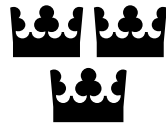


Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2015

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	11
2	Lagförslag.....	15
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	15
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	19
2.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	20
3	Kommunikationer	21
3.1	Omfattning.....	21
3.2	Utgiftsutveckling.....	21
3.3	Skatteutgifter.....	22
3.4	Mål för utgiftsområdet	22
4	Transportpolitik.....	25
4.1	Omfattning.....	25
4.2	Utgiftsutveckling.....	26
4.3	Skatteutgifter.....	26
4.4	Mål för politikområdet	28
4.5	Resultatredovisning	29
4.5.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	29
4.5.2	Resultat	29
4.5.3	Analys och slutsatser	48
4.6	Politikens inriktning.....	60
4.6.1	Ett långsiktigt hållbart transportsystem för EU:s lägsta arbetslöshet år 2020	60
4.6.2	Öka satsningar på drift och underhåll	61
4.6.3	Öka transportsystemets tillförlitlighet.....	62
4.6.4	Transportsystemet och EU:s inre marknad	64
4.6.5	Minskad miljöpåverkan från transportsektorn	64
4.6.6	Världsledande trafiksäkerhetsarbete	65
4.6.7	Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon	65
4.7	Budgetförslag	85
4.7.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	85

4.7.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	96
4.7.3	1:3 Trafikverket	99
4.7.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	100
4.7.5	1:5 Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur.....	101
4.7.6	1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	101
4.7.7	1:7 Trafikavtal.....	102
4.7.8	1:8 Viss internationell verksamhet	102
4.7.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	103
4.7.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	104
4.7.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	105
4.7.12	1:12 Transportstyrelsen	110
4.7.13	1:13 Trafikanalys.....	112
4.7.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg	113
4.7.15	Sjöfartsverket.....	116
4.7.16	Luftfartsverket.....	118
4.8	Bolagsförvaltningen.....	122
4.8.1	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.....	122
4.8.2	Öresundsbrokonsortiet.....	123
4.8.3	Arlandabanan Infrastructure AB.....	123
5	Politiken för informationssamhället	125
5.1	Omfattning	125
5.2	Utgiftsutveckling.....	126
5.3	Mål för området.....	126
5.4	Resultatredovisning.....	129
5.4.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	129
5.4.2	It-politik.....	130
5.4.3	Post.....	145
5.4.4	Grundläggande betaltjänster.....	146
5.5	Politikens inriktning.....	147
5.5.1	It-politik.....	147
5.5.2	Post.....	154
5.5.3	Grundläggande betaltjänster.....	155
5.6	Budgetförslag	155
5.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen	155
5.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	156
5.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	157
5.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation	158
5.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	159
5.6.6	2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	160

Bilaga 1 Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	13
Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	21
Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2015–2018. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	22
Tabell 3.3 Ramnivå 2015 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	22
Tabell 3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	22
Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik	26
Tabell 4.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken	27
Tabell 4.3 Samlad målbedömning för transportområdet	48
Tabell 4.4 Uppföljning av den tidigare nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021	51
Tabell 4.5 Uppföljning av åtgärdsområden i den föregående nationell planen för perioden 2010–2021.....	52
Tabell 4.6 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori.....	52
Tabell 4.7 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående Nationella planen för transportsystemet 2010–2021	53
Tabell 4.8 Uppföljning av åtgärds typer i de regionala planerna under planperioden 2010–2021	53
Tabell 4.9 Uppföljning av de regionala planerna för planperioden 2010–2021	54
Tabell 4.10 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmetrar	55
Tabell 4.11 Belägningsunderhåll per vägtyp	56
Tabell 4.12 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2013	57
Tabell 4.13 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden.....	58
Tabell 4.14 Översikt av de ekonomiska målen 2011–2014	58
Tabell 4.15 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden.....	59
Tabell 4.16 Översikt av de ekonomiska målen 2011–2014	60
Tabell 4.17 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	85
Tabell 4.18 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	86
Tabell 4.19 Intäkter som Trafikverket inte disponerar	87
Tabell 4.20 Investeringsplan	88
Tabell 4.21 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	89
Tabell 4.22 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2013–2025	90
Tabell 4.23 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2013–2025	91

