetår.

En parlamentarisk kommitté har tillkallats med uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Kommunikationskommitténs förslag skall bilda underlag för trafikpolitiken inför 2000-talet. Mot denna bakgrund avser regeringen att nu endast lämna förslag om upphandling av flygtrafik mellan Umeå och Östersund under en övergångsperiod i avvaktan på en reviderad trafikpolitik för landet.

Statsmakterna har uttalat att det föreligger ett ansvar för staten att säkerställa ett grundläggande utbud av flygtrafik mellan Umeå och Östersund med hänsyn till regionsjukvårdens organisation i Norrland.

Inför en ny upphandling bör erfarenheterna från tidigare genomförda upphandlingar av flygtrafik mellan Umeå och Östersund tas tillvara. Den nuvarande kostnaden för flygtrafiken uppgår till 5 miljoner kronor per år. Regeringen bedömer att en tillfredsställande trafikförsörjning med flyg mellan Umeå och Östersund bör kunna upphandlas inom nuvarande ekonomiska ramar.

Med utgångspunkt från de villkor som ställts upp för den allmänna trafikplikten avser regeringen att genomföra en ny anbudsupphandling. Regeringen anser att det är angeläget att upphandlingen kan ske med ett bibehållet mål om hög kvalitet i trafiken som baseras på en vid bedömning av begreppet kvalitet.

För att skapa utrymme för en kostnadseffektiv upphandling anser regeringen att möjlighet bör finnas att teckna avtal med operatör för en längre period än ett budgetår. Regeringen föreslår därför att flygtrafik mellan Umeå och Östersund upphandlas fr.o.m. den 1 juli 1997 till längst den 31 december 1999. Ett långsiktigt avtal förutsätter att statens årliga kostnad för flygtrafiken blir betydligt lägre än en ettårig upphandling.

Under år 1995 uppgick antalet resande på flyglinjen mellan Umeå och Östersund till knappt 16 600 passagerare. Det innebär en genomsnittlig beläggning med 15 passagerare per tur, vilken motsvarar en kabinfaktor på 45 %. Det finns med andra ord en betydande ledig kapacitet i den av staten upphandlade trafiken under föregående år.

Upphandlingen skall ske i konkurrens enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Trafikutbudet bör vara av minst samma omfattning som nuvarande trafikutbud på linjen, dvs. minst två dubbelturer per dag under helgfri måndag–fredag.

Kostnaden för upphandlingen av flygtrafik under andra halvåret 1997 bör liksom tidigare belasta anslaget D 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg. Medelsbehovet för budgetåret 1997 kan beräknas till 5 miljoner kronor.

D 3. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik

1994/95	Utgift	196 336 ¹	Reservation	5 151
1995/96	Anslag	309 471	Utgiftsprognos	300 000
			därav 1996	202 500
1997	Förslag	211 059		
1998	Beräknat	215 702		
1999	Beräknat	220 447		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Verksamheten syftar till att säkerställa att berörda trafikhuvudmän ersätts enligt gällande avtal mellan staten och huvudmännen för att de tagit över ansvaret för trafikförsörjningen utmed vissa länsjärnvägar.

Statens ersättning regleras enligt avtal mellan staten och berörda trafikhuvudmän samt utbetalas med en årlig prisomräkning enligt konsumentprisindex (KPI).

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1994/95 visar ett underskott på 536 500 kronor. För innevarande budgetår visar prognosen på ett överskott i storleksordningen 9,5 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 211 059 tkr

Avtal om ersättning för länsjärnvägar

Enligt avtal mellan staten och berörda trafikhuvudmän ersätts huvudmännen för att de tagit över ansvaret för trafikförsörjningen utmed vissa länsjärnvägar. Avtal har slutits om ersättning för 18 banor. Avtalen gäller i huvudsak under en tioårsperiod t.o.m. den 30 juni 2000. Vad gäller trafiken på sträckan (Västerås)–Kolbäck–Ramnäs–Ludvika, den s.k. Bergslagspendeln, har avtal tecknats för perioden 1989-01-09–2003-12-31.

Statens ersättning motsvarar i princip SJ:s kostnad för den aktuella trafiken i 1987 års prisnivå och utbetalas med en årlig prisomräkning enligt KPI. Utbetalningen görs med halva årsbeloppet den 1 juli och den 1 januari framräknat med senast kända KPI.

Regeringen beslutade den 9 juni 1994 godkänna ändringen i avtalet mellan svenska staten och trafikhuvudmannen i Västernorrlands län om övertagande av ansvaret för viss persontrafik.

Enligt avtalet lämnar staten fr.o.m. den 1 juli 1994 en särskild ersättning med 2 900 000 kronor per år t.o.m. den 30 juni 2000 motsvarande den genomsnittliga kapitalkostnaden under avtalsperioden för åtta motorvagnar av typ Y1. Ersättningen utgår under förutsättning av att trafikhuvudmannen upprätthåller tågtrafik med minst fyra dubbelturer på sträckan Sundsvall–Härnösand och två dubbelturer på sträckan Sundsvall–Långsele per dag under måndag–fredag och med reducerad trafik under helger. Om tågtrafiken under budgetåren 1995/96 och 1997 understiger den ovan angivna skall kapitalkostnadsersättningen omförhandlas.

Avtal om ersättning för Inlandsbanan

Enligt avtal mellan staten och berörda trafikhuvudmän utmed Inlandsbanan lämnar staten en årlig ersättning med 36 miljoner kronor i prisnivå för budgetåret 1991/92 för övertagande av trafikförsörjningen för persontrafik utmed Inlandsbanan. Ersättningen har beräknats med utgångspunkt från vad ersättande busstrafik kostar. Statens ersättning skall efter budgetåret 1991/92 års utgång årligen justeras enligt SCB:s nettoprisindex. Avtalet gäller t.o.m. den 9 juni 2001.

Medelsbehovet för budgetåret 1997 kan beräknas till totalt till 211 059 kronor.

D 4. Viss internationell verksamhet

1994/95	Utgift	6 956 ¹	Anslagssparande	740
1995/96	Anslag	13 083	Utgiftsprognos	12 500
			därav 1996	10 000
1997	Förslag	8 196		
1998	Beräknat	8 196		
1999	Beräknat	8 196		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget disponeras av Kommunikationsdepartementet för kostnader bl.a. för medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s kommission för Europa (ECE), Internationella järnvägsfördragen m.m. (COTIF, OCTI m.m.), Internationellt samarbete vad gäller sjö-

farten (IMO m.m.), EU. Vidare avser det kostnader för värdskapet för Maritime Industries Forum's årsmöte 1997.

D 5. Kostnader för avveckling av

1994/95	Utgift	20 ¹	Anslagssparande	265
1995/96	Anslag	285	Utgiftsprognos	30
			därav 1996	30
1997	Förslag	285		
1998	Beräknat	285		
1999	Beräknat	285		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Regeringens överväganden

Styrelsen för riksfärdtjänst avvecklades vid årsskiftet 1993/94. En särskild avvecklingskommitté inrättades för att bl.a. svara för utbetalningar av medel för resor med riksfärdtjänsten, vilka beslutats före den 1 januari 1994 och som utförts fram t.o.m. utgången av år 1994.

Avvecklingskommittén verkade t.o.m. den 30 juni 1994. Det kan dock tänkas att det även efter den tidpunkten kan komma in räkningar för sådana resor med riksfärdtjänsten för vilka staten har ett betalningsansvar, teoretiskt sett ända fram till år 2004. Medel bör därför reserveras för betalning för sådana resor och för viss administration av verksamheten.

För budgetåret 1997 föreslås ett anslag på 285 000 kronor för kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.

Utvärdering av riksfärdtjänstens kommunalisering

I samband med kommunaliseringen av riksfärdtjänsten år 1994 gav regeringen Delegationen för Prognos- och viss Utvecklingsverksamhet i uppdrag att utvärdera reformen. Delegationen har sedermera transformerats till Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKÅ.

Av rapporten, "Riksfärdtjänsten efter kommunaliseringen" (SIKA 1995:1), framgår att det oförändrat är ca 25 000 personer, som nyttjar riksfärdtjänsten. Det genomsnittliga resandet har emellertid minskat med ca 10 %, vilket sannolikt beror på att många kommuner har infört begränsningar i de generella tillstånden och tagit bort resenärernas möjlighet att fritt välja taxi som

färdmedel. Taxi svarar oförändrat för ca 80 % av antalet resor med riksfärdtjänsten. Kostnaderna har dock minskat med 23 % till ca 80 miljoner kronor exkl. moms. Skälen anges vara en kombination av samordnad upphandling, ökad samåkning via beställningscentraler, ökad konkurrens inom taxinäringen samt att resenärernas möjlighet att fritt välja taxi som färdmedel har reducerats.

Parallellt med SIKÅ har vissa handikappförbund genomfört en egen utvärdering av riksfärdtjänsten. Den redovisas i rapporten "Riksfärdtjänst i Sverige, utvärdering ur ett brukarperspektiv efter kommunaliseringen/Ståhl, Petzäll". Medan SIKÅ:s utvärdering fokuserar på kvantitativa aspekter som resande och kostnader m.m. så fokuserar handikappförbundens studie i första hand på kvalitativa aspekter som resenärernas upplevelser. Enligt handikappförbundens undersökning har resenärerna som helhet inte upplevt några påtagliga skillnader i hur riksfärdtjänsten fungerat före och efter kommunaliseringen. Avgiftens storlek anses rimlig och har ingen större betydelse för personernas resande. Cirka 6 % av resenärerna är dock missnöjda med riksfärdtjänsten. Det gäller främst långa förbeställningstider samt omständliga ansökningsförfaranden. Var tredje resenär anser att riksfärdtjänstens rutiner innebär ett intrång i den personliga integriteten. I rapporten understryks också behovet av att samhället bevakar de skillnader som kan uppstå beroende på olika kommunal tillämpning av lagen.

Regering och riksdag har framhållit att riksfärdtjänsten är en viktig del av en transportpolitik, som syftar till god tillgänglighet för alla. Den är därmed ett viktigt led i normaliseringen och integreringen av funktionshindrade människor i samhället. Riksfärdtjänsten utgör också en av resenärerna mycket uppskattad service. För närvarande är det inte aktuellt att vidtaga några åtgärder med anledning av utvärderingen. Regeringen kommer dock att följa utvecklingen på området.

8 E. Kommunikationsforskning och meteorologi

E 1. Statens väg- och transportforskningsinstitut

1994/95	Utgift	32 600 ¹	Anslagssparande	0
1995/96	Anslag	49 356	Utgiftsprognos	49 356
	därav 1996	39 742		
1997	Förslag	32 205		
1998	Beräknat	29 418		
1999	Beräknat	29 418		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är ett nationellt transportforskningsinstitut som utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling åt myndigheter och andra uppdragsgivare.

Det övergripande målet för institutet är att genom forskning och utveckling bidra till ett effektivare, tillgängligare, säkrare och miljövänligare trafik- och transportsystem. Institutet skall svara för övergripande analyser och konsekvensbeskrivningar av transportsektorns effekter på miljön och energiförbrukningen.

En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar att den avgiftsfinansierade delen av verksamheten gav ett överskott på 8 811 000 kronor. Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande budgetår visar ingen avvikelse mellan anslag och utfall.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Övergripande mål

Det övergripande målet för VTI bör ligga fast även för den kommande planeringsperioden.

Resurser 1997

Ramanslag 32 205 tkr

Beräknade avgiftsinkomster 100 000 tkr

Övrigt

Överväganden rörande mål och inriktning avseende kommunikationsforskningen redovisas även i propositionen om forskning (prop. 1996/97:5)

Verksamhetens intäkter uppgick för budgetåret 1994/95 till 135 744 000 kronor, varav anslaget var 32 445 000 kronor och 103 299 000 kronor utgjordes av avgifter och andra intäkter. Verksamhetens kostnader uppgick under samma period till 126 933 000 kronor. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader utgjordes av ett överskott på 8 811 000 kronor. Riksrevisionsverkets (RRV) revisionsberättelse innehåller inga invändningar mot VTI:s årsredovisning.

Regeringen konstaterar att ett underskott i verksamheten på 1 544 000 kronor för budgetåret 1993/94 byttes i ett överskott på 8 811 000 kronor. Delårsrapporten för andra halvåret 1995 visar ett överskott på 7,5 miljoner kronor men detta förväntas förbrukas på grund av Vägverkets beställningsstopp under ett antal månader under 1996. De totala effekterna av att Vägverket ser över sina uppdrag till VTI är oklara.

Regeringen vill betona att över en längre period skall myndighetens resultat möjliggöra nödvändiga ersättnings- och nyinvesteringar, vilket innebär att VTI skall klara erforderliga kapitalkostnader. Till skillnad från privata konsultföretag är det inte VTI:s uppgift att generera betydande överskott. Den viktigaste uppgiften enligt regeringen är att på ett kostnadseffektivt sätt bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning av hög

kvalitet.

Årsredovisningen visar att myndigheten i allt väsentligt har uppfyllt målen. Verksamhetsbeskrivningen i årsredovisningen bör dock förbättras. Regeringen har för avsikt att för 1997 ställa krav på myndigheten att redovisa forskningen på verksamhetsgrenar som på ett bättre sätt beskriver den verksamhet VTI bedriver. RRV slår i rapporten (RRV1996:22) ”Delat ansvar för forskning - beställare och utförare inom kommunikationssektorn” fast att VTI har en viktig funktion och svarar för en samhällsekonomiskt motiverad forskning, vilket även är regeringens mening. Övergripande mål och inriktning bör därför ligga fast.

Målet skall således alltså vara att utforma verksamheten så att den fortlöpande kan utvecklas i enlighet med forskningsfinansiärernas krav på forskningsresultatets kvalitet och användbarhet. VTI måste kontinuerligt se över sin kompetens inom de områden som är strategiska för VTI:s framtid. I detta ingår också att utveckla delar som inte efterfrågas. Precis som hittills avser regeringen ställa krav på att uppdragsintäkterna bör uppgå till minst 70 % av intäkterna. För år 1997 beräknas uppdragsintäkterna uppgå till 100 000 000 kronor.

E 2. Kommunikationsforskningsberedningen

1994/95	Utgift	101 080 ¹	Anslagssparande	57 632
1995/96	Anslag	197 735	Utgiftsprognos	297 500
			därav 1996	201 000
1997	Förslag	150 771		
1998	Beräknat	147 853		
1999	Beräknat	147 853		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) har till uppgift att planera, initiera, stödja och samordna övergripande kommunikationspolitiskt motiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet. Beredningen skall också svara för information och dokumentation inom forskningsområdet.

De övergripande målen för beredningen är att medverka till att bygga upp en för kommunikationssektorn gemensam kunskapsbas och säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare, att ta fram underlag som kan bidra till att uppnå de mål som statsmakterna har lagt fast för kommunikationssektorns utveckling samt att stödja kunskapsutvecklingen inom områden där det saknas en naturlig annan huvudman för verksamheten.

En jämförelse mellan budget och utfall 1994/95 vi-

sar på ett betydande anslagssparande. Prognosen för innevarande år visar däremot att utgifterna väsentligt kommer att överstiga anslaget. Förskjutningen i utgifter mellan budgetåren beror till stor del på att KFB i enlighet med sin inriktningsplan inlett verksamhet på flera nya områden inom vilka utgifter ackumulerats i en uppbyggnadsfas med programarbete m.m. Ytterligare faktorer som påverkar den tidsmässiga fördelningen av utgifterna är finansieringen av det svenska deltagandet i EU:s forskningsprogram som är beroende av beslutsprocessen inom EU samt att vissa forskningsmedel utbetalas först vid godkänd slutredovisning.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Övergripande mål

De övergripande målen bör ligga fast även under den kommande planeringsperioden.

Resurser 1997

Ramanslag 150 771 tkr

Övrigt

Övergäanden rörande mål och inriktning avseende kommunikationsforskningen redovisas även i propositionen om forskning (prop. 1996/97:5).

Resultat relaterat till KFB:s verksamhetsmål och ekonomi har redovisats i årsredovisning och i fördjupad anslagsframställning. Vidare har RRV på regeringens uppdrag redovisat en uppföljningsstudie av den omläggning av kommunikationsforskningens organisation som genomfördes från och med budgetåret 1993/94.

RRV har inte haft några invändningar mot KFB:s årsredovisning. Då flertalet av KFB:s verksamhetsmål avser slutet av planeringsperioden 1993/94–1995/96 kan inte måluppfyllelsen stämmas av fullt ut i årsredovisningen. Utvecklingen hittills har dock genomgående varit positiv och enligt regeringens uppfattning visar årsredovisningen att de verksamhetsmål som gäller på kort sikt är på väg att uppfyllas och att beredningen i övrigt inrättat sin verksamhet i enlighet med de mer långsiktigt inriktade målen.

Mot bakgrund av resultatbedömningen och de överväganden som regeringen redovisar i propositionen om forskning (prop. 1996/97:5) anser regeringen att de övergripande mål för KFB:s verksamhet som lades fast i 1993 års forskningspolitiska proposition bör gälla även för kommande planeringsperiod.

För att medge en förstärkning av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet avseende kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, i enlighet med vad som anförs i prop. 1996/97:5, anser regeringen att KFB:s

ramanslag för budgetåret 1997 bör höjas med 19 070 000 kronor i förhållande till det anslag som beräknats för kalenderåret 1996. I förslaget till höjning av ramanslaget har även beräknats en kompensation för ökade lokalkostnader vid universitet och högskolor.

KFB har, med stöd av sitt särskilda bemyndigande att besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt för en sexårsperiod, gjort sådana åtaganden för totalt 34 335 000 kronor avseende budgetåren 1997 och 1998. Det är angeläget att KFB kan besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt som löper över en längre period. Regeringen anser därför att det även fortsättningsvis skall vara möjligt för beredningen att fatta sådana beslut för en sexårsperiod. Det bör såsom hitills ankomma på regeringen att i regleringsbrevet närmare precisera en högsta ram för sådana åtaganden.

E 3. Bidrag till forskning om el- och hybridfordon

1994/95	Utgift	29 097 ¹	Reservation	903
1995/96	Anslag	61 000	Utgiftsprognos	54 200
			därav 1996	30 200
1997	Förslag	20 000		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Riksdagen fattade vid riksmötet 1992/93 beslut om att Kommunikationsforskningsberedningen skulle inleda ett fyraårigt forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram rörande användningen av el- och hybridfordon.

För budgetåret 1997 föreslår regeringen att 20 miljoner kronor anvisas för programmets fortsatta genomförande.

E 4. Statens institut för kommunikationsanalys

1994/95	Utgift	12 300 ¹	Anslagssparande	3 598
1995/96	Anslag	34 810	Utgiftsprognos	37 300
			därav 1996	28 400
1997	Förslag	31 469		
1998	Beräknat	30 864		
1999	Beräknat	30 864		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget finansierar institutets verksamhet.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) bildades den 1 juli 1995 genom ombildning av Delegationen för prognos- och utvecklingsverksamhet inom transportsektorn (DPU). DPU bildades i sin tur den 1 juli 1993 och påbörjade sin egentliga verksamhet i början av år 1994. SIKA:s verksamhet består av två huvuddelar. Den ena delen är samordning av infrastrukturplanering, prognoser, samhällsekonomi och planeringsunderlag. Den andra delen utgörs av ansvaret för kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar.

I den första delen dominerar arbetet med underlag till Kommunikationskommittén under år 1996. Kommitténs arbete avslutas i mars 1997. Det är angeläget att SIKA tidigt kan sätta igång utvecklingsarbetet för kommande planeringsomgångar. Erfarenheten från den pågående planeringsomgången visar att SIKA:s kapacitet för att genomföra modellanalyser och egna samhällsekonomiska kalkyler är alltför begränsad.