Tabell 4.24 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar åren 2013–2025.....	92
Tabell 4.25 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter	95
Tabell 4.26 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	96
Tabell 4.27 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	96
Tabell 4.28 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	97
Tabell 4.29 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	98
Tabell 4.30 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	99
Tabell 4.31 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	99
Tabell 4.32 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:3 Trafikverket	100
Tabell 4.33 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	100
Tabell 4.34 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	100
Tabell 4.35 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	101
Tabell 4.36 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	101
Tabell 4.37 Anslagsutveckling 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	101
Tabell 4.38 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	102
Tabell 4.39 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal.....	102
Tabell 4.40 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:7 Trafikavtal.....	102
Tabell 4.41 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet	102
Tabell 4.42 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:8 Viss internationell verksamhet.....	103
Tabell 4.43 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	103
Tabell 4.44 Uppdragsverksamhet i Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	104
Tabell 4.45 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	104
Tabell 4.46 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	104
Tabell 4.47 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	105
Tabell 4.48 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm	105
Tabell 4.49 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	106
Tabell 4.50 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2013.....	107
Tabell 4.51 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2013.....	107
Tabell 4.52 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2015–2018	109
Tabell 4.53 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter....	109
Tabell 4.54 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	110
Tabell 4.55 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen	110
Tabell 4.56 Offentligrättslig verksamhet.....	110
Tabell 4.57 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet	110
Tabell 4.58 Offentligrättslig verksamhet 2014 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag.....	111

Tabell 4.59 Uppdragsverksamhet.....	111
Tabell 4.60 Anslag 1:12 Transportstyrelsen fördelat på anslagsposter	112
Tabell 4.61 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:12 Transportstyrelsen.....	112
Tabell 4.62 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys.....	113
Tabell 4.63 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:13 Trafikanalys.....	113
Tabell 4.64 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg	113
Tabell 4.65 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg.	114
Tabell 4.66 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till investeringar 2013.....	115
Tabell 4.67 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2013	115
Tabell 4.68 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2015–2018.....	115
Tabell 4.69 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter.....	116
Tabell 4.70 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:14 Trängselskatt i Göteborg	116
Tabell 4.71 Prognos för Sjöfartsverkets resultat	117
Tabell 4.72 Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	118
Tabell 4.73 Prognos för Luftfartsverkets resultat	120
Tabell 4.74 Investeringsplan för Luftfartsverket.....	122
Tabell 5.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället.....	126
Tabell 5.2 Målstruktur för politiken för informationssamhället.....	128
Tabell 5.3 Indikatorer på måluppfyllelse	130
Tabell 5.4 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen	155
Tabell 5.5 Offentligrättslig verksamhet.....	155
Tabell 5.6 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:1 Post- och telestyrelsen ..	156
Tabell 5.7 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	156
Tabell 5.8 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	157
Tabell 5.9 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	157
Tabell 5.10 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster	157
Tabell 5.11 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster	158
Tabell 5.12 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	158
Tabell 5.13 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	158
Tabell 5.14 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation	159
Tabell 5.15 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	159
Tabell 5.16 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	160
Tabell 5.17 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	160
Tabell 5.18 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse'.....	160
Tabell 5.19 Offentligrättslig verksamhet.....	161
Tabell 5.20 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	161