I den andra huvuddelen av SIKA:s verksamhet, nulägesbeskrivningar och statistik, har det visat sig att de nuvarande personalresurserna är otillräckliga för att kunna producera nulägesbeskrivningar med tillräcklig ambitionsnivå. Ytterligare resurser behövs till att publicera kvartalsbladet, producera en årsbok inom kommunikationsområdet samt till att bygga upp lättillgängliga databaser. Inom statistikområdet har SIKA kunnat sänka kostnaderna för flera av de olika statistikprodukterna med upp till 25 %. Därmed har SIKA kunnat finansiera kostnadsfördringar och utökningar av statistiken på andra områden. Därtill fick SIKA särskilda medel för att påskynda uppbyggnaden av en mer tillförlitlig statistik om telekommunikationer och därtill anknuten informationsteknik.

Prognosen för innevarande år visar att SIKA:s anslag kommer att underskridas med 1,1 miljoner kronor vilket beror på att verksamheten är nystartad och ännu inte hunnit få full omfattning.

De övergripande målen för verksamheten är att:

SIKA skall svara för övergripande bedömningar av samhällsekonomiska och regionalekonomiska effekter av transport- och kommunikationssystem.

SIKA ansvarar för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet.

SIKA skall dessutom

- svara för att kommunikationsverkens långsiktiga infrastrukturplanering samordnas och genomförs på ett gemensamt underlag,
- utveckla planeringsmodeller som bl.a. innefattar strategiska miljökonsekvensbeskrivningar,
- svara för samordningen av riksomfattande resvaneundersökningar,
- utarbeta nulägesbeskrivningar, samt
- utarbeta prognoser för trafik- och kommunikationsutvecklingen.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Övergripande mål

De övergripande målen bör ligga fast även för den kommande planeringsperioden.

Resurser 1997

Ramanslag för SIKA:s uppgifter på 31 469 tkr

Regeringen konstaterar att bildandet av SIKA har haft avsedd effekt. Planeringsarbetet tillsammans med trafikverken har fungerat väl där underlag till Kommunikationskommittén utarbetats under stor tidspress. Därtill har statistiken inom de ursprungliga områdena kunnat produceras till en lägre kostnad och med förbättrad kvalitet.

I ett särskilt uppdrag har SIKA redovisat bl.a. hur analys- och planeringsmetoder kan anpassas till informationsteknikområdet. Härvid anger SIKA att förslagen innebär behov av en successiv uppbyggnad av kvalificerad analys- och utredningskapacitet.

För att kunna fortsätta uppbyggnaden av SIKA:s verksamhet i avsedd riktning beräknas utgifterna uppgå till 31 469 000 kronor.

E 5. Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

1994/95	Utgift	118 657 ¹	Anslagssparande	25 298
1995/96	Anslag	182 802	Utgiftsprognos	195 400
			därav 1996	131 100
1997	Förslag	120 338		
1998	Beräknat	109 551		
1999	Beräknat	109 549		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) är central förvaltningsmyndighet för meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska frågor. Anslaget skall användas till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap (den s.k. infrastrukturen) samt till sådana samhällsnödvändiga uppgifter som nyttiggör den kompetens SMHI bygger upp i den infrastrukturella verksamheten och där ingen annan myndighet kan fungera som beställare av tjänsten. SMHI:s övriga verksamhet skall finansieras med avgifter. Upp-

drags- och affärsverksamhet står för ca 13 respektive 42 % av den totala omsättningen. Med uppdragsverksamhet menas samverkan med andra myndigheter inom ramen för SMHI:s myndighetsansvar, men som är av sådan omfattning att SMHI:s anslag inte kan eller bör täcka kostnaderna. Verksamheten bekostas i stället av de andra myndigheterna och skall ge full kostnadstäckning. Affärsverksamheten bedrivs på kommersiella villkor på en helt eller delvis konkurrensutsatt marknad.

De övergripande målen för myndigheten är att SMHI för väder- och vattenberoende verksamheter till lägsta möjliga kostnad skall producera planerings- och beslutsunderlag av bestämd kvalitet och bestämt innehåll. Affärsverksamheten skall bedrivas med den meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska infrastrukturen som grund. SMHI skall vidare arbeta som ett modernt, kundorienterat kunskapsföretag som är minst lika effektivt som jämförbara organisationer inom den privata sektorn. Dessutom skall SMHI vara en resurs i miljöarbetet.

En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar ett anslagssparande på drygt 6 miljoner kronor. Det totala anslagssparandet vid budgetårets slut var 25,3 miljoner kronor. Detta används till ett antal större rationaliserings- och utvecklingsprojekt som beräknas vara slutförda under år 1997. Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande budgetår visar att ca hälften av anslagssparandet förbrukas detta år.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Övergripande mål

De övergripande målen för SMHI:s verksamhet som beslutades av riksdagen år 1993 bör kvarstå.

Resurser 1997

Ramanslag 120 338 tkr

Beräknade avgiftsinkomster 201 700 tkr

SMHI-utredningen

År 1994 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av en förändring av verksamhetsformen för SMHI. Utredningens betänkande (SOU 1995:99) SMHI:s verksamhetsform? överlämnades till regeringen den 1 november 1995. Utredningsförslagen innebär bl.a. att SMHI:s myndighets- respektive affärsverksamhet tills vidare bör hållas samman och fortsatt drivas i myndighetsform. Alternativet att dela SMHI i dels en myndighet med anslags- och uppdragsverksamheten och dels ett fristående aktiebolag med ägandet skilt från myndigheten för affärsverksamheten bör prövas på sikt. Bolagise-

ring av hela SMHI respektive ombildning till affärsverks anser däremot utredaren vara olämpliga lösningar.

Betänkandet har remissbehandlats och majoriteten av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag.

Resultatbedömning

Riksrevisionsverket har granskat SMHI:s årsredovisning för budgetåret 1994/95 och bedömer att den i allt väsentligt är rättvisande.

Av årsredovisningen framgår att de mål som uppställt inom den infrastrukturella verksamheten inte till alla delar har uppnåtts, vilket delvis kan förklaras med att målen är medvetet högt satta i syfte att skapa en strävan mot en ständig förbättring. Måluppfyllnaden visar dock en positiv trend. En internationell utveckling och samordning pågår för att få fram resultatmätt och nyckeltal som kan vara jämförbara mellan olika länder.

SMHI skall vara en resurs i miljöarbetet och en omfattande samverkan har inletts mellan Statens naturvårdsverk och SMHI. Överenskommelser har träffats som bl.a. innebär att SMHI ställer data och kompetens till miljövärdens förfogande och som motprestation bidrar Naturvårdsverket till finansieringen av infrastrukturen.

SMHI:s verksamhet delas upp på affärsområdena Samhälle, Trafik, Miljö-Energi och Konsument. Affärsområde Samhälle svarar för tjänster riktade mot allmänheten, andra myndigheter och för den infrastrukturella verksamheten och finansieras till ca 70% via anslag.

Inom affärsverksamheten har såväl omsättning som rörelseresultat ökat varje år under en femårsperiod. Affärsverksamhetens omsättning under budgetåret 1994/95 var 144,3 miljoner kronor. Resultatet visar ett underskott på 5,4 miljoner kronor, vilket förklaras med att resultatet har belastats med 19,6 miljoner kronor för utvecklingsprojekt och särskilda marknadsåtgärder. Regeringen har i ett särskilt beslut medgivit att SMHI för dessa ändamål får disponera balanserade överskott i affärsverksamheten som redovisades vid utgången av budgetåret 1993/94.

Infrastrukturen

Från och med budgetåret 1995/96 introducerades begreppet infrastruktur på SMHI. Med meteorologisk, hydrologisk och oceanografisk infrastruktur avses den verksamhet SMHI måste ha för att kunna göra allmänna prognoser och utfärda varningar för att skydda liv och egendom i Sverige. Infrastrukturen omfattar datainsamling, förädling, slutproduktion (allmänna prognoser, varningar, beredskap) och distribution. Internationell samverkan samt delar av forskning och utveckling är nödvändiga stödfunktioner för att infrastrukturen skall kunna upprätthållas.

Verksamhetens inriktning

SMHI föreslår i sin fördjupade anslagsframställning en framtida inriktning av verksamheten som överensstäm-

mer med huvudförslagen i SMHI-utredningens betänkande. Regeringen instämmer i att SMHI även fortsättningsvis bör driva myndighets- respektive affärsverksamheten sammanhållet i myndighetsform. Regeringen anser vidare att SMHI:s myndighetsroll bör omfatta:

- att driva en meteorologisk, hydrologisk och oceanografisk infrastruktur,
- att utföra övrig samhällsnödvändig, anslagsfinansierad slutproduktion,
- att utföra uppdragsverksamhet.

Delar av SMHI-utredningens förslag avser regeringen att behandla vidare i nästa års budgetproposition.

Regeringen bedömer att de övergripande målen som beslutades av riksdagen år 1993 bör kvarstå. Dock har det nya infrastrukturbegreppet införts i målformuleringen.

Regeringen anser vidare att SMHI:s verksamhetsidé bör förtydligas enligt följande så att den bättre speglar SMHI:s ökade affärsorientering:

SMHI skall genom att affärsmässigt tillhandahålla planerings- och beslutsunderlag för väder- och vattenberoende verksamheter understödja samhälleliga uppdragsgivares och kommersiella kunders ansträngningar att värna om miljön och att effektivt

- skydda liv och egendom i Sverige,
- främja samhällsutvecklingen i Sverige,
- minimera kostnader eller öka intäkter i sina kommersiella verksamheter.

Slutsatser

Regeringen beräknar anslaget Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut till 120 338 000 kronor för budgetåret 1997.

En ny datapolicy har fastställts inom flera internationella organisationer, bl.a. WMO, EUMETSAT, ECMWF och ECOMET. Inom WMO, den internationella meteorologiska organisationen, har man enats om att icke-kommersiell forskning skall ha tillgång till meteorologiska data till endast uttagskostnad. Regeringen anser att Sveriges datapolicy gentemot den icke-kommersiella forskningen bör anpassas till den internationellt accepterade. En ändrad svensk policy innebär dock ett bortfall av intäkter motsvarande 3 miljoner kronor per år. Regeringen anser att SMHI bör kompenseras för detta och 3 miljoner kronor bör därvid beräknas för detta ändamål.

Regeringen föreslår att 4,5 miljoner kronor förs över från detta anslag till E 6. EUMETSAT, WMO och ECMWF. Dessa medel skall bekosta medlemsavgifter till de internationella organisationerna WMO och ECMWF.

E 6. EUMETSAT, WMO och ECMWF

1994/95	Utgift	36 231 ¹	Reservation	26 899
1995/96	Anslag	53 000	Utgiftsprognos	63 500
			därav 1996	41 000
1997	Förslag	65 600		
1998	Beräknat	65 600		
1999	Beräknat	65 600		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Beräkningarna för år 1998 och år 1999 är endast en preliminär teknisk beräkning utifrån nu kända förutsättningar.

Anslaget skall bekosta medlemsavgifter till de internationella organisationerna EUMETSAT, WMO och ECMWF, i vilka SMHI representerar Sverige. EUMETSAT svarar för utveckling och drift av europeiska vädersatelliter och koordinerar sin verksamhet med övriga vädersatellitoperatörer i världen. Genom medlemskap i EUMETSAT får SMHI tillgång till satellitinformation, vilket bl.a. ingår som en integrerad del i det meteorologiska observationssystemet. WMO, den internationella meteorologiska organisationen, är en del av FN-systemet. ECMWF är ett europeiskt räkne- och beräkningscenter för medellånga väderprognoser.

En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1994/95 visar att kostnaderna för EUMETSAT-samarbetet varit lägre än budgeterat till följd av förseningar i planerade program. Prognosen för innevarande år visar en liknande utveckling. Anslaget beräknas få en reservation på 16,4 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Sammanfattning

Resurser 1997

Ramanslag 65 600 tkr

EUMETSAT

Inom EUMETSAT har man under det gångna året överfört den operativa driften av de geostationära satelliterna från ESA (European Space Agency) till EUMETSAT. Ett nytt satellitprogram drivs i syfte att ta i drift en

andra generation geostationära satelliter. Ett europeiskt program för polära satelliter har specificerats och beslutsunderlag för detta har tagits fram.

En decentralisering av utveckling och bearbetning av satellitinformation påbörjas under år 1996. Ett antal regionala centra kommer att bildas med målet att optimera det europeiska nyttjandet av informationen. De nationella meteorologiska instituten i medlemsländerna kommer att samverka kring dessa centra. SMHI verkar för att på sikt få till stånd en lokalisering av ett center med en inriktning mot moln och nederbörd till Sverige.

WMO och ECMWF

Medlemsavgifter till de internationella organisationerna WMO och ECMWF har tidigare anvisats över SMHI:s myndighetsanslag. Medlemsavgifterna påverkas bl.a. av den svenska kronans ställning gentemot andra valutor. I syfte att förhindra en påverkan på resurserna till SMHI:s infrastruktur i händelse av förändrade kostnader till följd av valutaförändringar anser regeringen att medel för dessa medlemsavgifter i stället bör anvisas över detta anslag.

Slutsatser

Regeringen beräknar anslaget EUMETSAT, WMO och ECMWF till 65 600 000 kronor för budgetåret 1997.

Kostnaden för EUMETSAT beräknas uppgå till 70 miljoner kronor. Mot bakgrund av att en reservation på 16,4 miljoner kronor förs över från innevarande budgetår anser regeringen att 53,6 miljoner kronor bör anslås för EUMETSAT:s räkning.

I enlighet med den beräknade kostnaden för medlemsavgifter till WMO och ECMWF anser regeringen att 12 miljoner kronor bör anslås för dessa ändamål. Av detta belopp har 4,5 miljoner kronor förts över från SMHI:s myndighetsanslag.

Genom en överenskommelse mellan SMHI och Försvarsmakten skall Försvarsmakten bidra med en viss del av SMHI:s infrastrukturkostnader, vari ingår medlemsavgifter till EUMETSAT, WMO och ECMWF. Försvarsmaktens kostnader för dessa medlemsavgifter beräknas till 5,5 miljoner kronor för år 1997. Från och med år 1997 föreslås att SMHI bekostar medlemsavgifterna i sin helhet. Regeringen anser därför att 5,5 miljoner kronor bör föras över från utgiftsområde 6 Totalförsvar, anslaget A 1. Försvarsmakten till detta anslag. I och med detta skall Försvarsmakten i fortsättningen inte längre lämna något bidrag till medlemsavgifter för nämnda organisationer.

9 Särskilda frågor

9.1 KONKURRENSANPASSNING FÖR DEN SVENSKA HANDELS- SJÖFARTEN ÅREN 1997–2001

9.1.1 Ärendet och dess beredning

Den svenska handelsflottans konkurrensproblem började märkas redan omkring år 1975. Efter en stadig uppgång av antalet svenskflaggade fartyg sedan andra världskriget ökade problemen för främst de traditionella sjöfartsnationerna och bland dem Sverige. Ett skäl till problemen var oljekrisen, som innebar höjda priser, mindre leveranser och därmed mindre behov av sjötransporter. Parallellt med den utvecklingen ökade kravet på främst lägre bemanningskostnader och en omfattande omregistrering till utländska fartygsregister påbörjades i flertalet högkostnadsländer i syfte att uppnå sådana kostnadsreduktioner. De s.k. bekvämlighetsregistren har allt sedan den tiden haft särskilt stor attraktionskraft.

Staten har mot bakgrund av en allmän bedömning av behovet av en egen svensk handelsflotta av en rimlig omfattning på olika sätt sökt stödja den svenska sjöfartsnäringen. Stödet har inriktats mot att förbättra den svenska handelssjöfartens konkurrenskraft genom att medverka till att reducera bemanningskostnaderna genom ett visst statligt stöd under första delen av 1980-talet. Riksdagen beslutade år 1988 – efter en ytterligare omfattande svensk utflaggning – att införa ett nytt, mer omfattande rederistöd i syfte att stärka den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft (prop. 1987/88:129, bet. 1987/88:TU27, rskr. 1987/88:337 och prop. 1988/89:56, bet. 1988/89:TU6, rskr. 1988/89:85). Ett enigt trafikutskott hade dessförinnan, i december 1987, uttalat att den svenska handelsflottan hade undergått en minskning som var ägnad att inge allvarlig oro med hänsyn till vår transportförsörjning i krissituationer (bet. 1987/88:TU8, rskr. 1987/88:107). Åtgärder behövde därför vidtas i syfte att kunna bevara en internationellt inriktad sjöfartsnäring. I detta sammanhang underströks näringens betydelse inte bara från beredskapssynpunkt utan också för Sveriges bytesbalans samt för sysselsättningen även inom andra sjöfartsknutna verksamheter än rederier.

I april 1992 beslutade riksdagen att rederistödet dock skulle avvecklas (prop. 1991/92:100 bil. 7, bet. 1991/92:TU24, rskr. 1991/92:186). I propositionen anmäldes att regeringen under våren 1992 avsåg att förelägga riksdagen förslag till nya förutsättningar för den svenska sjöfarten. Därmed avsågs främst införandet av ett svenskt internationellt register, som skulle göra det möjligt att operera vissa svenskflaggade fartyg på internationella kostnadsvillkor.

Riksdagen hade redan år 1991 på regeringens initiativ fattat beslut om att avskaffa den s.k. flagglagen. Lagen infördes år 1977 med syftet att förhindra att svenskägda fartyg registrerades under utländsk flagg. Med stöd av lagen krävdes tillstånd av Sjöfartsverket för överlåtelse av skepp till utlandet. Lagen upphävdes fr.o.m. den 1 januari 1992.

I december 1992 beslöt riksdagen att rederistödet skulle återinföras i avvaktan på ett slutligt ställningstagande till frågan om åtgärder för svensk sjöfart (prop. 1992/93:128, bet. 1992/93:TU12, rskr. 1992/93:153). Beslutet tillkom som en följd av att sjöarbetsmarknadens parter inte hade kunnat ena sig i frågan om införande av ett svenskt internationellt register. Av betydelse för beslutet var också att det s.k. rationaliseringsavtalet, som hade träffats mellan parterna, enligt beräkningarna skulle medföra kostnadsänkningar avseende bemanningskostnaderna på i genomsnitt 15 %. Parterna hade vidare beräknat att deras egna åtgärder i förening med statliga åtgärder bestående av återbetalning av sjömansskatt och en återbetalning av en viss del av de sociala avgifterna skulle innebära en sammanlagd kostnadsminskning på 40 %.

Det nuvarande svenska statsstödet har i anslutning till Sveriges ansökan om medlemskap i EU notifierats och befunnits vara förenligt med EU:s inre marknad och med gällande riktlinjer för statsstöd från år 1989 (SEC(89) 921 final). I rådets förordning EEG 613/91 om överflyttning av fartyg från ett register till ett annat inom gemenskapen stadgas att upprättandet av en fungerande inre marknad innefattar undanröjande av tekniska hinder för registrering av EU-fartyg i samtliga medlemsstaters fartygsregister. Den svenska sjölagen (1994:1009) har emellertid ännu inte ändrats och kommissionen har uppmärksammat Sverige och övriga sta-

ter på detta förhållande. Det pågår för närvarande ett beredningsarbete rörande denna fråga inom regeringskansliet.

I sitt betänkande (1993/94:TU14) erinrade Trafikutskottet om den oenighet som rått, i riksdagen och annorstädes, om de sjöfartspolitiska medlen sedan rederistödet infördes år 1988. I debatten hade framhållits att Sverige borde följa vissa andra sjöfartsnationers exempel och införa ett internationellt fartygsregister. De därmed förenade internationella kostnadsvillkoren skulle enligt förespråkarna medföra lägre bemanningskostnader och följaktligen en stärkt internationell konkurrenskraft samt minska eller eliminera behovet av statligt stöd. Mot detta hade invänts att ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna innebära att man på svenska fartyg underlät att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden – inte minst de arbetsrättsliga – i en utsträckning som vore oförenligt med svensk rättsuppfattning. I anslutning till denna sammanfattning av den sjöfartspolitiska debatten framhöll utskottet bl.a. att en parlamentarisk utredning borde tilläggas.

Regeringen bemyndigade den 24 november 1994 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en parlamentarisk kommitté med uppdrag att utreda hur behovet av sjöburen utrikeshandel bäst skall tillgodoses i ett långsiktigt perspektiv. Kommittén – som antog namnet Sjöfartspolitiska utredningen – redovisade sitt arbete den 28 november 1995 i betänkandet "Svensk sjöfart – näring för framtiden" (SOU 1995:112).

Betänkandet har remissbehandlats. Samtliga remissvar finns tillgängliga på Kommunikationsdepartementet, diarienummer K95/4301/2.

I en departementspromemoria upprättad inom Finansdepartementet (Ds 1991:41) "Beskattning av sjömän" förordades att sjömansskattesystemet avskaffas. Förslaget innebar i huvudsak att sjömän skall beskattas enligt landskattmodellen. Promemorian har remissbehandlats och remissinstanserna har i huvudsak tillstyrkt förslaget. Regeringen har nyligen lagt fram en proposition i denna fråga till riksdagen. Omläggningen föreslås träda i kraft den 1 januari 1998.

Socialförsäkringsutskottet uttalade i sitt betänkande (1990/91:SfU9), Vissa ändringar i sjukförsäkringen m.m., att det finns anledning för regeringen att snarast överväga om sjömän även i fortsättningen skall ha full kompensation för inkomstbortfall vid sjukdom, när andra försäkrade får vidkännas en ökad självrisk inom sjukpenningförsäkringen. Riksdagen tillkännagav regeringen detta som sin egen mening. Regeringen tillsatte (inom Kommunikationsdepartementets ansvarsområde) med anledning av detta en utredning som antog namnet 1990 års sjömanslagsutredning. Utredningen skulle pröva frågan huruvida sjömän längre skulle ha full kompensation för inkomstbortfall vid sjukdom. Utredningen föreslog en lägre nivå. Regeringens nuvarande ståndpunkt är att några åtgärder för närvarande inte bör vidtas med hänsyn till de invändningar som

framförts från arbetstagarorganisationerna. Dessa hävdar att sjömansyrkets särart fortfarande motiverar att nuvarande bestämmelser behållas.

9.1.2 EG-kommissionens nya sjöfartsstrategi

EG-kommissionen har i mars 1996 lagt fram ett förslag om en ny sjöfartspolitisk strategi. Medlemsstaterna har möjlighet att lämna synpunkter till kommissionen senast under september 1996.

Kommissionen redovisar i sin rapport flera problem som man anser måste lösas gemensamt inom Europa. Det viktigaste anser kommissionen vara att söka hindra den pågående mycket stora utflaggnings- och ägarutflyttningen från Europa för att kunna bibehålla sjöfartskompetensen och därmed skapa förutsättningar för stabila sjöfartsnäringar i medlemsstaterna och genom detta trygga sysselsättningen.

Ett annat problem kommissionen tydligt lyfter fram är behovet av att arbeta vidare med en ökad sjösäkerhet i vid bemärkelse. Uppenbara skillnader i fartygens standard har noterats och konkurrensen med fartyg med "understandard" är påtaglig. Kommissionens slutsats är att en gemensam politik kan skapa nya förutsättningar för att kunna bibehålla och utveckla EU:s sjöfartsnäringar bl.a. genom aktiva åtgärder på sjösäkerhets- och miljöområdena som även skulle omfatta anlöpande fartyg från tredje land.

I unionen gäller det enligt kommissionen att inte konkurrera ut varandra utan i stället skapa enhetliga regler. Statsstöd måste – med samma argumentering som Sjöfartspolitiska utredningen redovisar – medges så länge världskonkurrensen ser ut som den gör. Det måste enligt kommissionen också finnas en genuin länk mellan fartyg/ägare och unionens ekonomiska utveckling. Gemensamma ansträngningar måste göras för att förbättra sysselsättningsläget och utbildningsstandarden inom unionen. Detta anses på längre sikt vara viktigt för konkurrenskraften. Kommissionen har sammanfattat sin strategi i ett fyrapunktsprogram.

1. Den första delen i policypaketet rör sjösäkerheten. Kommissionen föreslår att även icke-bindande gällande internationella sjösäkerhetsregler obligatoriskt skall införas inom EU. Effekten förväntas bli att fartyg som inte uppfyller säkerhetskraven stegvis fasas ut från marknaden och konkurrensen därmed blir rättvisare. Detta skall kombineras med gemensamma förslag till IMO om långtgående krav på flaggstaternas kontrolladministration och ett införande inom EU av mer precisa och tydliga principer och regler för själva registrering. Hamnstatskontrollen föreslås därutöver utvidgas. Fartygsägarnas försäkringsansvar och lastägarnas ansvar föreslås även utvecklas.

2. Den andra delen i programförslaget rör frågan om att upprätthålla fria och öppna sjöfartsmarknader. Här föreslår kommissionen en fortsatt multilateral ansats via WTO m.fl. internationella organ i syfte att garan-

tera att fritt marknadstillträde tillämpas. I dag är det inte så, utan kommissionen och medlemsstaterna tvingas regelbundet ta upp förhandlingar med stater eller grupper av stater som hindrar EU-fartyg från att utföra sina transportupdrag till och från dessa länder.

3. Den tredje delen i paketet berör frågor som har med konkurrenskraften för medlemsstaternas rederier att göra. I denna del av programmet lyfts utbildning och forskning fram. Kommissionen menar att kravet på kompetens måste upprätthållas och att ungdom bör stimuleras att söka sig till sjöfartsnäringen. Det finns enligt kommissionen i dag ett direkt hot mot EU:s samlade rederinäring genom att det finns ett behov av ytterligare ca 30 % EU-anställda ombord på fartygen, som inte kan tillgodoses genom medlemsstaternas utbildningssystem.

4. Den fjärde delen i programmet behandlar statsstödsreglerna. Kommissionen betonar i likhet med Sjöfartspolitiska utredningen att det från principiella utgångspunkter inte bör förekomma statsstöd och att Romfördraget också förbjuder detta i flertalet fall. Kommissionen menar dock att det för närvarande inte är önskvärt att alltför strikt tillämpa gällande regler eftersom en sådan tillämpning skulle kunna slå ut EU:s sjöfartsnäring. Kommissionen föreslår därför att de gällande riktlinjer för statsstöd ses över så att i vart fall konkurrensen mellan medlemsstaterna blir neutral. Det tidigare presenterade förslaget om ett gemensamt fartygsregister – EUROS – avses dras tillbaka. EU:s ministerråd har ännu inte tagit ställning till kommissionens förslag.

9.1.3 Mål för en näringspolitiskt inriktad sjöfartspolitik

Regeringens bedömning och förslag:

Nuvarande näringspolitiska mål för sjöfartspolitiken bör i huvudsak ligga fast men förtydligas.

Staten bör på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen. Den svenska handelsflottan skall tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Nuvarande politik: Målen för den nu gällande statliga sjöfartspolitiken har i stort varit de samma under den senaste 15-årsperioden. Regering och riksdag har i flera beslut bekräftat denna politik. Nuvarande sjöfartspolitiska mål, som antogs av riksdagen redan år 1980, anger att målen för den statliga sjöfartspolitiken skall vara:

- att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader (ett trafikpolitiskt mål),
- att trygga landets transportförsörjning i politiska och

ekonomiska krissituationer (ett beredskapsmål),

- att ta tillvara sjöfartens möjligheter som konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen (ett näringspolitiskt mål).

Riksdagen förutsatte vid utformningen av dessa tre mål att sjöfartspolitiken skulle inordnas i den allmänna näringspolitiken. Det förutsattes även att målen skulle ses i relation till de övergripande samhällsmålen om ekonomisk tillväxt, full sysselsättning, regional balans, social och ekonomisk utjämning och god miljö samt att åtgärder på sjöfartens område skulle bidra till att även uppfylla dessa samhällsmål. I beslutet angavs att ett statligt engagemang i form av direkta statsstöd borde undvikas.

Den under våren 1995 av riksdagen beslutade näringspolitiska inriktningen innebär att svenska företag, och då även sjöfartens företag, i princip skall stå på egna ben utan statligt stöd. Näringspolitiken är i dag så utformad att staten skall ange spelreglerna och med generella medel stimulera miljön för svenska företag. Riksdagen framhåller dock att det i praktiken även finns behov av branschriktade åtgärder om omvärldsförutsättningarna påkallar detta.

Utredningens bedömningar och förslag: Utredningen föreslår att det ovan angivna näringspolitiska målet kompletteras med fyra nya delmål. Utredningen berör i detta sammanhang även frågan om vilka motiv det finns för att, i syfte att uppfylla de generella målen och de nuvarande sjöfartspolitiska målen, bibehålla en egen nationell handelsflotta.

Utredningen menar att den svenska handelsflottan och den svenska sjöfartsnäringen som helhet bidrar till att gällande allmänna samhällsmål uppfylls. Utredningens infallsvinkel var att undersöka vilka effekter det skulle få om staten skulle upphöra med rederistödet. Utredningens slutsats är att en väsentlig samhällsekonomisk förlust skulle kunna uppkomma om den svenska handelsflottans exportintäkter skulle gå förlorade för Sverige. Sjöfarten anses ge ett avsevärt bidrag till Sveriges ekonomi och till statens inkomster. Sysselsättningssituationen i Sverige skulle försämrats med ökade krav på andra samhällsåtgärder som följd. Kostnaderna för dessa skulle bli högre än det nuvarande stödet till näringen. Målet om social och ekonomisk utjämning liksom målet om en god miljö skulle även vara svårare att uppnå utan en egen nationell flotta, menar utredningen. Sammanfattningsvis hävdar således utredningen att det för staten är angeläget att även fortsättningsvis tillvarata sjöfartens möjligheter som konkurrenskraftig exportnäring.

Utredningen betonar att den kanske viktigaste näringspolitiska frågan för staten är att ge den svenska handelsflottan konkurrensvillkor jämförbara med vad andra länder har. Den bild utredningen redovisar är att Sverige i dag knappast kan avveckla stödet då samtliga stater har sådana stöd – både direkta (statsbidrag) samt indirekta (bl.a. internationella "andra" register). Sjöfartspolitiska utredningens majoritet förordar att kon-

kurrensvillkoren skall utformas så att den svenska handelsflottan under en femårsperiod ges fortsatt statsstöd. Utredningens majoritet har inte heller sett att det finns några verkliga alternativ. Utredningen menar dock att den uppåtgående statsstöds spiralen i flertalet av EU:s medlemsstater måste brytas.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker utredningens förslag. Ett antal remissinstanser, däribland Riksrevisionsverket och Riksskatteverket, anser inte att det finns belägg för att nuvarande stöd ger avsedda effekter.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartens stora betydelse för den svenska utrikeshandeln och för det svenska näringslivet motiverar enligt regeringens uppfattning fortfarande att särskilda målsättningar fastställs samt att nuvarande former för bidrag till svenska rederier tills vidare består. Staten bör dock sträva efter att finna alternativ inom ramen för en gemensam sjöfartspolitik inom EU.

Regeringen fäster stort avseende vid sjöfartens möjligheter att utvecklas, inte minst mot bakgrund av den pågående Europaintegrationen och utrikeshandels stora betydelse. Sverige är geografiskt sett utan landförbindelser med övriga medlemsstater med undantag för Finland. Sveriges beroende av en högkvalitativ svensk sjöfart är stor. Sjöfartspolitik blir därmed av stor vikt för landet. Regeringen har sökt klarlägga vilka ytterligare bakomliggande motiv det kan finnas för att bibehålla en nationell handelsflotta och funnit att beredskapsmålet så som det i dag är utformat fortfarande har betydelse. Den nuvarande inriktningen av åtgärder i syfte att trygga landets transportförsörjning genom sjöfarten i politiska och ekonomiska orostider är enligt regeringens bedömning fortfarande giltig.

Det finns som regeringen ser det ytterligare skäl som motiverar ett fortsatt statligt engagemang för att uppfylla de sjöfartspolitiska målen. Regeringens bedömning är att en svensk handelsflotta ger ett direkt ekonomiskt mervärde för Sverige och att varje fartygsanställd skapar ytterligare värdefull sysselsättning i sjöfartsnäringsens service- och utvecklingsfunktioner. En handelsflotta av en viss storlek krävs likaledes för att kunna upprätthålla Sveriges maritima kompetens i vid bemärkelse.

Med ett sådant synsätt framstår det som angeläget att klarlägga de långsiktiga målen för sjöfartspolitik. Den nuvarande politiken har granskats av Sjöfartspolitiska utredningen och i stort befunnits lämplig även för framtiden. Remissinstanserna har med några undantag anslutit sig till denna slutsats och till de bedömningar som utredningen gjort beträffande världshandelsflottans situation liksom hur den svenska situationen ser ut. Det regeringen i detta sammanhang främst fäst sig vid är att svensk sjöfart inte endast är en fråga om rederier och dess verksamheter utan en väsentligt bredare verksamhet inom en sektor av svenskt näringsliv under begreppet svensk sjöfartsnäring. Ett sådant bredare perspektiv är nu redovisat inte enbart i Sverige utan även av EG-kommissionen med fakta från även andra med-

lemsstater som t.ex. Holland. Sjöfartens betydelse för enskilda stater får genom detta en annan tyngd och visar dess betydelse för landets ekonomiska utveckling, för sysselsättningen, för den tekniska utvecklingen i landet, för den regionala utvecklingen och för utvecklingen av en god miljö.

Regeringen anser att detta nya perspektiv innebär att sjöfarten bör sättas in i ett näringspolitiskt sammanhang som bör återspeglas i de sjöfartspolitiska målen. Regeringen föreslår att det näringspolitiskt inriktade sjöfartspolitiska målet ges följande lydelse:

- att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen samt
- att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Inriktningen innebär att staten tar på sig ett ansvar för att skapa långsiktiga konkurrensförutsättningar för den svenska handelsflottan, oberoende av de medel som härvidlag nu eller på sikt skall användas. Formuleringen är även anpassad till den allmänna näringspolitiska inriktning Sverige i dag tillämpar.

9.1.4 Statens engagemang i den svenska handelsflottans konkurrensanpassning åren 1997-2001

Regeringens bedömningar och förslag:

De näringspolitiska förutsättningarna för den svenska handelssjöfartens långsiktiga utveckling bör anges av staten.

Regeringens strävan är att det svenska bidraget till handelssjöfarten stegvis skall ersättas med gemensamma och likartade regler för statsstöd och andra villkor, som kan komma att gälla inom EU.

Regeringen föreslår att såväl det nationella arbetet som Sveriges engagemang i det internationella arbetet rörande sjöfartens näringspolitiska frågor fortsätter.

Det nuvarande bidraget föreslås med vissa modifieringar bestå under den kommande femårsperioden dvs. mellan år 1997 och år 2001.

Utredningens förslag: Utredningens grundläggande bedömning är att den statliga sjöfartspolitik i både näringspolitiskt och trafikpolitiskt avseende måste präglas av en större långsiktighet för att ge stabilitet åt den berörda näringen och åt statens egen planering. Utredningen har därför funnit att det är angeläget att utforma ett vad utredningen kallar ett *långsiktigt sjöfartspolitiskt inriktningsbeslut*. Ett sådant beslut bör fattas av riksdagen och omfatta en period om fem år.

Utredningen lyfter i sina övervägande- och förslagsavsnitt fram behovet av att förstärka det internationella och nationella arbetet rörande sjöfartens närings-

politiska förhållanden.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker i huvudsak utredningens förslag. Ett par remissinstanser, däribland Konkurrensverket, har avstyrkt förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen anser att det viktigaste är att skapa långsiktiga konkurrensförutsättningar för den svenska handelsflottan. Regeringen menar i likhet med utredningen och remissinstanserna att långsiktigheten i statens agerande måste förbättras. Det är av stor vikt att skapa de stabila spelregler som anges i den av riksdagen antagna näringspolitiska inriktningen år 1995.

Långsiktigheten bör enligt regeringens uppfattning omfatta två delar i sjöfartspolitik – dels de långsiktiga kraven på att kunna avveckla statsstödet och dels, så länge stödet behövs, stabilisera förutsättningarna genom ett långsiktigt inriktningsbeslut. Regeringen föreslår därför att riksdagen fattar ett långsiktigt sjöfartspolitiskt beslut med näringspolitisk inriktning.

Regeringen ansluter sig till utredningens bedömning om behovet av ett fortsatt nationellt och internationellt svenskt engagemang i sjöfartens globala näringspolitiska förhållanden. EG-kommissionens sjöfartspolitiska strategi indikerar också ett behov av ett ökat engagemang. Sjöfartens närings- och trafikpolitiska frågor är som regeringen ser det sammanvävda både nationellt och internationellt. Detta samband kan bäst illustreras av de uppgifter som EG-kommissionen redovisar. De rederier som seglar under bekvämlighetsflagg anses, genom att de många gånger inte uppfyller generella, internationellt fastställda regler om sjösäkerhet, kunna skapa sig en konkurrensmissig fördel. Exemplet visar att sjösäkerhet, trafikpolitik och näringspolitik inom sjöfarten är nära förbundna och måste behandlas sammanvägt. Regeringen drar den slutsatsen – på samma sätt som Sjöfartspolitiska utredningen gjort – att detta måste speglas i statens egen organisation och förvaltning. Regeringen kommer med denna motivering att se över bl.a. Sjöfartsverkets instruktion och anpassa denna till rådande förhållanden. Instruktionen kommer att ändras så att verkets roll i det sjöfartspolitiska utvecklingsarbetet markeras. Det bör framgå att Sjöfartsverket skall medverka till att främja sjöfartens utveckling. Luftfartsverket har redan getts en sådan roll för den civila luftfarten.

9.1.5 Bidrag till sjöfarten

Regeringens förslag:

För budgetåret 1997 föreslår regeringen att riksdagen till ramanslaget Bidrag till sjöfarten anvisar 400 miljoner kronor.

B 4. Bidrag till sjöfarten (Tidigare B 5. Bidrag till svenska rederier)

1994/95	Utgift	356 000 ¹	Reservation	0
1995/96	Anslag	510 000	Utgiftsprognos	510 000
			därav 1996	365 000
1997	Förslag	400 000		

¹ Beloppen anges i tusental kr

Sjöfartspolitiska utredningen: Utredningen föreslår att ett ramanslag om 400 miljoner kronor införs samt att nämndens verksamhet och administration till viss del skall kunna finansieras genom avgifter på ärendehantering och att den nuvarande Nämnden för rederistöd byter namn till Nämnden för rederinäringens konkurrensanpassning – NRK.

Remissinstanserna: Den övervägande delen av remissinstanserna tillstyrker i huvudsak utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen ansluter sig till utredningens och nämndens bedömningar och föreslår att riksdagen till ramanslaget Bidrag till sjöfarten för år 1997 anvisar 400 miljoner kronor.

Beträffande namnbytet anser regeringen att detta kan motiveras, men föreslår att ett enklare namn används, nämligen Rederinämnden.

Regeringen föreslår i likhet med utredningen att Rederinämnden vid behov skall kunna finansiera sin verksamhet med avgifter på ärendehantering. Avgifterna skulle därmed kunna finansiera en viss del av nämndens verksamhet.

Krav för att erhålla bidrag

Regeringens bedömning:

Ett obligatoriskt försäkringskrav bör införas liksom krav på att tillhandahålla utbildningsplatser ombord.

Utredningens förslag: Utredningen har i sin granskning av nuvarande regler funnit att det i dag varken ställs krav på att fartyget skall vara försäkrat eller på att rederiet skall tillhandahålla utbildningsplatser. Utredningen menar att krav på försäkring bör finnas då sådana krav ställs på andra trafikslag i form av obligatorisk trafikförsäkring. Utredningen betonar i anslutning till detta att även varuägarnas ansvar bör utredas.

I syfte att ge praktiktid ombord på svenska fartyg föreslår utredningen att bidragsberättigade fartyg skall tillhandahålla utbildningsplatser.