Diagramförteckning

Diagram 4.1 Tågförseiningstimmar per miljon tågkilometer orsakade av fel i järnvägsanläggningarna 2010–2013 uppdelat på bantyp.....	30
Diagram 4.2 Utbud av lokal och regional kollektivtrafik uppdelad på länsgrupper...	31
Diagram 4.3 Tågförseiningstimmar orsakade av fel i järnvägsanläggningarna 2008–2013 uppdelat på bantyp	32
Diagram 4.4 Total reslängd kvinnor och män över tid	32
Diagram 4.5 Färdsätt kvinnor och män.....	32
Diagram 4.6 Andel av samtliga kollektivtrafikfordon med vissa tillgänglighetsanpassningar	33
Diagram 4.7 Antal linjedelar med grad av konsumerad kapacitet 2010–2013.....	35
Diagram 4.8 Kännbarhet på det statliga vägnätet, fordonstimmar.....	35
Diagram 4.9 Kännbarhet för lastbilstrafiken – Varaktighet av totalstopp.....	36
Diagram 4.10 Persontåg som ankommer till slutstation	36
Diagram 4.11 Antal ankomster per station och SKL-indelning samt genomsnittlig försening (antal minuter över 5 minuter) per ankomst, 2013	37
Diagram 4.12 Andel inställda avgångar persontåg 2010–2013	37
Diagram 4.13 Andel godståg som ankommer i tid till slutstation.....	37
Diagram 4.14 Antal omkomna exkl. suicider inom vägtrafiken 2008–2013	41
Diagram 4.15 Suicider inom ban- och vägtrafik	42
Diagram 4.16 Antal omkomna i bantrafiken 2007–2013	44
Diagram 4.17 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken 2009–2013.....	44
Diagram 4.18 Koldioxidutsläpp från bantrafik, inrikes luftfart och inrikes sjöfart 2009–2012	45

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg (avsnitt 2.1),
2. antar förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (avsnitt 2.2),
3. antar förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (avsnitt 2.3),
4. bemyndigar regeringen att disponera de avgifter, inklusive förseningsavgifter och tilläggsavgifter, som med stöd av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, tas ut för passage över de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 och över Sundsvallsfjärden på E4, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av broarna samt kostnader för vägavgiftssystemen (avsnitt 4.7.1),
5. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 90 630 000 000 kronor 2016–2050 (avsnitt 4.7.1),
6. bemyndigar regeringen att för 2015 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 43 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 4.7.1),
7. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 18 008 000 000 kronor 2016–2020 (avsnitt 4.7.2),
8. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 000 000 000 kronor 2016–2057 (avsnitt 4.7.11),
9. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2016–2037 (avsnitt 4.7.14),
10. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.15),
11. bemyndigar regeringen att för 2015 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.15),
12. godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2015–2017 (avsnitt 4.7.15),
13. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att

- besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.16),
14. bemyndigar regeringen att för 2015 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.16),
 15. godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2015–2017 (avsnitt 4.7.16),
 16. godkänner att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, godkänner förslaget till ändrat mål för elektronisk kommunikation och ändrat mål för post samt godkänner att målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken (avsnitt 5.3),
 17. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2015 (avsnitt 5.6.1),
 18. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2016 och 2017 (avsnitt 5.6.2),
 19. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2016 och 2017 (avsnitt 5.6.3),
 20. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2016 och 2017 (avsnitt 5.6.5),
 21. för budgetåret 2015 anvisar ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag

1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 718 542
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 821 798
1:3	Trafikverket	1 283 636
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 013
1:7	Trafikavtal	831 000
1:8	Viss internationell verksamhet	25 155
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	46 525
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 005 058
1:12	Transportstyrelsen	2 020 897
1:13	Trafikanalys	62 851
1:14	Trängselskatt i Göteborg	888 963
2:1	Post- och telestyrelsen	27 487
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	138 278
2:3	Grundläggande betaltjänster	37 000
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	23 844
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 014
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	48 050
Summa		50 078 203

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

dels att nuvarande 14–16 §§ ska betecknas 18–20 §§,

dels att 6 och de nya 19 och 20 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 14, 15 och 16 §§ ska sättas närmast före 18, 19 respektive 20 §,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 14–17 §§, och närmast före 14 och 17 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

De kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Kostnaderna för en kategori av bilar får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av bilar inom kategorin.