Utredningen föreslår att det nuvarande kravet på rationalisering bör bibehållas med beaktande av sjösäkerheten.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har tillstyrkt förslagen.

Skälen för regeringens bedömning: De krav som i dag ställs på de rederier som medges stöd bör enligt regeringens uppfattning kompletteras med ett försäkringskrav och ett krav på utbildningsplatser i syfte att garantera praktiktid ombord med de motiveringar utredningen angivit. Det ankommer på den nya Rederinnämnden att genom sin praxis närmare utforma de regler som skall gälla.

Regeringen gör när det gäller sjöförsäkringsfrågorna och lastägarnas ansvar liksom EG-kommissionen den bedömningen att dessa frågor tydligt bör betonas i en långsiktig och gemensam europeisk sjöfartsstrategi. Frågan är direkt kopplad till ett offensivt sjösäkerhetsarbete i Sverige och inom EU.

Det nuvarande kravet på rationalisering föreslås tills vidare bibehållas. Utredningen har framhållit att det svenska rationaliseringsarbetet kommit mycket långt. Regeringen anser att det åligger Sjöfartsverket att bevaka denna fråga och redovisa bedömningar till regeringen.

Ny bidragsdefinition

Regeringens bedömning:

Bidraget till sjöfarten bör omfatta svenskflaggade handelsfartyg som används i utrikestrafik. Med utrikestrafik avses trafik som är av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten.

Rederinnämnden bör – inom vissa strikta ramar – i ett enskilt fall kunna justera kretsen stödberättigade fartyg och därigenom anpassa bidragsgivningen efter den konkurrenssituation som gäller.

Nuvarande regler: Det nuvarande bidragssystemet är i dag direkt kopplat till beskattningssystemet för sjömän och styrs av skattebegrepp. Det sänker bemanningskostnaderna på de fartyg som är stödberättigade enligt skatteklassificeringen ”fjärrfart”. Rederiets inbetalda sjömansskatt återbetalas till arbetsgivaren och för de sociala avgifterna lämnas ett bidrag om 29 000 kronor per kalenderår och årsanställd sjöman. Det nuvarande systemet är reglerat i en särskild förordning – Förordning (1992:1718) om statligt bidrag till vissa bemanningskostnader och styrs helt av 2 § sjömansskattelagen (1958:295). Enligt denna paragraf klassas svenska fartyg skattemässigt efter sitt huvudsakliga trafikområde (fartområde). Det är sedan fjärrfartsklassificerade fartyg som enligt förordningen medges statligt stöd. Vid Nämnden för rederistöd fattas – på grundval av Sjömansskattenämndens klassificeringsbeslut – därefter de formella stödbesluten till svenska fartyg i fjärrfart.

Utredningens förslag: Utredningen var enligt direktiven fri att med beaktande av det statsfinansiella läget diskutera en omprioritering av nuvarande stödiriktning och lämna eventuella förslag till ny avgränsning, som dock inte skulle få ge upphov till konkurrensned-

vidningar på den svenska sjötransportmarknaden.

Utredningen har i sina analyser kommit fram till att konkurrenssituationen i vår omvärld är sådan att grunden för framtidens stödgivning måste utformas på ett något mer flexibelt sätt än i dag. Man påpekar att länder i vår närhet i dag tillämpar regler som direkt påverkar Sveriges situation på så sätt att dessa länder medger stöd som Sverige i dag med nuvarande regler inte kan medge. Detta skapar – även i vårt närområde – en snedvriden konkurrens som man anser att regeringen bör ta hänsyn till i sin utformning av de framtida reglerna.

Utredningen föreslår sammanfattningsvis att bidragsgivningen i stället skall omfatta svenska lastbärande, lastdragande eller lastskjutande handelsfartyg, dock ej passagerarfartyg, som används i utrikestrafik.

Utredningen har, mot bakgrund av de krav man anser skall uppfyllas vid en omläggning av bidragsdefinitionen, prövat hur definitionen i verkligheten skulle utfallit om den tillämpats för 1995 års ansökningar om bidrag. Utredningen konstaterar att ett tjugotal fartyg inte längre skulle ges statsbidrag. Dessa fartyg bedriver inte utrikestrafik och har inte heller direkt betydelse för den svenska utrikeshandeln eller tjänsteexporten. Mellan 10 och 15 något större fartyg – främst handelsfartyg i färjetrafik med möjlighet att föra en del passagerare ombord skulle medges stöd. Kostnaderna för de som faller bort och de som faller in i systemet tar dock ut varandra, då de större fartygen har en något större driftsbesättning.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som kommenterat frågan tillstyrker i huvudsak förslaget. Ett par menar dock att definitionen ger utrymme för en för vid tolkning.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen anser att det nuvarande systemet bör ersättas med ett mer konkurrensanpassat och flexibelt stöd-system som frigörs från sjömansskattesystemet och dess fjärrfartsbegrepp. Detta är enligt regeringens mening främst motiverat av behovet av att kunna anpassa sig till konkurrensförhållandena och förändringar i dessa.

Regeringen föreslår att bidraget skall omfatta svenskflaggade handelsfartyg som används i utrikestrafik. Med utrikestrafik skall förstås sådan trafik, som är av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Oljeplattformar och passagerarfartyg skall, som huvudregel, inte vara stödberättigade. Ett handelsfartyg som även får föra passagerare skall endast kunna få stöd för den del av besättningen som ingår i driftsbesättningen. Det kan förekomma fall där en strikt tillämpning av huvudregeln skulle leda till orimliga resultat. Rederinnämnden bör i dessa fall kunna avvika från denna. Denna möjlighet skall dock användas mycket sparsamt och endast i de fall då det är uppenbart att resultatet av en strikt tillämpning av regeln skulle stå i strid med intentionerna bakom rederibidraget.

Regeringen anser att den ovan föreslagna definitionen tillgodoser berättigade och rimliga krav på rättssäkerhet, flexibilitet och enkelhet. Nödvändiga anpass-

ningar i bidragsförordningen (1992:1718), nämndens instruktion (1989:10) och regleringsbrev kommer att meddelas så att reglerna kan träda i kraft fr.o.m. den 1 januari 1997. Förslaget reser frågan om Rederinnämndens sammansättning. Den föreslagna förändringen innebär jämfört med dagens mer expeditionella beslut i nämnden att besluten till en viss del blir av värderande karaktär. Detta utesluter enligt regeringens mening att parterna – de bidragsberättigade rederierna och företrädare för de fackliga organisationerna – medverkar i besluten. Regeringen bereder nu formerna för Rederinnämndens sammansättning. Inriktningen är att skapa en nämnd med kompetens i konkurrensbedömningar inom sjöfarten och med en rättslig kompetens. Parterna kommer i stället erbjudas att ingå i någon form av referensgrupp knuten till nämnden. Det nuvarande samarbetet i administrativt hänseende med Svenska Skeppshypotekskassan bör inte förändras.

Övrigt

Regeringens bedömning:

Sjöfartsverket och Rederinnämnden bör ges i uppdrag att årligen gemensamt till regeringen inkomma med bedömningar över den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenssituation och andra förhållanden som påverkar handelssjöfarten samt att fortlöpande utvärdera effekten av bidraget till sjöfarten.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att Rederinnämndens uppföljande verksamhet vidgas. Nämnden föreslås att till regeringen fortlöpande redovisa den svenska och internationella sjöfartens konkurrenssituation. Nämnden föreslås även utvärdera det statliga bidraget och andra förhållanden som påverkar handelssjöfarten.

I utredningens direktiv anges att utredningen skall pröva om administrationen för rederistödet kan förenklas. Utredningen har funnit att en onödig rundgång av skattemedel sker. I stället för att ha ett återbetalningssystem av sjömansskatt föreslår utredningen att rederier ges formell rätt att i stället kunna innehålla den skatt och de sociala avgifter som skulle ha betalats in till staten för att därefter till viss del utbetalas igen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser stöder förslagen om en vidgad uppföljning. Ett par instanser har starka invändningar mot förslaget om att ta bort rundgången av skattemedel. De menar att kostnaderna för den kontrollapparat staten då måste använda är högre än kostnaderna för nuvarande system.

Skälen för regeringens bedömning: Den internationella sjöfartens konkurrenssituation förändras ständigt och olika stater i vår omvärld fattar beslut som innebär förändringar i konkurrensvillkoren. Det är mot den bakgrunden regeringen anser det angeläget att förstärka den uppföljande verksamheten och ge Sjöfartsver-

ket och Rederinnämnden gemensamt denna uppgift. Inte minst kommer EU:s vidare arbete med konkurrensfrågorna inom sjöfarten att ställa ytterligare krav på att staten har överblick och kompetens inom detta område.

När det gäller "rundgången" i skattesystemet beaktar regeringen remissinstansernas invändningar och lägger i denna del tills vidare inte fram något förslag.

9.1.6 Struktur- och kapitalfrågor

Regeringens bedömning:

De små och medelstora svenska rederiernas struktur- och kapitalförsörjningssituation bör utredas och sättas in i ett samlat svenskt och europeiskt näringspolitiskt utvecklingsperspektiv.

Utredningens bedömningar och förslag: Utredningen lyfter fram två problemområden som är särskilt väsentliga. Det ena är struktur- och lönsamhetsproblemen. Det andra är kapitalförsörjningsproblem främst för de små och medelstora rederierna.

Utredningen föreslår att en särskild näringspolitisk studie rörande främst de små och medelstora rederierna genomförs.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt förslagen men starka invändningar har framförts från ett par remissinstanser. Invändningarna berör främst den särbehandling som föreslås gälla för sjöfartsnäringsen i skattehänseende. Ett par remissinstanser tar även upp frågan om det principiellt felaktiga i att stödja företag med svag lönsamhet. Företagen måste själva vidta nödvändiga struktur- och omvandlingsåtgärder för att kunna överleva och utvecklas utan stöd av staten.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringens bedömning är att sjöfartsnäringsen struktur- och kapitalförsörjningsproblem bör studeras mer ingående innan staten tar ställning till eventuella åtgärder på detta område.

Rederinäringens struktur med ett litet antal stora rederier och ett stort antal små rederier aktualiserar enligt regeringens mening ett behov av fortsatta åtgärder från branschens sida. För statens del är det samtidigt intressant att kunna bedöma om de generella näringspolitiska instrumenten kan bidra till att på sikt skapa ökade förutsättningar för förbättrad lönsamhet och tillväxt som gynnar den svenska utvecklingen. I regeringens förklaringen av den 22 mars 1996 framhåller regeringen att en hörnsten för näringspolitiken är goda villkor för företag och företagande. Regeringen fortsätter med att ange att "antalet nya arbeten i små och medelstora företag har ökat kraftigt. Det är en sund utveckling, som skall stärkas genom kompetensutveckling, innovationsstöd, kapitalförsörjning och företags-

stöd. Regeringens samlade politik skall ge förbättrade möjligheter till nystartande, utveckling och expansion”.

Det föreligger som regeringen ser det också ett behov av att ytterligare söka klarlägga hur konkurrensbilden inom EU ser ut och hur andra länders stödpolitik är utformad på detta område.

Regeringen kommer att tillsätta en särskild utredning eller arbetsgrupp för att studera problem och utvecklingsperspektiv för de små och medelstora rederierna i Sverige. Arbetsgruppen kommer att ges i uppgift att klarlägga främst de små och medelstora rederiernas struktur- och lönsamhetssituation samt belysa frågor som berör nyetablering av rederier och ange vilka åtgärder som kan vara lämpliga att sätta in. Utredningen skall även pröva frågor som har med partrederisystemet att göra. Utredningen skall även kartlägga och värdera kapitalförsörjningssituationen i EU:s medlemsstater samt om så krävs föreslå åtgärder.

9.1.7 Utbildning och forskning

Regeringens bedömning:

Den svenska handelssjöfartens utbildnings- och kompetensnivå måste bibehållas och stärkas både av konkurrensmässiga och av miljö- och sjösäkerhetsmässiga skäl.

Forskning och utveckling på sjöfartens område har stor betydelse för den svenska handelsflottans utveckling och konkurrenssituation.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår på utbildningsområdet att samtliga utbildningsansvariga såväl inom högskolan som inom gymnasieskolan, Sjöfartsverket, Marinen Kustbevakningen m.fl. gemensamt inrättar ett informellt samrådsorgan inom vars ram nya krav och anpassningar kan diskuteras. Sjöfartsverket bör, som ansvarigt organ för utbildningarnas kvalitet kunna ta på sig samordningsansvaret.

När det gäller forskning och utveckling inom sjöfarten föreslår utredningen att regeringen ger Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) i uppdrag att tillsammans med Sjöfartsverket, sjöfartsnäringen och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) samt övriga berörda parter arbeta fram en samlad närings- och trafikpolitiskt offensiv forskningsplan för sjöfarten integrerad med EU:s strategier på detta område. I arbetet bör enligt utredningens mening ingå att pröva frågan om uppbyggnaden av ett vad utredningen kallar ”sjöfartens kompetenscentrum”. Utredningen betonar att staten bör ställa ytterligare resurser till förfogande och förutsätter att sjöfartsnäringen, i likhet med vad som nu gäller, bidrar till finansieringen med belopp som motsvarar de statliga insatserna.

Utredningen menar att nödvändiga resurser för forskning och utveckling under senare år inte har tilldelats denna för svensk industri och svensk sjöfartsnäring så

viktiga sektor.

Remissinstanserna: Remissinstanserna ansluter sig till utredningens båda förslag. Flera remissinstanser lyfter fram frågan om inrättandet av en sjöfartshögskola.

Skälen för regeringens bedömning: Utbildning till yrken inom sjöfarten har en strategisk betydelse för utvecklingen av svensk sjöfartsnäring. Regeringen ansluter sig till de bedömningar utredningen gjort beträffande behovet av att även framgent kunna garantera hög kvalitet på de sjöfartsutbildningar som genomföres i Sverige både i samhällets och näringens regi. De sjösäkerhetsmässiga och miljö- och energimässiga krav som stegvis införs måste på ett tydligt och direkt sätt få genomslag i utbildningarna på alla nivåer. Den tekniska och kommunikationsmässiga utvecklingen kommer även att stegvis ställa högre krav på besättningarnas kompetens. Mot en sådan bakgrund är det enligt regeringens uppfattning naturligt att som utredningen föreslår ge Sjöfartsverket som kvalitetsprövande organ en samordnande uppgift på detta område. I de samordnade uppgifterna skall ligga att bedöma det samlade behovet av utbildning mot bakgrund av den bristsituation som bl.a. råder på maskinbefälssidan, organisationseffektivitet och adekvat resursfördelning. En sådan viktig funktion saknas i dag och förslaget innebär samtidigt en smidig och enkel lösning på ett viktigt område.

Regeringen anser i likhet med utredningen att det är motiverat att se över forskningsinriktningen och resurserna så att dessa fasas in i en ny sjöfartspolitisk inriktning som stödjer den svenska sjöfartens utveckling. Samtidigt konstaterar regeringen att Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) redan har i uppdrag att utarbeta forskningsprogram inom bl.a. sjöfartsområdet och att det ligger i beredningens uppgifter att göra en avvägning av behoven inom detta område i relation till de samlade forsknings- och utvecklingsbehoven inom hela kommunikationsområdet.

I 1993 års forskningspolitiska beslut preciserades statens ansvar inom kommunikationsområdet. De ställningstaganden som då gjordes innebär bl.a. att affärsverkens FoU inte längre bör räknas in i statens ansvar för övergripande forskning. Som framgår av propositionen om forskning (prop. 1996/97:5) anser regeringen att dessa riktlinjer bör ligga fast. Detta hindrar naturligtvis inte Sjöfartsverket att aktivt engagera sig i forsknings- och utvecklingsverksamhet om verket bedömer att dessa ligger i linje med verksamheten i övrigt.

9.2 DET STATLIGA AVGIFTS-SYSTEMET FÖR SJÖFARTS-AVGIFTER

Ärendet och dess beredning

Det nuvarande avgiftssystemet inom sjöfartsområdet är utformat efter beslut av riksdagen år 1977 om sjöfartsavgifter (prop. 1977/78:13, bet. 1977/78:TU8, rskr. 1977/78:102). Sjöfartsavgifterna kan i dagsläget delas in i fyravgifter, farledsvaruavgifter och lotsavgifter. Fyravgiften, farledsvaruavgiften och lotsavgiften kallas tillsammans för de allmänna sjöfartsavgifterna. Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om hur avgifterna skall tas ut och Sjöfartsverket får också behålla intäkterna av avgifterna för finansiering av verksamheten.

EFTAs:s övervakningsmyndighet under EES-avtalet, ESA (EFTA Surveillance Authority), överlämnade den 4 november 1994 ett s.k. "letter of formal notice" till den svenska regeringen. Överlämnandet skedde i enlighet med artikel 31 i överenskommelsen mellan EFTA:s medlemsstater om inrättandet av en övervakningsmyndighet och en domstol. ESA framhöll i sin skrivelse att den svenska farledsvaruavgiften, som tas ut för importerat och exporterat gods som transporteras till eller från Sverige med fartyg, utgör en avgift med liknande effekter som en tull, eftersom avgiften inte är en del av ett internt taxsystem och inte heller kan sägas utgöra ersättning för utförda tjänster. Tullar mellan EES-anslutna stater är förbjudna enligt artikel 10 i EES-avtalet.

I ett svar på ESA:s skrivelse framhölls att Sverige inte delade ESA:s uppfattning att farledsvaruavgifter tas ut på gods endast på grund av att godset passerar en gräns. Det framhölls att intäkterna från avgifterna uteslutande används för att täcka de kostnader som Sjöfartsverket har för de tjänster verket utför. Avgiftens storlek skiljer inte heller på svenska eller utländska fartyg, utan är densamma oavsett fartygets registreringsland. Grunden för dagens system finns i den svenska trafikpolitiken där utgångspunkten är att varje transportslag skall täcka sina egna kostnader. I skrivelsen framhölls att en översyn av sjöfartsavgifterna påbörjats.

Enligt ett brev i december 1995 från den Europeiska gemenskapens kommission har frågan angående de svenska sjöfartsavgifterna överförts från EFTA Surveillance Authority till EG-kommissionen, DG XXI. I brevet understryks att eftersom sjöfartsavgifterna motsvarar en tull strider de mot Romfördraget och anslutningsfördraget.

Under hösten år 1995 utarbetades inom Kommunikationsdepartementet en promemoria med förslag till förändringar av dagens sjöfartsavgifter. I promemorian görs en samlad översyn av avgiftssystemet och utgångspunkten för förslagen är att Sjöfartsverkets mål och

verksamhetsinriktning skall förbli oförändrad. Detta innebär bl.a. att förslagen inte avser att förändra Sjöfartsverkets intäkter och kostnader totalt sett. Promemorian har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i bilaga 1. Samtliga remissvar samt en sammanfattning av dessa finns tillgängliga hos Kommunikationsdepartementet, diarienummer K95/1127/2.

Promemorian har utifrån remissinstansernas synpunkter omarbetats och presenterats för EG-kommissionen, DG XXI. Kommissionen har inte haft några invändningar mot förslaget. I den sjöfartspolitiska utredningens betänkande Svensk sjöfart – Näring för framtiden (SOU 1995:112) föreslogs att miljödifferenterade avgifter skall införas i sjöfartsavgiftssystemet. Betänkandet har remissbehandlats och finns tillgängligt hos Kommunikationsdepartementet, diarienummer K95/4301/2.

Till följd av bl.a. utredningens förslag angående miljödifferenterade avgifter träffade Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund i april i år en principöverenskommelse om att kraftfulla åtgärder skall vidtas för att minska sjöfartens luftföroreningar av främst svavel- och kväveoxider. Enligt principöverenskommelsen är parterna överens om att det effektivaste sättet att inom rimlig tid få till stånd en miljöanpassning av sjöfarten på Sverige är att arbeta med ekonomiska incitament i form av en miljödifferentering av de olika avgifterna för sjöfarten, dvs. farledsavgiften och hamnavgiften. Hamnarna verkar emellertid inom ett konkurrensutsatt område där avgifterna är en av konkurrensfaktorerna och varken staten eller hamnarnas branschorganisation Sveriges Hamn- och Stuveriförbund kan styra hamnarnas avgiftssättning. Principöverenskommelsen förutsätter emellertid att hamnarna på eget initiativ inför en avgiftsdifferentering för framför allt färjetrafiken och annan frekvent sjötrafik.

Med utgångspunkt från Sjöfartsverkets remissvar på den sjöfartspolitiska utredningen och trepartsöverenskommelsen ovan har Sjöfartsverket den 28 maj 1996 till regeringen redovisat hur en miljödifferentering av statens avgifter för sjöfarten kan genomföras.

Trafikpolitiken i Sverige och inom EU

Genom riksdagens beslut, med anledning av prop. 1987/88:50 Trafikpolitiken inför 90-talet, lades den trafikpolitiska inriktningen fast. Ett viktigt inslag i trafikpolitiken är att skapa likvärdiga förutsättningar för samtliga transportslag. Inom sjöfartspolitiken eftersträvas, liksom inom övriga transportslag, att trafiken skall bära sina egna kostnader. I propositionen framhöll regeringen att effektiva sjötransporter är av strategisk betydelse för utrikeshandeln samt att tillgången till sjötransporter ger ökad valfrihet för näringslivet, vilket i sin tur skapar förutsättningar för lägre transportkost-

nader.

I propositionen framgår dessutom att de avgifter som tas ut av trafiken, vilka utgör en ersättning för utnyttjandet av infrastrukturen, skall utformas så att de täcker de totala samhällsekonomiska kostnaderna som trafiken ger upphov till. De rörliga trafikavgifterna skall motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. De fasta trafikavgifterna skall i princip motsvara mellanskillnaden mellan marginalkostnaderna och trafikens totala samhällsekonomiska kostnader.

Transportpolitiken inom EU har liknande inriktning som den svenska. En s.k. vitbok om hur EU:s framtida transportpolitik bör utformas presenterades av kommissionen år 1992, "The Future Development of the Common Transport Policy". Beträffande kostnadsansvaret för transportsektorn anges en strävan vara att kostnaderna, både interna och externa för olika transportlösningar, fullt ut skall bäras av transportanvändarna. Avgifter på transportområdet beslutas av varje enskild medlemsstat och något gemensamt EU-system för transportavgifter finns inte. På sjöfartsområdet har det inom kommissionen förts diskussioner om avgifterna för nyttjande av lotstjänster inom gemenskapen. Något färdigt förslag i detta avseende har dock inte presenterats.

Dagens sjöfartsavgifter

En av Sjöfartsverkets uppgifter är att svara för sjöfartens infrastruktur i form av sjövägar och för säkerheten i dessa. Sjöfartsverket skall även se till att sjöfarten i svenska farvatten kan bedrivas under säkra och effektiva former. Verksamheten finansieras i huvudsak genom ovan nämnda avgifter på handelsjöfarten. Vissa kostnader för bl.a. fritidsbåttrafiken finansieras dock över statsbudgeten.

Enligt lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer får regeringen besluta om bl.a. avgifter för farledsverksamhet. Med stöd av denna lag har regeringen utfärdat förordning (1977:1118) om fyravgifter, förordning (1977:1119) om farledsvaruavgifter samt förordning (1982:914) om lotsavgifter. Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om hur avgifterna skall tas ut och Sjöfartsverket får också behålla intäkterna av avgifterna för finansiering av verksamheten. Målet för Sjöfartsverkets prissättning har varit att höjningar av de allmänna sjöfartsavgifterna skall understiga inflationen. Ett ytterligare mål är att sjöfartsavgifterna, av regionalpolitiska skäl, skall vara enhetliga oberoende av att Sjöfartsverkets kostnader för farledsverksamheten varierar i olika delar av landet. I samband med att Sjöfartsverkets ekonomiska mål under treårsperioden behandlas, avsnitt Sjö- och luftfart, föreslås att det framtida målet för prissättningen skall vara att sjöfartsavgifterna inte skall stiga mer än nettoprisindex.

Det nuvarande avgiftssystemet är utformat efter be-

slut av riksdagen år 1977 om sjöfartsavgifter (prop. 1977/78:13, bet. 1977/78:TU8, rskr. 1977/78:102). Utformningen av systemet berodde på att ett årligt underskott hade uppstått för farledsverksamheten, varför kostnadsansvaret för denna verksamhet behövde förändras. Beslutet innebar bl.a. att farledsvaruavgiften i första hand skulle vara beroende på transporterad godsmängd, men också på hur långt godset transporterades i farleden. Farledsvaruavgiften skulle dessutom vara högre för oljetransporter eftersom dessa påkallar en högre säkerhet i farleden.

År 1994 var Sjöfartsverkets totala intäkter 1 102 miljoner kronor. Av dessa var intäkterna från farledsvaruavgifterna 463 miljoner kronor, från fyravgifterna 289 miljoner kronor och från lotsavgifterna 118 miljoner kronor. Sjöfartsavgifterna svarade för 79 % av verkets totala intäkter. Övriga intäkter utgjordes av bl.a. statliga anslag. Farledsvaruavgiften svarade för 53 % av sjöfartsavgifterna och för 42 % av verkets totala intäkter. Även för år 1995 gäller motsvarande förhållanden. Nedan följer en kort beskrivning av de nuvarande sjöfartsavgifterna.

Fyravgift tas ut av fartyg som kommer från utrikes ort för att i Sverige hämta eller lämna passagerare eller gods. Avgiftens storlek är beroende på fartygets bruttodräktighet, dvs. fartygets storlek. För lastfartyg erläggs avgift för högst 12 resor per kalenderår och för passagerarfartyg och järnvägsfärjor erläggs avgift för högst 18 resor per kalenderår. Befriade från avgiften är bl.a. kryssningsfartyg under vissa villkor och fartyg i transocean linjetrafik. Avgiften för ett enskilt fartyg fastställs och tas ut av den tullanstalt hos vilken fartyget klareras. Fartygets redare och fartygets ägare är solidariskt ansvariga för att fyravgiften betalas.

Farledsvaruavgift tas ut för utrikes gods, dvs. gods som transporteras till eller från Sverige med fartyg. Avgiften är differentierad – en högre avgift tas ut för transporter av importerade mineraloljor och en lägre avgift för övrigt gods. Avgiften är också i någon mån distansberoende. Visst exportgods är helt befriat från avgift, bl.a. mineraloljor, stenkol och koks. Gods som förs med fartyg i transocean linjetrafik är också befriat från farledsvaruavgift. Farledsvaruavgiften för ett enskilt fartyg fastställs och tas ut av den tullanstalt hos vilken fartyget klareras. Godsets ägare och fartygets redare är solidariskt ansvariga för att betalningskyldigheten fullgörs. Redaren har dock rätt att av godsets ägare återfå vad redaren har betalt, s.k. regressrätt.

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om anlitande av lots och *lotsavgiften* beräknas med hänsyn till fartygets bruttodräktighet och den sträcka i nautiska mil för vilken lotsen har anlitats. Lotsavgiften för ett enskilt fartyg fastställs och tas ut av Sjöfartsverket. För biträde av lots på Väneren fastställs avgiften av Sjöfartsverket efter samråd med Vänerens seglationsstyrelse. Lotsavgiften betalas av fartygets redare eller ägare.

För samtliga avgifter gäller att Sjöfartsverket får medge nedsättning av eller befrielse från avgiften, om

det är förenligt med verkets ekonomiska intressen eller om det föreligger andra synnerliga skäl.

Som framgår av ovanstående beskrivning undantas inrikes sjöfart från både fyravgift och farledsvaruavgift. Motiven som låg till grund för undantaget var, förutom uppbördstekniska problem, att merparten av de inrikes sjötransporterna utgjordes av importerade mineraloljor som redan betalt fyravgift och farledsvaruavgift. Avgiften för importerad olja skulle därför sättas på en sådan nivå att den täckte även kostnaderna för de oljor som vidaretransporterades via inrikes sjöfart. Vidare framhölls att övrigt inrikes gods ofta transporterades korta avstånd och med små fartyg, vilket innebär att dess krav på farledsväsendet är begränsat.

Även den s.k. transocean linjesjöfarten är befriad från både fyravgift och farledsvaruavgift. Vid en kartläggning av Göteborgs hamns konkurrensförmåga beträffande transocean linjetrafik, framkom att ett bortfall av denna trafik skulle innebära ökade transportkostnader, risk för sämre service, längre frakttider m.m. Enligt proposition om sjöfartspolitik år 1980 (prop. 1979/80:166, bet. 1979/80:TU26 och 30, rskr. 1979/80:41) motiverade detta en avgiftsbefrielse för den transocean linjesjöfarten till och från alla svenska hamnar. Riksdagen godkände regeringens förslag.

Föreslagna förändringar

Farledsavgift

Regeringens förslag:

Fyravgiften och farledsvaruavgiften slås samman till en avgift, benämnd farledsavgift. Farledsavgiften skall omfatta såväl inrikes som utrikes sjöfart.

Promemorians förslag: Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Förslagen grundar sig på en samlad översyn av avgiftssystemet och utgångspunkten är att Sjöfartsverkets mål och verksamhetsinriktning skall förbli oförändrad. Detta innebär bl.a. att förslagen inte förändrar Sjöfartsverkets intäkter och kostnader totalt sett.

Avgiftsbefrielsen för den transocean linjesjöfarten och för exporten av mineraloljor bör upphöra, enligt promemorians förslag, eftersom dessa transporter innefattar betydande kostnader för farledsverksamheten. Att undanta denna trafik från avgiftsskyldighet innebär att kostnaderna för denna verksamhet måste finansieras på annat sätt.

Vid upprättandet av ett avgiftssystem görs ofta en avvägning mellan ett administrativt enkelt system som sammantaget avspeglar kostnaderna för utförda tjänster och ett mer detaljerat system som avspeglar de exakta kostnaderna för varje enskild händelse. Enligt promemorians bedömning är givetvis det senare syste-

met att föredra.

Remissinstanserna: Sjöfartsverket finner att förslaget innebär en nödvändig anpassning till inom EU gällande regelverk. Verket noterar dock att förslaget ytterligare snedvrider konkurrensen mellan olika slag av inrikes godstransporter framför allt mellan sjöfart och järnväg, till sjöfartens nackdel.

Flertalet remissinstanser ställer sig negativa till förslaget. De motiverar detta med att ett nytt avgiftssystem innebär en förändring av så stor betydelse att den måste bedömas i ett samlat nationellt trafikpolitiskt sammanhang. Kommunikationskommitténs betänkande måste därför avvaktas och beaktas.

Konkurrensverket, Generaltullstyrelsen samt Kuwait Petroleum Svenska AB tillstyrker förslaget.

Sveriges Skeppsmäklarförning och Sveriges Redareförening är av uppfattningen att farledsvaruavgiften och fyravgiften även fortsättningsvis bör behandlas som två separata avgifter. Skogsindustrierna och Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län tillstyrker att avgifterna slås samman.

Göteborgs Hamn AB, Svenska Maskinförbundet, Facket för service och kommunikation (SEKO) samt Sveriges Hamn- och Stuveriförbund (SHSF) avstyrker att avgiftsbefrielsen för den transocean linjesjöfarten skall upphöra. Sveriges Redareförening menar att de fartyg i oceangående fart som nu gör anlop i Sverige kommer att lasta om på kontinenten om avgiftsbefrielsen upphör. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att frågan angående den transocean linjetrafiken är av ett nationellt intresse och att den bör prövas i ett mer övergripande trafikpolitiskt sammanhang.

Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF) anser att en gräns för undantag av farledsavgift i första hand skall sättas vid en bruttodräktighet på 500. I andra hand bör beräkningsmetoden för avgiften göras konkurrensneutral med hänsyn tagen till att mindre passagerarfartyg kan ha en bruttodräktighet som ligger i en gränzon runt 400.

Konkurrensverket, Industriförbundet och Skogsindustrierna tillstyrker förslaget vad gäller avskaffandet av redarnas regressrätt samt föreslår att hamnarna skall svara för uppbörden av avgifterna. SEKO anser däremot att redarnas regressrätt bör finnas kvar.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen anser att fyravgiften och farledsvaruavgiften i princip utgör ersättning för likartade kostnader dvs. kostnader för farledsverksamheten. Regeringen föreslår därför att dessa avgifter slås samman till en avgift, benämnd farledsavgift. I syfte att skapa ökad konkurrensneutralitet mellan svenskt och utländskt gods anser regeringen att farledsavgiften bör omfatta såväl inrikes som utrikes sjöfart. Regeringen är av uppfattningen att en avgiftsbäggning av den inrikes sjöfarten innebär ett mer rättvisande avgiftsuttag i förhållandet mellan inrikes och utrikes sjöfart.

Regeringens förslag om ändrade farledsavgifter kommer inte att innebära någon förändring av Sjöfartsverkets mål och inriktning. Vidare skall verkets totala in-

täkter och kostnader vara oförändrade, och förslagen har inga effekter på statsbudgeten.

Avgiftsbeläggningen innebär dock en något försämrad konkurrenskraft för den inrikes sjöfarten gentemot landtransporterna. Konkurrensen mellan de olika transportslagen kommer dock att belysas i den av regeringen tillsatta kommittén med uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationer i Sverige (K1995:01). Enligt regeringens uppfattning är avgiftsbeläggningen av den inrikes sjöfarten inte av den omfattningen att den bör få någon märkbar negativ inverkan på svensk industris konkurrenskraft.

Regeringen anser att fartyg med en bruttodräktighet mindre än 400, av administrativa skäl, bör undantas från farledsavgift. Även fartyg i lokaltrafik som bedrivs inom ett län, kryssningsfartyg, borrh- och bostadsplattformar samt arbetsfartyg bör av samma skäl undantas.

Den nuvarande regressrätten för redare bör slopas i syfte att skapa klarhet i betalningsansvaret för sjöfartssavgifterna. Detta innebär att det är fartygets ägare och redare som solidariskt är ansvariga för att farledsavgift erläggs. Detta innebär också att sjöfartssavgifterna i sin helhet ingår i sjötransportkostnaderna om inget annat avtalas. De nuvarande bestämmelserna om dröjsmålsavgift för det fall att avgifterna inte betalas i tid bör tas bort. Gällande privaträttsliga regler kan tillämpas i stället.

Regeringen är av uppfattningen att Sjöfartsverkets möjligheter att medge nedsättning av eller vid synnerliga skäl befrielse från sjöfartssavgifterna måste omformuleras, så att det klarare framgår att sådana nedsättningar eller befrielser från avgift skall vara förenliga med reglerna om statsstöd enligt artikel 92 i Romfördraget. Följaktligen kan då inte heller den transoceaniska linjetrafiken undantas från avgifter.

Farledsavgiftens konstruktion

Promemorians förslag: Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: OK Petroleum AB, Norsk Hydro Olje AB och Svenska Shell AB avstyrker förslaget om en högre avgift för transport av mineralolja. Oljebolagen anser att riskerna för en olycka inte kan anses vara större för oljetankfartyg än för torrlastfartyg. Oljebolagen anser dessutom att ett rättvist och konkurrensneutralt system för farledsavgifter är ett system som enbart avgiftsbelägger lossade oljeprodukter, oavsett var de är lastade. Import av råolja och halvfabrikat till raffinaderierna bör således ej omfattas av avgiftssystemet. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län tillstyrker att en högre avgift tas ut för fartyg som transporterar mineralolja.

Svenska Lantmännen är av uppfattningen att en ny avgift helt bör belasta fartygen efter bruttodräktighet och standard, och ej differentieras efter gods. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län menar att farledsavgiften inte behöver göras oberoende av sjötransporter-

nas längd utifrån ett regionalpolitiskt hänsynstagande. Länsstyrelsen anser att ett avgiftssystem bör konstrueras som beaktar skillnader i transportsträckor, men som samtidigt är enkelt att administrera, t.ex. genom att ett system med olika avståndsklasser införs.

Göteborgs Hamn AB och Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län är av uppfattningen att ett utgiftstak som begränsar antalet avgiftspliktiga resor diskriminerar fjärrzonstrafiken. Vidare anser hamnen att "tolvgångersregeln" bör gälla fartygslinjer och inte enskilda fartyg. Industriförbundet anser att det föreslagna utgiftstaket innebär att de feederfartyg som pendlar en eller flera gånger i veckan gynnas, gentemot de direktanlöpande fartygen i linjetrafik.

Regeringens bedömning: Regeringen anser att farledsavgiften bör vara beroende av fartygets storlek, mätt i bruttodräktighet, och mängden gods som lastas eller lossas i Sverige. Då det främst är fartygets storlek som dimensionerar kravet på farledshållning bör den högre avgiften för oljetankfartyg baseras på fartygets bruttodräktighet. Även farledsavgiften för passagerarfartyg och järnvägsfärjor bör beräknas utifrån fartygets bruttodräktighet och mängden gods som fartyget lastar eller lossar.

En högre avgift för fartyg som transporterar mineralolja bör tas ut av de skäl som riksdagen tidigare angivit, nämligen dessa transporters större krav på åtgärder för farledssäkerheten, prop. 1977/78:13 s. 27, 31. Den lägre farledsvaruavgift som för närvarande tas ut för lågvärdigt gods bör införas i farledsavgiften. Samtidigt bör varugrupperna som klassificeras som lågvärdigt gods kraftigt begränsas till att endast avse transporter i bulk och varuslag där den totala godsquantiteten är av betydande omfattning.

Avgiftstillägget för farledens längd bör slopas, då intäkterna från detta tillägg är små i förhållande till den administration som tillägget påkallar. Ett utgiftstak som begränsar antalet avgiftspliktiga resor, motsvarande det som finns för den nuvarande fyraavgiften, bör även tillämpas för den nya farledsavgiften, i den del den baseras på fartygets bruttodräktighet, dels mot bakgrund av att regelbunden trafik utgör en mindre säkerhetsrisk i farlederna, dels mot bakgrund av att den regelbundna trafiken inte bör stå för en oproportionerligt stor del av de fasta kostnaderna för Sjöfartsverkets verksamhet. Ett utgiftstak som begränsar antalet avgiftspliktiga resor bör gälla även för passagerarfartyg och järnvägsfärjor.

Det bör, enligt regeringens bedömning, vara en uppgift för Sjöfartsverket att upprätta ett administrativt enkelt system för fastställande och uppbörd av avgifterna. Enligt regeringen bör Tullverket medverka i den omfattning Sjöfartsverket beslutar, efter överenskommelse med Generaltullstyrelsen.

Inrikes transporter

Regeringens förslag:

- En reduktion av avgiften medges då transporten innebär en kombination av flera sjötransporter.
- Avgiftsbefrielse skall gälla för alla sjöfartstransporter som bedrivs i Vänerområdet, dvs. från Göteborgsregionen och upp i Vänern.

Promemorians förslag: Enligt utredningens uppfattning bör inrikes transporter inom Vänern och Mälaren ej vara avgiftsbefriade, eftersom dessa transporter innebär betydande kostnader för farledsverksamheten. Att undanta denna trafik från avgifter innebär enligt promemorian att kostnaderna för verksamheten måste finansieras på annat sätt.

Att avgiftsbefria eller rabattera den inrikes vidaredistributionen av utrikesgoods är likaså, enligt utredningens uppfattning, inte lämpligt. Detta innebär dels svårigheter att avgränsa den aktuella trafiken på ett enkelt och kontrollerbart sätt, dels föranleder vidaredistributioner kostnader för farledsverksamheten.

Remissinstanserna: Länsstyrelsen i Malmöhus län, Länsstyrelserna i Skaraborgs, Värmlands och Älvsborgs län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, Kusttankers Intresseförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Skogsindustrierna, SHSE, Sjöassuradörernas Förening, Mellansvenska Lantmännen Odal Ek. För. samt SEKO avstyrker förslaget att avgiftsbelägga den inrikes trafiken. Förslaget innebär enligt remissinstanserna stora kostnadsökningar och förslaget kan leda till kraftigt försämrade förutsättningar för den inrikes sjöfarten jämfört med andra transportslag. Även Industriförbundet anser att det presenterade förslaget kan komma att leda till en överföring av gods från inrikes sjöfart till landsvägstransport. Skogsindustrierna anser dessutom att avgifter på den inrikes sjöfarten kan komma att motverka vissa regionalpolitiska målsättningar.

Göteborgs hamn AB framhåller att transitgoods belastas med godsavgift två gånger enligt förslaget. Hamnen anser att en dubbel avgift inte är befogad och att den kommer att påverka godsutvecklingen och underlaget för Göteborgs hamn negativt.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att Vänersjöfarten bör bli föremål för särskilda regionalpolitiska hänsynstaganden.

Skäl för regeringens förslag: Regeringen föreslår att även den inrikes sjöfarten avgiftsbeläggs, dels för att ett mer rättvist avgiftsuttag i förhållande till den utrikes sjöfarten skall skapas, dels för att detta är en förutsättning för att EU:s krav på avgiftssystemet skall uppfyllas. För att en skäligen avgift skall tas ut i förhållande till den totala transportkostnaden, bör dock en reduktion av farledsavgiften, under vissa förutsättningar, kunna medges vid en kombination av flera sjötransporter.

Denna reduktion av avgiften får, om förutsättningarna uppfylls, medges av Sjöfartsverket, då det visats att godset skall transporteras vidare efter t.ex. läktring eller en kortare tids lagring. Enligt regeringens bedömning bör Sjöfartsverket ges i uppdrag att upprätta ett system för hur reduktionen av farledsavgiften närmare skall utformas. Reduktion skall dock inte medges i de fall då den kan komma att påverka handeln mellan olika medlemsländer inom EU.

Enligt regeringens bedömning påverkas sjöfartens konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag endast marginellt av införandet av avgifter på den inrikes sjöfarten. I Vänerområdet råder dock en speciell konkurrenssituation mellan sjötransporter och landtransporter. Regeringen är av uppfattningen att förutsättningarna för utnyttjandet av sjötransporter i området inte bör försämrats. Detta med hänsyn till bl.a. de miljöskäl som kommit till uttryck inom trafikpolitiken. Alla sjötransporter som bedrivs i Vänerområdet bör därför avgiftsbefrias. Med Vänerområdet avses sträckan från Göteborgsregionen upp till Vänern samt hela Vänern. Befrielsen bör gälla både svenska och utländska fartyg, vilket innebär att någon otillbörlig konkurrensfördel för svenska fartyg inte uppstår. Då Kommunikationskommitténs betänkande presenterats år 1997, kan frågan om avgiftsbefrielse för trafiken på Vänern komma att behandlas utifrån ett samlat trafikpolitiskt sammanhang.

Lotsavgift

Promemorians förslag: Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte kommenterat förslaget.

Regeringens bedömning: Då lotsavgiften utgör betalning för en individuellt utpekad tjänst i form av lotsning, bör lotsavgiften inte ingå i den mer generella farledsavgiften. Lotsavgiftens konstruktion föreslås därför vara oförändrad.

Miljödifferiering av farledsavgift

Bakgrund

Sjöfarten är en internationell näring och frågan om en miljöanpassad sjöfart har därför aktivt drivits av Sverige inom den internationella sjöfartsorganisationen International Maritime Organization (IMO) och beträffande Östersjön inom Helsingforskommissionen (HELCOM). Ansträngningar har inom IMO och HELCOM tidigare inriktats främst på att förhindra och begränsa sjöfartens utsläpp av vattenföroreningar. De senaste åren har successivt ökade internationella ansträngningar även genomförts för att förhindra sjöfartens utsläpp av luftföroreningar och för närvarande pågår inom IMO ett

arbete med ett annex om sjöfartens luftföroreningar som skall ingå i sjöfartens internationella konvention om miljöfrågor MARPOL. Sjöfartens utsläpp till luft utgörs huvudsakligen av kväve- och svaveloxider.

Katalysatorinstallationer inom sjöfarten för att minska utsläppen av kväveoxider är än så länge sällsynta. Sjöfartsverkets prover med arbetsfartyget Scandica visar att med katalytisk avgasrening kan en reningsgrad på 90–95 % uppnås med relativt måttliga investeringar. Kostnadsberäkningar som genomförts av Sjöfartsverket visar på en reningskostnad på under 10 kr/kg renade kväveoxider. Jämfört med anläggningar på land ger tekniken därmed en kostnadseffektiv kväveoxidrening.

En reduktion av sjöfartens utsläpp av svaveloxider sker genom användande av lågsvavligt fartygsbränsle. Sedan en tid tillbaka använder framför allt passagerartrafiken på frivillig väg, och i vissa fall med stöd av miljödifferenterade hamnavgifter, lågsvavlig olja.

Med utgångspunkt från Sjöfartsverkets remissvar på den sjöfartspolitiska utredningen och den tidigare nämnda trepartsöverenskommelsen mellan Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund har Sjöfartsverket den 28 maj 1996 till regeringen lämnat förslag till miljödifferentering av de statliga sjöfartsavgifterna. Enligt Sjöfartsverkets beräkningar svarar färjetrafiken för ca 75 % av de totala anlöpen på Sverige. Dessa anlöp är i princip koncentrerade på färjehamnarna i Helsingborg, Göteborg, Stockholm, Trelleborg och Malmö. Sjöfartsverket föreslår att kostnaderna för användning av katalysator i princip skall täckas via en rabattering av farledsavgifterna. Vidare föreslår Sjöfartsverket att en restitution av farledsavgifterna enligt särskild ordning skall utgå för att delvis täcka katalysatorinstallationens investeringskostnader. Vad beträffar sjöfartens svavelutsläpp föreslås farledsavgiften differentieras för att i princip upphäva den ekonomiska fördel som användning av sämre oljekvaliteter medför. Förslaget till miljödifferentering innebär i princip att sjöfartens avgifter anpassas så att de merkostnader som uppkommer för att genomföra miljöanpassade åtgärder delvis kompenseras och betalas av dem som inte genomför dessa åtgärder. Övriga kostnader bör kunna bäras dels genom en miljödifferentering av hamnavgifterna dels av sjöfartsnäringsen i enlighet med den trepartsöverenskommelse som träffats. De sammanlagda ekonomiska incitamenten av en miljödifferentering av sjöfartens olika avgifter samt sjöfartsnäringsens egna insatser skall leda till att positiva miljöeffekter uppnås anser Sjöfartsverket. Verket erinrar samtidigt om att varje hamn är suverän vad beträffar principer för uttag av hamnavgift.

Miljödifferenterade farledsavgifter

Regeringens förslag:

Miljödifferenterade avgifter i farledsavgiftssystemet. Restitution av farledsavgifterna medges för installation av miljövänlig teknik.

Utredningens förslag: Den sjöfartspolitiska utredningen föreslår att miljöavgifter eller miljörabatter knutna till sjöfartsavgifterna införs, under förutsättning att motsvarande tillämpas för övriga trafikslag samt att svensk sjöfart inte missgynnas gentemot annan sjöfart. Utredningen föreslår att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att utforma ett konkret förslag. Alternativt föreslår utredningen att subventioner för installation av katalysatorer medges.

Remissinstanserna: Sjöfartsverket påtalar i sitt remissvar att verket har påbörjat ett arbete med att konkret utforma ett miljöavgiftssystem för sjöfarten. Man betonar att det även från hamnarnas och rederiernas sida finns ett intresse av att få en mer miljöanpassad sjöfart. Inriktningen av verkets arbete är att systemet skall gagna katalysatorinstallationer och användningen av lågsvavlig olja och främst beröra den frekventa trafiken på Sverige. Tanken är att införa miljörabatter och att de som inte vidtar åtgärder skall betala dessa rabatter genom höjda avgifter. Sjöfartsverket meddelar i sitt remissvar att man avser att ta upp diskussioner med berörda parter om utformningen av systemet. Svenska kommunförbundet tillstyrker nu som tidigare förslaget om att införa miljödifferenterade avgifter vid anlöp till svenska hamnar. Kommunstyrelsen i Stockholms Stad instämmer i utredningens åsikt om att tiden nu är mogen att stegvis öka miljöanpassningen av sjöfarten. Man betonar särskilt förslaget om att göra en särskild katalysatorsatsning. NUTEK menar att miljöavgifter (rabatter) är bättre än subventioner till katalysatorer. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län tillstyrker förslaget om miljörabatter. Sveriges Redareförening är positiv till att sjöfarts- och hamnavgifterna utformas på ett sådant sätt att skyddet för miljön premieras och anser att uppgiften att ta fram förslag till sådana avgifter bör ligga på Sjöfartsverket. Skogsindustrierna menar att Sverige internationellt skall ha en pådrivande roll och är positiv till utredningens förslag om att införa miljöavgifter för fartygens luftutsläpp i en internationell samordning.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen anser att sjöfarten måste stärka sin profil som ett miljövänligt transportslag. Sjöfarten har redan i dag positiva miljöegenskaper vilka främst utgörs av en hög energieffektivitet i förhållande till utfört transportarbete, blygsamma krav på ny infrastruktur samt den stora potentialen att minska utsläppen av kväve- och svaveloxider till luft. Mycket litet har emellertid hittills gjorts för att minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar som till största delen utgörs av svavel- och kväveoxider. Det arbete som

sker internationellt inom IMO i form av ett nytt luftföroreningsannex kopplat till sjöfartens miljökonvention MARPOL är välkommet men har hittills inte visat sig vara tillräckligt. Sjöfartens internationella struktur får inte innebära att Sverige avhåller sig ifrån att ta nationella och regionala initiativ för att påskynda arbetet med att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. En miljöanpassning av sjöfarten har också ett brett stöd av remissinstanserna.

För att minska denna negativa miljöpåverkan föreslår därför regeringen att miljödifferentierade avgifter fr.o.m. den 1 januari 1998 införs i farledsavgiftssystemet. Sjöfartsverket skall ges uppdraget att närmare besluta om systemets utformning. Regeringen tillstyrker att kostnaderna för användning av katalysator i princip skall täckas via en rabattering av farledsavgifterna samt att en restitution av farledsavgifterna enligt särskild ordning skall utgå för att delvis täcka katalysatorinstallationens investeringskostnader. Vidare bör även användande av lågsavlig olja premieras.

En miljödifferentiering av sjöfartsavgifterna skall ske inom ramen för Sjöfartsverkets ekonomiska mål och inriktning, och skall sett över ett antal år inte innebära några egentliga effekter på verkets ekonomiska resultat.

Regeringen ser med stor tillfredsställelse på den principöverenskommelse som träffats mellan Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund om att kraftfulla åtgärder skall vidtas för att minska sjöfartens luftföroreningar. Regeringen anser att regeringens förslag om en miljödifferentiering av sjöfartsavgifterna bör följas av en miljödifferentiering av hamnavgifterna över vilka staten emellertid inte har den formella jurisdiktionen. Regeringen betonar att en miljödifferentiering av hamnavgifterna är av särskilt stor vikt för de största färjehamnarna i bl.a. Helsingborg, Göteborg, Stockholm, Trelleborg och Malmö. Regeringen anser att det även är av stor vikt att sjöfartsnäringen tar ansvar för att stärka sjöfartens profil som ett miljövänligt transportslag. Sjöfartsverkets beräkningar har visat att en miljödifferentiering av sjöfartsavgiftssystemet tillsammans med en miljödifferentiering av hamnavgifterna och sjöfartsnäringens egna insatser för att stärka sjöfartens position som ett miljövänligt transportslag kan innebära att sjöfartens utsläpp av luftföroreningar minskas med upp till 75 %.

Regeringen anser att det är av stor betydelse att andra länder inför liknande system. Inte enbart för att sjöfartens luftföroreningar är ett internationellt problem utan även av konkurrensneutralitetsskäl. De diskussioner som Sverige hittills har genomfört med angränsande stater och inom internationella organisationer om sjöfartens luftföroreningar bör därför fortsätta med syfte att förmå även andra länder att införa ekonomiska styrmedel för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Detta är inte minst av stor vikt i vårt närområde i Östersjön.

Konsekvenser av föreslagna förändringar

Promemorians bedömning: Som tidigare nämnts är en av utgångspunkterna för utredningens förslag att Sjöfartsverkets mål och verksamhetsinriktning skall förbli oförändrad. Detta innebär bl.a. att förslagen inte förändrar Sjöfartsverkets intäkter och kostnader totalt sett.

Det föreslagna avgiftssystemet samt avskaffandet av den inrikes avgiftsbefrielsen beräknas innebära vissa kostnadsökningar både för den inrikes sjöfarten och den transoceana linjesjöfarten. Enligt utredningens uppfattning kommer det föreslagna avgiftssystemet att innebära en kostnadsökning om ca 20 miljoner kronor per år för den del av den inrikes sjöfart som inte transporterar olja. För oljetransporterna innebär förslaget att kostnaderna för direktimporten minskar, medan den inom landet transporterade raffinerade oljan samt exporten avgiftsbeläggs. Avgiftsbeläggningen för den transoceana linjesjöfarten kan beräknas medföra en kostnadsökning för denna trafik med ca 30 miljoner kronor per år.

Utredningen anser dock sammanfattningsvis att det finns starka skäl som talar för att det föreslagna avgiftssystemet införs. Utredningens skäl överensstämmer med regeringens uppfattning.

Remissinstanserna: Kusttankers Intresseförening anser att det saknas en konsekvensbedömning av förslagens effekter för inrikes varutransporter. Enligt föreningens uppfattning innebär det presenterade avgiftssystemet en stor risk för att den svenska närsjöfarten och inlandssjöfarten slås ut, vilket skulle få svåra konsekvenser för bl.a. sysselsättningen. Det finns enligt föreningen en stor risk för att olja och andra varuslag flyttas från sjötransport till järnväg. Föreningen anser inte att man i promemorian har beaktat de miljökonsekvenser som en ökad trafik på land skulle medföra samt det faktum att Sjöfartsverkets intäkter kommer att minska som en följd av de minskade sjötransporterna.

Sveriges Redareförening är av uppfattningen att samtliga rederier, som en konsekvens av de föreslagna avgifterna, kommer att höja sjöfrakterna med 15–25 %.

Flera remissinstanser anser att en internationell jämförelse beträffande avgiftssystemet bör genomföras samt att förutsättningarna för sjöfart inom övriga EU-länder närmare bör belysas.

Regeringens bedömning: Regeringen anser att avgiftsbeläggningen av den inrikes sjöfarten innebär ett mer rättvisande avgiftsuttag i förhållandet mellan inrikes och utrikes sjöfart. För vissa transporter, innebär det förändrade avgiftssystemet dessutom sänkta kostnader i förhållande till det nuvarande avgiftssystemet. Detta gäller t.ex. import av råolja. Avgiftsbeläggningen av den inrikes sjöfarten är dessutom inte av den omfattningen att den bör få någon märkbar inverkan på den svenska industrins konkurrenskraft.

De föreslagna förändringarna kan dock komma att innebära en försämrad konkurrenskraft för den inrikes sjöfarten gentemot landtransporterna, framför allt vad gäller sjöfarten på Väneren. Kostnadsansvaret och kon-

kurrensen mellan olika transportslag kommer dock att belysas av den av regeringen tillsatta kommittén med uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationer i Sverige (K 1995:01).

Vad gäller eventuella kostnadsökningar som drabbar sjöfartsnäringen vid införandet av det föreslagna avgiftssystemet, anser regeringen att dessa inte kan anses vara av en sådan omfattning att de utgör ett hinder för införandet av systemet. För viss Europasjöfart innebär det föreslagna systemet t.o.m. lägre kostnader än med dagens avgiftssystem. Det kan även konstateras att de ökade transportkostnaderna för inrikes sjötransporter innebär en mycket ringa kostnadsökning per transporterad produkt. Införandet av systemet innebär en ökning av transportkostnaderna med i genomsnitt 2–10 %, vilket utslaget på den totala kostnaden för varje vara inte kan anses vara av större betydelse. I sammanhanget skall även uppmärksammas att transportkostnaden i de allra flesta fall motsvarar en mycket liten del av det totala varuvärdet. Enligt regeringens uppfattning kommer inte införandet av det föreslagna avgiftssystemet att leda till att mängden gods som transporteras via sjöfart minskar i någon nämnvärd omfattning. Regeringens förslag har inga direkta statsfinansiella effekter.

Bestämmelser angående ikraftträdande

Införandet av ett förändrat avgiftssystem

Promemorians bedömning: De föreslagna förändringarna bör träda i kraft den 1 juli 1996.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser är av uppfattningen att förändringarna bör senareläggas och samordnas med andra statliga utredningar på området.

Regeringens bedömning: Regeringen är av uppfattningen att de föreslagna förändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt, bl.a. eftersom den Europeiska gemenskapens kommission har framfört synpunkter på de svenska sjöfartsavgifternas utformning. Frågan angående de svenska sjöfartsavgifterna har varit aktuell under en längre tid, och betydande ekonomiska konsekvenser kan bli följderna om systemet inte förändras snarast. Regeringen anser det dock vara betydelsefullt att ett nytt avgiftssystem, i största möjliga mån träder i kraft vid en sådan tidpunkt att berörda parter har möjlighet att anpassa verksamheten till de förändrade reglerna. Enligt regeringens bedömning innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen att det nya avgiftssystemet enligt ovan träder i kraft den 1 januari 1997.

Införandet av miljödifferentierade farledsavgifter

Utredningens förslag: I utredningen föreslås inte någon tidpunkt för införandet av de miljödifferentierade farledsavgifterna eller restitutionen av sjöfartsavgifter vid

installation av miljövänlig teknik.

Regeringens bedömning: Regeringen föreslår att miljödifferentierade avgifter införs i farledsavgiftssystemet fr.o.m. den 1 januari 1998. Sjöfartsverket bör för anläggningar som tas i bruk dessförinnan även kunna medge restitution för avgifter som erlagts från år 1997. Eftersom regeringens målsättning är att införa ett system som är väl utformat och genomtänkt, är det betydelsefullt att Sjöfartsverket ges viss tid för att närmare besluta om systemets utformning. Det är dessutom av vikt att de parter som berörs av systemet ges tidsutrymme för att genomföra de eventuella investeringar som kan vara nödvändiga för att komma i åtnjutande av de reducerade avgifterna.

9.3 ORGANISATIONEN AV DEN PERIODISKA FORDONSKONTROLLEN

9.3.1 Ärendet och dess beredning

Tidigare beslut om periodisk fordonskontroll

AB Svensk Bilprovning (ASB) bildades år 1963. Enligt bolagsordningen skall bolaget utveckla, marknadsföra och producera fordonskontroller och andra tekniska kontroller inom fordonsområdet samt idka annan därmed förenlig verksamhet. Den 1 januari 1965 blev återkommande fordonskontroll obligatorisk i Sverige. Syftet var att främja en förbättrad trafiksäkerhet. Sedermera har kontrollen utökats till att gälla även fordonsens miljöegenskaper. Svenska staten äger 52 % av aktiekapitalet i bolaget. Övriga delägare är bilförsäkringsföretagen (12 %), Motorbranschens Riksförbund (12 %), Kungliga Automobilklubben (5 %), Motorförarnas Helnykterhetsförbund (5 %), Motorvägarnas Riksförbund (5 %), Svenska Bussbranschens Riksförbund (3 %), Svenska Taxiförbundet (3 %) samt Svenska Åkeriförbundet (3 %).

Riksdagen godkände våren 1994 att fristående, ackrediterade besiktningsföretag i konkurrens skulle få utföra kontrollbesiktning av fordon som ASB har monopol på (rskr. 1993/94:433).

Innebörden av detta riksdagsbeslut var att den del av fordonskontrollen som utgörs av kontrollbesiktning, och som utförs av ASB, från den 1 januari 1995 skulle öppnas för konkurrens. Därmed skulle även andra oberoende kontrollorgan i tredjepartsställning som blivit ackrediterade enligt kraven i gällande europeiska standarder för kontrollorgan av Styrelsen för teknisk ackreditering och kontroll (SWEDAC) få utföra dessa besiktningar.

I en skrivelse till regeringen den 18 oktober 1994 hemställde ASB att kontrollbesiktningen inte skulle öppnas för konkurrens förrän den 1 november 1995 eller helst den 1 januari 1996. Som skäl anförde ASB

att det krävdes ett omfattande förberedelsearbete i form av bl.a. myndighetsföreskrifter och nya besiktningsrutiner innan den nya ordningen kunde träda i kraft.

I slutet av år 1994 beslutade riksdagen att ASB skulle få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt till den 1 januari 1996 (prop. 1994/95:69, bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137). Därmed skulle skapas rådrum för regeringen att försäkra sig om att en avreglering av kontrollbesiktningen inte skulle leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller till att kostnaderna ökade. Om regeringen skulle föreslå att avskaffa monolet för kontrollbesiktningen den 1 januari 1996 fann trafikutskottet det väsentligt att konsekvenserna av ett sådant beslut skulle utvärderas och att resultatet redovisas för riksdagen så snart som möjligt (bet. 1994/95:TU8). Riksdagen beslutade att ge regeringen till känna vad utskottet anfört i denna del (rskr. 1994/95:137).

Regeringen överlämnade den 14 december 1995 en skrivelse till riksdagen om organisationen av den periodiska fordonskontrollen (Skr 1995/96:3). I skrivelsen meddelades att ASB:s ensamrätt att få utföra kontrollbesiktningar skulle fortsätta att gälla även efter den 1 januari 1996. Regeringen bedömde att ytterligare underlag behövdes beträffande vissa frågor om bl.a. servicen i glesbygd och en kontroll av produktkvaliteten innan ett förslag till lösning av organisationen av den periodiska fordonskontrollen kunde föreläggas riksdagen. Utskottet förutsatte att regeringen vid ett senare tillfälle skulle redovisa resultatet av uppdrag till Vägverket av omfattningen och resultatet av verksamheten med flygande inspektioner (1995/96:TU13).

Med hänsyn till att lagförslaget innebär ett bibehållande av den nuvarande ordningen med ensamrätt för vissa organ att utföra kontrollbesiktningar inom fordonsområdet och då övriga ändringsförslag endast är redaktionella justeringar anser regeringen att lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Lagrådets yttrande har därför inte inhämtats.

Vägverkets förslag om utglesning av den periodiska fordonskontrollen

Vägverket har i en skrivelse den 27 februari 1995 föreslagit att kontrollbesiktningskravet slopas för fem år gamla personbilar och lätta lastbilar. Förslaget har remissbehandlats. En sammanställning över inkomna remissvar finns tillgänglig på Kommunikationsdepartementet (dnr K95/925/4).

9.3.2 Rapporten "Bilbesiktning i konkurrens effekter på trafiksäkerheten, miljön, servicen och kostnaderna"

Med anledning av riksdagens beslut angående propositionen 1994/95:69 (bet.1994/95:TU8, rskr.1994/

95:137) beslutade Kommunikationsdepartementet att utreda konsekvenserna av att avskaffa monolet i fråga om kontrollbesiktningar från den 1 januari 1996.

Utredningen utfördes av två utredare, vilka den 15 maj 1995 redovisade rapporten "Bilbesiktning i konkurrens effekter på trafiksäkerheten, miljön, servicen och kostnaderna" (K95/1263/Ads). En sammanställning över inkomna remissvar finns tillgänglig på Kommunikationsdepartementet (dnr K95/2261/4).

Uppdrag till Vägverket om återkommande fordonskontroll

Regeringen uppdrog under våren 1996 åt Vägverket att i samråd med Riksskatteverket, Glesbygdverket och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) utforma ett system för besiktningsverksamhet i glesbygd. Vidare skulle Vägverket i samråd med SWEDAC, Statens naturvårdsverk och Rikspolstyrelsen utreda och föreslå nya former för återkommande fordonskontroll samt lämna en lägesredovisning avseende arbetet med fordonskontroll på väg som säkerställde krav på trafiksäkerhet, service och miljöhänsyn i hela landet. Uppdraget redovisades av Vägverket den 1 april 1996 och angav sammanfattningsvis följande slutsatser.

För att bibehålla nuvarande service i glesbygd även efter en avreglering av kontrollbesiktningsverksamheten föreslog Vägverket en kombination av åtgärder som omfattade tidsbegränsad upphandling av kontrollbesiktning i glesbygd, uppsökande verksamhet för ackrediterade besiktningsorgan, ett slopande av kravet på ägande av kontrollutrustning för ackreditering samt "fri inställelse" till kontrollbesiktning.

För att upprätthålla en hög kvalitet i konkurrensutsett besiktningsverksamhet redovisades tre olika kontrollformer som innebar:

1. Ett representativt urval av fordon som fortlöpande prepareras sänds till de olika ackrediterade företagen för besiktning. Resultatet från besiktningen jämförs sedan med de i förväg kända bristerna.
2. Referenspersonal med erkänt goda kunskaper åker runt hos besiktningsföretagen och kontrollerar ett slumpmässigt urval av fordon en extra gång och utfallet av de två besiktningarna jämförs.
3. Referenspersonal åker runt hos de olika aktörerna och besiktigar ett slumpmässigt urval av fordon i stället för den ordinarie personalen.

Vägverket redovisar att det uppsatta målet på 120 000 kontroller på väg per år inte har uppnåtts. Under andra halvåret 1995 utfördes totalt 38 000 inspektioner varav ingen omfattade någon miljökontroll. För att underlätta utökningen av flygande inspektioner har Vägverket åtagit sig att verka för en fortsatt utbyggnad av trafik kontrollplatser. Vägverket har också tagit fram en kontrollstandard som beskriver alternativa nivåer på utformning av kontrollutrustning. Mål-

sättningen är att kontroller på väg skall kunna utföras på samtliga fordonsslag och att sådan fordonsutrustning som är väsentlig för trafiksäkerheten och miljön skall kunna kontrolleras.

Redovisningen av uppdraget har remissbehandlats. En sammanställning över inkomna remissvar finns tillgänglig på Kommunikationsdepartementet (dnr K96/1548/4).

9.3.3 Regler inom EU

Periodisk fordonskontroll finns i flera europeiska länder sedan lång tid tillbaka och även i länder utanför Europa. Organisationen av den periodiska fordonskontrollen varierar i berörda länder. Den bedrivs i såväl myndighetsform som av statliga och privata organisationer.

Inom EU regleras den periodiska fordonskontrollen av direktivet 77/143/EEG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, som bl.a. ställer krav på periodicitet i kontrollerna för tunga fordon och vissa bilar för persontransporter. Direktivet är ett minimidirektiv vilket innebär att medlemsstaterna kan föreskriva om tätare intervall mellan provningarna. I fråga om organisationen av trafiksäkerhetsprovningarna anger direktivet att de skall utföras av staten eller av organ eller institutioner som utsetts och direkt övervakas av staten.

Genom ett antal ändringar har grunddirektivets omfattning successivt utökats och inriktningen ändrats. I direktivet 88/449/EEG om ändring av direktiv 77/143/EEG har trafiksäkerhetsprovningen utsträckt till att gälla även lätta lastfordon (totalvikt 3500 kg). Provning skall ske senast fyra år efter tidpunkten när fordonet första gången togs i bruk och därefter vartannat år. I direktivet 91/328/EEG om ändring av direktiv 77/143/EEG anges att även personbilar i allmänhet skall omfattas av trafiksäkerhetsprovning med samma intervall som för lätta lastfordon. Genom direktivet 92/55/EEG om ändring av direktiv 77/143/EEG infördes även miljösäkerhetsprovning.

Ett förslag till nytt direktiv som sammanfattar alla hittillsvarande ändringar är under utarbetande. I detta direktiv kommer även kontroll av färdskrivare och hastighetsregulatorer att ingå.

9.3.4 Förslag

Organisationen av den periodiska fordonskontrollen

Regeringens förslag:

AB Svensk Bilprovning monopol i fråga om kontrollbesiktningar bibehålls. De besiktningsorgan som för

närvarande har ensamrätt att på fordonsområdet utföra nationella typbesiktningar, registreringsbesiktningar, kontrollbesiktningar och andra slag av nationella besiktningar av fordon ges även i fortsättningen ensamrätt att utföra dessa besiktningar. Lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet ges därför fortsatt giltighet. Besiktningsorganen med respektive besiktningsområde anges i 2 §.

Sammantaget kan det från trafiksäkerhetsmässiga, miljö- och regionalpolitiska skäl konstateras att denna lösning bäst tillgodoser landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och väl fungerande besiktningsorganisation. Den fortsatta besiktningsverksamheten vid ASB skall möta minst samma kravnivå som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaden och en klar avgränsning skall göras för de verksamheter som bedrivs i konkurrens.

Rapporten "Bilbesiktning i konkurrens effekter på trafiksäkerheten, miljön, servicen och kostnaderna": Utredningen har i olika avseenden bedömt konsekvenser som kan uppstå vid införande av konkurrens i fråga om kontrollbesiktningar.

Remissinstanserna: Konsumentverket och Riksrevisionsverket efterlyser en precisering av kostnaderna för utökad tillsynsverksamhet om monopol avskaffas. Konkurrensverket bedömer att avskaffandet av monopol kommer att bidra till en förbättrad effektivitet. Statens naturvårdsverk ser en risk för försämrad kvalitet i miljökontrollen i ett decentraliserat kontrollsystem. SWEDAC och Vägverket anser att ett avreglerat besiktningssystem bör fungera med tillfredsställande säkerhet, dock framhåller Vägverket behovet av en utökad kvalitetskontroll om ett öppet system införs.

Vägverkets "Redovisning av regeringsuppdrag angående återkommande fordonskontroll": Rapporten innehåller en bedömning av behovet av särskilda åtgärder för besiktningsverksamheten i glesbygd och behovet av en utökad kvalitetskontroll på en konkurrensutsatt besiktningsmarknad samt lämnar en lägesredovisning av den utökade fordonskontrollen på väg.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser efterlyser fördjupade analyser av effekterna av att avskaffa ASB:s monopol. Vägverkets syn på behovet av en utökad kvalitetskontroll i ett öppet system med ackrediterade besiktningsföretag delas av de flesta remissinstanser. SWEDAC anser dock att de farhågor, om bristande kvalitetsnivå från ackrediterade besiktningsföretag, som framförts är betydligt överdrivna. Om ett öppet system införs finns ett brett stöd bland remissinstanserna för Vägverkets förslag till åtgärder i glesbygd. Den utökade fordonskontrollen på väg har allmänt stöd hos remissinstanserna. ASB anser att den bästa preventiva effekten uppnås om andelen fullständiga besiktningar på väg minskas till förmån för ett större antal relativt enkla och begränsade kontroller.

Skälen till regeringens förslag: Det primära syftet med den periodiska fordonskontrollen är att trafiksäkerhets-

och miljöegenskaperna hos fordonen i trafik skall svara mot gällande krav. Fordonsägaren har enligt vägtrafiklagstiftningen ett ansvar för att fordonet alltid uppfyller fastställda krav när det används i trafik. Den fordonstekniska utvecklingen har medfört att moderna bilar har en högre tillförlitlighet än äldre samtidigt som de blivit mera tekniskt komplicerade, varigenom ägarna och förarna har fått det svårare att identifiera och avhjälpa fel av betydelse för trafiksäkerheten och miljön. Detta gäller i synnerhet brister som orsakar förhöjda miljöskadliga avgasutsläpp, vilka nästan uteslutande kan avslöjas genom särskilda mätningar med speciell mätutrustning.

EU:s minimiregler för periodisk fordonskontroll ger också belägg för att denna form av kontroll allmänt bedöms främja trafiksäkerheten och bidra till en förbättrad miljö.

Den periodiska fordonskontrollen bör, enligt regeringen, vara organiserad i sådana former och bedrivs på sådant sätt att den åtnjuter förtroende hos landets fordonsägare. Förutom av opartiskhet och objektivitet bör verksamheten kännetecknas av likformighet och hög kvalitet i skilda avseenden.

Normalt leder konkurrens inom en sektor till högre effektivitet och lägre kostnader för konsumenten. Utredningen har inte funnit skäl som talar för att ett öppet system med konkurrens skulle försämra besiktningens kvaliteten och därmed trafiksäkerheten eller skyddet för miljön. Utredningen påpekar emellertid att förhållandet gäller under förutsättning att kontrollen av besiktningens kvaliteten byggs upp med en ordentlig tillsynsverksamhet. Tillsynen över besiktningens företag bör, enligt utredningen, ske i olika former. Som ackrediteringsorgan utövar SWEDAC tillsyn över att ackrediteringskraven upprätthålls. Denna tillsyn innefattar bl.a. kontroll av att besiktningens företag har aktuell dokumentation, att besiktningens personalen har föreskriven kompetens samt att utrustningen är kalibrerad enligt fastställda kalibreringsscheman. Denna tillsyn ger rimliga garantier för att besiktningens företag har de formella och även praktiska förutsättningarna för att producera den avsedda tjänsten med god kvalitet. Genom ackrediteringen, som innefattar årlig tillsyn, skapas garantier för att tjänsten som kan tillhandahållas är av god kvalitet.

Det är emellertid nödvändigt att kontrollera även produktkvaliteten. Denna uppgift ankommer dock inte på SWEDAC, såvida inte föreskrivande myndigheter i sina föreskrifter särskilt anger att SWEDAC (eller dess motsvarighet i andra länder) skall ansvara för denna funktion. SWEDAC kräver i många fall att det ackrediterade organet skall delta i vissa jämförande provningar. Oavsett hur kontrollen av produktkvaliteten organiseras krävs särskild personal för uppgiften med speciell kompetens inom fordonsområdet. Även om kontrollen av naturliga skäl måste utföras som stickprovskontroll och den blivande fordonsdatabasen hos Vägverket kan bli ett bra hjälpmedel krävs likväl ett icke obetydligt antal kvalificerade personer för uppgiften.

SWEDAC anser allmänt att de farhågor om bristande kvalitetsnivå vid besiktningar från ackrediterade besiktningens företag som framförts är betydligt överdrivna. Liknande besiktningssystem har införts inom snart sagt samtliga områden där staten har någon form av krav på utformning av kontroll av produkter. Det gäller även s.k. högriskområden. Det saknas, enligt SWEDAC, belägg för att en utveckling mot kvalitets-sänkning skulle ha uppstått på några av dessa områden. Rikspolisstyrelsen, Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK), Väg och transportforskningsinstitutet (VTI), Naturvårdsverket, Svenska Kommunförbundet, ASB och Statens Maskinprovningar (SMP) delar Vägverkets uppfattning att det behövs ett särskilt system för att kontrollera resultatet från de utförda besiktningarna. Naturvårdsverket och ASB anser att Vägverket underskattar behovet av kvalitetskontroll och att kostnaderna blir avsevärt högre.

Det är regeringens uppfattning att förutsättningarna för den återkommande fordonskontrollen i vissa avseenden skiljer sig från de övriga kontrollområden som öppnats för konkurrens. Det gäller inte enbart det stora antalet besiktningens objekt som berör den stora allmänheten på ett unikt sätt utan även kundernas intresse av att få en så noggrann kontroll som möjligt av fordonets skick. Alla kunder efterfrågar inte hög kvalitet av en kontrollerande verksamhet på fordonsområdet. Det krävs därför garantier för att besiktningens företag har en kvalitetskontroll som säkerställer att besiktningar görs på ett korrekt sätt. Oavsett om verksamheten bedrivs som monopol eller inom ett öppet system bör ett utomstående organ övervaka verksamheten i lämplig form. För att få enhetlighet i bedömningarna krävs med ett öppet system att tydliga föreskrifter ges om hur besiktningarna i detalj skall utföras. I en monopolsituation kan detta i viss mån ersättas med interna regler kompletterat med ett kvalitetssystem som säkerställer enhetlig tillämpning. Särskilt vad gäller kontroll av miljöegenskaper kan detta vara betydelsefullt.

Utredningen har framhållit att nya aktörer som avser att gå in på en konkurrensutsatt besiktningens marknad torde komma att grunda sina överväganden på en bedömning av möjligheterna att driva verksamheten med tillfredsställande lönsamhet. Ett annat motiv kan vara att ett engagemang passar väl ihop med redan pågående verksamhet och kompletterar denna. Intresset från nya aktörer torde främst inriktas mot områden med stora fordonsunderlag, t.ex. större tätorter. Av naturliga skäl kommer därmed besiktning av personbilar att vara mest intressant.

Det finns ändock risk för att konkurrens inom fordonsbesiktningen kan bli begränsad till vissa delar av landet. Av utredningen framgår att ASB för närvarande driver ett antal bilprovningstationer i glesbygdsområden, vilka inte bär sina kostnader. Dessa stationer finns för att ge fordonsägarna i dessa delar av landet en rimlig grad av service. Staten har ytterst ansvaret för att service finns att tillgå i alla delar av landet. ASB, som

till mer än hälften ägs av staten och tillika är ett monopolföretag, har ålagts en skyldighet att organisera verksamheten på sådant sätt att den uppfyller rimliga anspråk på service från den enskilde fordonsägarens sida. Denna princip lades fast genom proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon m.m. nr 91 år 1963.

I ett läge där ASB möter konkurrens från andra aktörer kan bolaget inte utan vidare åläggas särskilda skyldigheter i fråga om service i glesbygd. Konkurrensen måste ske på lika villkor. Det finns därför risk för försämrade service i glesbygd alternativt att fordonsägarna i dessa områden får vidkännas en högre kostnad för besiktning än fordonsägare i andra delar av landet. En utglesning av ASB:s stationsnät skulle särskilt i glesbygderna få negativa konsekvenser även för andra slag av besiktningar som bolaget har monopol på, t.ex. registreringsbesiktningar.

Avgifterna för kontrollbesiktning är lika i hela landet och fastställs av regeringen på förslag av ASB. Utvecklingen av avgifterna har under en lång följd av år underskridit ökningen av konsumentprisindex. Under de senaste åren har vissa avgiftssänkningar genomförts. Internationellt sett torde avgifterna för periodisk fordonskontroll i Sverige kunna betraktas som låga. Som jämförelse kan nämnas Tyskland, som tillämpar ett program för trafiksäkerhetskontroll av något mindre omfattning än det svenska. De tyska avgifterna ligger över eller betydligt över de svenska. Därtill kommer avgiften för miljökontrollen som är av samma storleksordning som avgiften för trafiksäkerhetskontrollen. Miljökontrollen i Tyskland är dock något mer omfattande än i Sverige.

Om fri konkurrens skulle etableras i fråga om kontrollbesiktningar blir även prissättningen fri. Priserna inom storstadsområdena för besiktning av den volymmässigt största fordonskategorien, dvs. personbilarna, skulle då kunna tänkas bli något lägre än för närvarande. Med nuvarande glesbygdsservice skulle priserna i andra delar av landet sannolikt bli högre.

De studier som gjorts och de remissynpunkter som lämnats visar på tänkbara fördelar men också på risker med att avskaffa dagens system för periodisk fordonskontroll. Vid en sammanvägning och med hänsyn till de förändringar som föreslås för ASB:s verksamhet anser regeringen att ASB även efter den 1 januari 1996 bör ha ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar. Sammantaget gör regeringen bedömningen att denna lösning från trafik-, miljö- och regionalpolitiska utgångspunkter väl kan tillgodose landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och fungerande besiktningsorganisation och att ett avsteg från riksdagens principbeslut om införande av öppna system bör ske i detta särskilda fall.

Även ett monopolföretag måste vara utsatt för tillsyn och kontroll. SWEDAC har inlett ett kompetensprövningsförfarande av ASB:s nuvarande besiktningsverksamhet som omfattar samma kravnivå som gäller för ackrediterade kontrollorgan inom det

öppna systemet. Regeringen anser att när ASB:s monopol bibehålls skall bolagets besiktningsverksamhet möta minst samma kravnivå som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaden. SWEDAC:s kompetensprövning av ASB:s besiktningsverksamhet bör därför bedrivas vidare och utvecklas. Behållandet av monopoliet innebär dock att det inte kan bli fråga om en ackreditering inom det vanliga systemet.

Det är också nödvändigt att göra en avgränsning av de verksamheter inom ASB som ligger utanför den kontrollverksamhet som utförs med stöd av lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet och sådan verksamhet där bolaget bl.a. konkurrerar med ackrediterade provnings- och kontrollföretag. Det gäller bl.a. följande verksamhetsområden.

Provning och certifiering av komponenter till nya fordon för typgodkännande enligt EG:s direktiv 70/156/EEG och enligt ECE-reglementen. ASB har tillsammans med Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut AB (SP) efter kompetensprövning av SWEDAC utsetts till teknisk tjänst (technical service). Provning av fordonens miljösäkerhet utförs av Motortestcenter (MTC). Ansvarig myndighet för EU:s typgodkännandesystem i Sverige är Vägverket.

Förstabsbesiktning utom konstruktionskontroll samt återkommande besiktning av lastbilskranar inklusive arbetskorgar och personlyft med lastbilskranar. ASB har ackrediterats tillsammans med sju andra företag.

Förbränningsapparater och ventilation i fordon. Ackrediteringen är inte slutförd. Ingen annan aktör är för närvarande ackrediterad för denna verksamhet.

Inom dessa områden skall verksamheten bedrivas i samma former som i det öppna systemet för provning och kontroll. Dessa verksamheter bör bedrivas i dotterbolag liksom de besiktningstjänster som ASB bedriver inom områden som inte är reglerade genom författningar om obligatorisk kontroll. Det gäller t.ex. frivillig besiktning i form av broms-, miljö- och trafiksäkerhetskontroller samt uppdragsverksamhet i form av kontroll av verkstäder, konsulttjänster inom fordonsbesiktningsområdet och försäljning av information från bolagets bristdatabas.

Det är regeringens avsikt att utveckla ägarstyrningen i samverkan med övriga delägare. Tydliga resultat- och avgiftsmål för bolaget avses därvid fastställas. I den genomgång som förestår för att utveckla ägarstyrningen bör också ingå att se över ASB:s framtida verksamhetsinriktning. I denna översyn skall ingå att klarlägga frågor som bl.a. rör kvalitetssäkring och tillsyn. Bolaget skall inom den konkurrensutsatta verksamheten upprätthålla god effektivitet. På verksamheten skall ställas marknadsmässiga avkastningskrav. Inkomster från monopolverksamheten får inte användas inom den konkurrensutsatta verksamheten. För hela ASB:s verksamhet bör gälla att effektiviteten årligen jämförs med andra besiktningsföretag och med motsvarigheter i andra länder. Dessa organisatoriska förändringar av verksamheten kommer att medföra vissa förändringar i bolagsordningen.

Den 1 januari 1992 infördes ett system med ackrediterade verkstäder som kunde erbjuda fordonsägare, som vid kontrollbesiktning fått anmärkningar betecknade med svårighetsgraden 2, möjlighet att i stället för att göra en ny kontrollbesiktning vända sig till en ackrediterad verkstad. Verkstaden åtgärdar felen och sänder ett intyg till Vägverket. SWEDAC har hittills ackrediterat ca 450 bilverkstäder för denna provning. Regeringen föreslog i propositionen 1993/94:167 En effektivare fordonskontroll att även fordon tillverkade efter 1989 och senare vid fel på avgasreningen skulle kunna få felen åtgärdade, provade och intygade av en ackrediterad verkstad. Den föreslagna ändringen kräver ändringar i fordonskungörelsen (1972:595) och bilavgasförordningen (1991:1481). Som underlag för en sådan författningsändring föreslogs att SWEDAC i samarbete med Naturvårdsverket skulle ges i uppdrag att presentera ett förslag till kontroll och uppföljning av tillämpningen av verkstadsintygen. Regeringen anser att det finns möjlighet att låta fordonsägare på motsvarande sätt utnyttja de ackrediterade verkstäderna för åtgärd och provning av fel på avgasreningstrutningen när systemet med flygande inspektioner är utvecklat. Naturvårdsverket och SWEDAC bör därför skyndsamt utarbeta de underlag som krävs för att bl.a. säkerställa kvalitetskontrollen av de ackrediterade verkstäderna genom att den exempelvis omfattar en faktisk kontroll av åtgärdade bilar. Regeringens bedömning är att de ackrediterade verkstäderna skall kunna sköta efterkontrollen av fel på avgasutrustningen fr. o. m. den juli 1997. En viktig förutsättning för detta förslag är att regeringen dessutom har för avsikt att uppdra till Vägverket och Naturvårdsverket att se över förutsättningarna för och effekterna av att utveckla kvaliteten i avgaskontrollen. Det kan innebära att kraven på såväl ASB:s besiktningsstationer som de verkstäder som ackrediterats för åtgärder och provning på miljöområdet kan skärpas i framtiden.

Lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet bör, såvitt angår ASB och SP, få fortsatt giltighet efter den 31 december 1997. Enligt lagen skall nationell typbesiktning och registreringsbesiktning av fordon utföras av ASB och SP eller ett av dessa bolag helägt dotterbolag (SMP Svensk Maskinprovning AB). Vidare får regeringen föreskriva att kontrollbesiktningar och andra slag av besiktningar får utföras av dessa organ eller andra organ som är eller har varit riksprovplatser. ASB och SP har bemyndigats att utföra kontrollbesiktningar i fordonskungörelsen (1972:595). Dessutom har Svensk Anläggningsprovning AB, numera SAQ Kontroll AB, bemyndigats att utföra kontrollbesiktningar av motorredskap klass I, som är inrättade som mobilkrantar.

Enligt EG:s direktiv 70/156/EEG om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrad genom direktivet 93/81/EEG skall nationella typgodkännanden för personbilar upphöra att gälla den 1 januari 1998. På sikt kommer flera fordonskategorier att anslutas till det gemensamma typ-

godkännandesystemet men det kommer inom överskådlig tid att finnas ett behov av nationella typgodkännanden och registreringsbesiktningar. I fråga om typbesiktning, registreringsbesiktning och vissa andra besiktningar bör därför även fortsättningsvis den ordning gälla som tidigare beslutats av riksdagen (prop. 1993/94:167, bet. 1993/94:TU35, rskr. 1993/94:433 och prop. 1994/95:69, bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137). Detta innebär att ASB med ensamrätt får utföra även dessa besiktningar. Motsvarande gäller även för SMP.

I fordonskungörelsen (1972:595) anges vilka krav som gäller för vägtrafikfordon, t.ex. motorredskap som enligt EG:s lagstiftning räknas som maskiner och hänförs till maskindirektivet 89/392/EEG senast ändrad genom 93/68/EEG. Maskindirektivet tillhör, till skillnad från motorfordons- och traktordirektiven, den nya metodens direktiv som förutsätter tillverkargodkännande. För s.k. högriskprodukter krävs att tillverkaren även har utfört en tredjepartskontroll av produkten som utförs av ett anmält organ. Dessa organ skall vara av privaträttslig natur. Kontrollen sker före marknadsutträdet och det finns inga gemenskapsregler som styr utformningen av den återkommande kontrollen av dessa produkter. I Sverige har ett öppet system med privaträttsliga aktörer införts även för återkommande kontroll på samtliga produktområden som täcks av den nya metodens direktiv. Det finns därför anledning att se över fordonskungörelsen för att överföra de fordon som faller under maskindirektivet till de kontrollformer som gäller inom ramen för det öppna kontrollsystemet. Eftersom frågan även har skattemässiga konsekvenser bör Vägverket snarast utreda frågan i samråd med Riksskatteverket och föreslå de ändringar som krävs i fordonskungörelsen (1972:575), lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, bilregisterkungörelsen (1972:599), fordonskattelagen (1988:327) m.fl. författningar.

Utglesning av den periodiska fordonskontrollen

Regeringens bedömning:

Personbilar och lätta lastbilar (totalvikt ≤ 3 500 kg) som är två och fyra år gamla undantas från årlig kontrollbesiktning. I stället införs kontrollbesiktning för motsvarande fordon som är tre år gamla. Med förslaget undantas ytterligare en årskategori från den årliga kontrollbesiktningen. Ändringen bör gälla från och med år 1998 och införas stegvis så att fordon som uppnår tre och fyra års ålder under år 1998 övergångsvis följer nuvarande regler.

Vägverkets förslag: Regeringen gav den 12 december 1993 Vägverket i uppdrag att lämna förslag till hur en utglesning av den periodiska fordonskontrollen skulle kunna genomföras. Vägverkets uppdrag redovisades den 27 februari 1995 och innebar att den nuvarande

inställelsen till kontrollbesiktning av personbilar och lätta lastbilar fem år efter det att de tagits i bruk slopas. Det skulle innebära att personbilar och lätta lastbilar inställs till kontrollbesiktning vartannat år upp till sex års ålder och därefter årligen. Ett av skälen till förslaget var att tillgodose fordonsägarnas möjligheter att utnyttja tillverkaråtagandet för avgasreningsutrustningen för den stora andel fordon som passerar gränsen för tillverkaråtagande gentemot bilägaren vid 8 000 mil efter två års ålder.

ASB har på Vägverkets uppdrag utifrån statistiska bearbetningar bedömt hur felbilden för sex år gamla bilar kommer att förändras vid genomförande av förslaget. Enligt ASB:s beräkning kommer andelen underkända fordon som kontrolleras efter sex år att öka med ca 3 procentenheter till ca 19 % . För närvarande underkänns årligen ca 36 000 fem år gamla bilar, varav ca 31 000 av trafiksäkerhetsskäl.

ASB har framhållit i sitt utredningsuppdrag att de negativa konsekvenserna för trafiksäkerheten och miljön ökar med stigande ålder hos bilarna som undantas från kontrollbesiktning. ASB anser därför att en utglesning som innebär inställelse efter tre, fem, sex år osv. är att föredra.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna stöder ett alternativt förslag som presenterats av ASB. Förslaget innebär att fordonen besiktigas första gången vid tre års ålder. Därefter sker ett uppehåll vid fyra års ålder varefter fordonen besiktigas årligen. Möjligheten att kunna åberopa tillverkarens ansvar för avgasreningen anses av många kunna ske genom att uppmontra bilägarna till frivilliga kontroller innan garantins körsträcka överskrids.

Skälen till regeringens förslag: I dag sker fordonskontroll genom besiktning efter två och fyra år, därefter varje år. Vägverket har föreslagit att kontrollen efter fem år slopas. Bakgrunden till förslaget var att antalet kontroller på väg skall öka väsentligt.

ASB har föreslagit ett alternativ som innebär att två-årskontrollen tas bort och att personbilar och lätta lastbilar kontrolleras efter tre och fem år och därefter årligen. Båda förslagen ligger i princip inom ramen för EG:s direktiv om återkommande fordonskontroll som innebär ett minimalalternativ där första besiktningen senast genomförs fyra år efter det att fordonet första gången togs i bruk och därefter vartannat år.

Statistik från ASB visar att den relativa anmärkningsfrekvensen vid kontrollbesiktningen stiger med ökande ålder hos fordonen. För fem år gamla personbilar (1989 års modell) som besiktigades under år 1994 var den totala anmärkningsfrekvensen 32,6 % , varav 13,6 % utgjordes av fordon som blev underkända och 19 % av fordon som godkändes med anmärkningar.

För de fem år gamla lätta lastbilarna var den totala anmärkningsfrekvensen betydligt högre eller 51,8 % .

För de sex år gamla personbilarna (1988 års modell) var den totala anmärkningsfrekvensen 36,2 % . Därav hade 13,1 % av bilarna så allvarliga fel att de blev underkända medan 23,1 % godkändes med

anmärkningar.

Andelen bilar som fick anmärkningar beträffande för höga avgashalter var 2,1 % bland dem som var fem år och 0,8 % bland dem som var sex år. Att anmärkningsfrekvensen var lägre för de sex år gamla bilarna i fråga om avgasutsläppen sammanhänger med att de inte omfattas av de väsentligt skärpta gränsvärdena som gäller fr.o.m. 1989 års modell. En annan inverkan är att en stor andel av personbilarna av 1988 års modell är utrustade med katalytisk avgasrening men skall möta samma krav som bilar utan katalysator. Vid kontrollbesiktningen finns dessutom inget fastställt gränsvärde för utsläppen av kolväten från bilar före 1989 års modell.

Det är också känt att den relativa anmärkningsfrekvensen för bilar av jämförbar ålder blir högre när intervallen mellan besiktningstillfällena ökar. Detta förhållande har kunnat konstateras vid ett studium av besiktningstatistik från de tyska besiktningföretag som ingår i TÜV (Technisches Überwachungsverein), som oftast visat god överensstämmelse med motsvarande statistik från ASB i vad avser felbilden för olika fordonsmodeller. Felfrekvenserna för personbilar har emellertid varit betydligt högre i Tyskland. Detta beror sannolikt på att besiktning utförts endast vartannat år jämfört med varje år i Sverige.

ASB har studerat förändringen för de fyra år gamla bilarna när besiktningen av de tre år gamla slopades och funnit att den relativa underkännandefrekvensen ökade från 8,4 % till 10,7 % , dvs. med 2,3 procentenheter. Då den relativa ökningen av anmärkningsfrekvensen sjunker med stigande ålder bör effekten på femåringarna bli något mindre.

Förutsättningarna för bilägarnas möjligheter att åberopa tillverkarens åtagande har förändrats sedan Vägverket erhöll sitt uppdrag. Riksdagen har godkänt propositionen om Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för motorfordon m.m. (prop. 1995/96:6) där det ingår en ändring av 6 § Bilavgaslagen (1986:1386) som innebär att biltillverkarnas åtagande mot den enskilde vad gäller bilarnas avgasutsläpp inte bara omfattar fel som upptäcks vid myndighetskontroll. Även fel på avgasreningsutrustningen som upptäcks på annat tillförlitligt sätt omfattas av tillverkarens åtagande. I författningstexten exemplifieras detta med fel som påvisas av märkesverkstad eller med särskild apparatur ombord på fordonet.

Regeringen bedömer därför att bilägaren har stora möjligheter att åberopa tillverkarens åtagande för avgasreningsutrustningen även i det fall då garantins körsträcka överskrids före den första obligatoriska besiktningen vid tre års ålder. Det kommer också att krävas ett väsentligt större antal flygande besiktningar för att kompensera de negativa effekterna för miljön och trafiksäkerheten om kontrollbesiktningen av femåriga fordon slopas jämfört med om två år gamla fordon befrias från besiktning. Regeringen anser mot denna bakgrund att de negativa effekterna av en slopad besiktning av tvååriga fordon är väsentligt mindre än effekterna för

såväl trafiksäkerheten som miljön av att femårskontrollen slopas. Förslaget förutsätter vissa ändringar i fordonskungörelsen (1972:595).

Vägverket redovisade den 18 december 1995 effekterna av den utglesning som genomfördes den 1 januari 1992 för återkommande fordonskontroll av motorcyklar och lätta släpvagnar. Före 1992 besiktigades motorcyklar och lätta släpvagnar första gången andra året efter årsmodellbeteckningen och därefter årligen. Efter år 1992 besiktigas dessa fordon första gången 24 månader efter ibrukttagandet och sedan vartannat år upp till tio års ålder. Därefter sker besiktning varje år. Vägverket har undersökt effekterna av denna utglesning under perioden 1992–1995. Resultatet visar att andelen underkända fordon ökade med ca 2,5 procentenheter för de aktuella åldersgrupperna. Det motsvarar den ökning som skedde för fyra år gamla personbilar när besiktningen togs bort vid tre års ålder. Vägverket finner mot den bakgrunden ingen anledning att ifrågasätta utglesningen. Regeringen delar Vägverkets uppfattning.

Premiering av skötsamma fordonsägare

Regeringens bedömning:

Det bör utredas på vilket sätt skötsamma bilägare ska kunna premieras vad gäller den periodiska fordonskontrollen.

Skälen till regeringens förslag: Bilbesiktningen skall underlätta för bilägaren att ta större ansvar för den löpande skötseln och kontrollen som krävs för att bilen skall uppfylla föreskrivna säkerhets- och miljökrav. Om bilen godkänns vid samtliga besiktningstillfällen utan anmärkning upp till en viss ålder t.ex. sex år bör inställelsetidpunkten kunna flyttas fram ett år. Om bilen vid nästa besiktning åter visar sig vara i fullgott skick bör proceduren kunna upprepas. De administrativa rutinerna för ett sådant system underlättas av att alla besiktningens resultat i fortsättningen kommer att rapporteras till bilregistret. En av förutsättningarna för ett utvecklat ansvarstagande från fordonsägarnas sida och bibehållen standard från trafiksäkerhets och miljösynpunkt på fordonen är att besiktningens företagens information inriktas på behovet av löpande underhåll. Regeringen avser därför att ge Vägverket i uppdrag att i samarbete med Naturvårdsverket och ASB närmare utreda förutsättningarna för ett besiktningssystem som premierar de skötsamma fordonsägarna.

Fordonskontroll på väg

Regeringens bedömning:

Samordningen av inspektioner och kontroller av for-

don på väg i hela landet har brister. Ytterligare insatser bör göras för att förverkliga riksdagens mål om trafiksäkerhets och miljökontroller på väg.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna uttrycker sitt stöd för utökade kontroller på väg, men betonar att det är viktigt att dessa verkligen ökar markant och att de utförs på rätt sätt så att eventuella fel och brister upptäcks. Svenska Kommunförbundet stöder Vägverkets förslag att Rikspolisstyrelsen och inte som nu de 24 länen ska ha det operativa ansvaret för inspektioner och kontroller på väg. ASB anser att det är nödvändigt att en myndighet har det samlade ansvaret för kontrollen på väg och tillstyrker att Rikspolisstyrelsen får detta ansvar. Vägverket anser att antalet fordonskontroller på väg där miljökontroll ingår sannolikt måste öka väsentligt för att kompensera för den ökning av miljöbelastningen som en slopad besiktning av en årskategori fordon innebär. Dessa kontroller måste även rikta sig mot fordon av 1989 och senare års modell.

Skälen för regeringens bedömning: Rikspolisstyrelsen, Naturvårdsverket och Vägverket har påtalat vikten av att inspektionsverksamheten kan bedrivas och utvecklas enhetligt i hela landet. Tillämpning av kontroll och mätmetoder, bedömningar och de övriga anvisningar som kan behövas för verksamheten skall bedrivas likartat över hela landet.

Rikspolisstyrelsen saknar det samlade ansvaret för denna inspektions och kontrollverksamhet och därmed också ansvar för att produktionsmål och kvalitet i inspektionerna uppnås. I årets budgetproposition aviserar regeringen att resultatuppföljningen av polisens verksamhet skall utvecklas. I detta arbete ingår också att utveckla resultatmål för trafikövervakningen. Det är av stor vikt att Vägverket i sin upphandling av dessa tjänster ställer krav på enhetlig tillämpning av inspektionerna i hela landet. Vägverket bör fortlöpande rapportera till regeringen om utvecklingen i detta avseende.

Den nu gällande ramöverenskommelsen mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket angående trafikövervakning på väg avser perioden den 1 juli 1995 – 31 december 1996. Av redovisningen från år 1995 framgår att uppsatta mål för antalet kontroller inte har uppnåtts. Vidare framgår av redovisningen att det hittills inte ingår kontroll av fordonens miljöprestanda. Det är positivt att antalet kontroller på väg ökat. En förhållandevis kort tid har gått sedan bilinspektörerna överfördes till Rikspolisstyrelsen. Uppsatta mål har inte nåtts. Regeringen har erfarit att Rikspolisstyrelsen vidtagit ytterligare åtgärder i syfte att nå målen. Av redovisningen framgår också att kontroll av fordonens avgasutsläpp på väg kommer att införas under år 1997. Regeringen avser att noggrant följa utvecklingen så att uppsatta mål kan nås.