Den andel av kostnaderna som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Det samma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori.

Den andel av kostnaderna *enligt 5 § första stycket första meningen* som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Det samma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil

inom en kategori. Om kostnaderna för en viss kategori av bilar, eller en viss typ av bil inom en kategori, helt eller delvis finansieras med andra medel än lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter, ska de kostnader som ska bäras av den kategorin eller typen av bil justeras i motsvarande mån.

De beräknade andelar av kostnaderna som ska hänföras till olika kategorier och typer av bilar ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Användningsförbud

14 §

En avgiftspliktig bil får inte användas om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att en viss bil får användas trots första stycket.

15 §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör

ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningskyldig för.

16 §

Om en bil används i strid med 14 §, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om bilens registreringsskyltar.

Den som enligt första stycket har tagit hand om bilens registreringsskyltar får medge att bilen förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Överklagande

17 §

Beslut enligt 14 § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

15 §

Om en infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Ett beslut enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

16 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som avses i 1 § första stycket 1 meddela föreskrifter om

1. vilka vägvagnsintervall som ska avgiftsbeläggas,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. infrastrukturavgiftens storlek,
4. avgiftspliktens inträde, *och*
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift.

20 §

Om en infrastrukturavgift på allmän väg eller en avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte betalas i rätt tid, ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

4. avgiftspliktens inträde,
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift, *och*
6. avgifter med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar meddela

föreskrifter om rapportering.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
2. Lagen tillämpas inte på infrastrukturavgifter som avser passager av betalstationer som skett före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för betalning av

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 2. statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, 3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), <i>och</i> 4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. | <ol style="list-style-type: none"> 3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), 4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, <i>och</i> 5. statens fordringar på avgift enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. |
|---|--|

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Lagen tillämpas inte på sådana infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

2.3 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap. 5 a §¹

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av *sådan avgift* för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om *infrastrukturavgift* gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg, *avgift med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid*, eller fastställande av underlag för bestämmande av *sådana avgifter* för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om *sådana avgifter som avses i första stycket* gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

¹ Senaste lydelse 2014:57.

3 Kommunikationer

3.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik samt politiken för informationssamhället.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2013	Budget 2014 ¹	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Transportpolitik	6 225	44 929	43 122	49 684	51 632	53 623	55 052
Politiken för informationssamhället	500	499	495	395	387	389	391
Äldreanslag	36 929	0	1 574	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	43 655	45 428	45 191	50 078	52 019	54 012	55 443

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Efter regeringens förslag om en ny anslagsstruktur för trafikslagsövergripande arbetssätt redovisas tidigare anslag inom transportpolitiken som äldreanslag (prop. 2013/14:1, utg. omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131)

Regeringen föreslår att 50 078 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2015. För 2016 beräknas anslagsnivån till 52 019 miljoner kronor, för 2017 till 54 012 miljoner kronor och för 2018 till 55 443 miljoner kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel förklaras främst av aviserade infrastruktur-satsningar (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) samt förslag om ytterligare 7 miljarder kronor i denna proposition till underhåll av järnvägar och till cykelinfrastruktur.

I tabell 3.2 redovisas förändringar av anslagsnivån för perioden 2015–2018 jämfört med statens budget för 2014 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och

löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen.

Som en förstärkning på utgiftssidan minskas samtliga anslag som pris- och löneomräknas, såväl förvaltningsanslag för myndigheter under regeringen som investeringsanslag. Syftet med åtgärden är att bidra med finansiering till prioriterade satsningar.

**Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2015–2018.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	45 428	45 428	45 428	45 428
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	-28	-24	553	1 652
Beslut	4 631	6 697	8 113	8 445
Övriga makroekonomiska förutsättningar	0	0	0	0
Volymer	0	0	0	0
Överföring till/från andra utgiftsområden	0	0	0	0
Övrigt	47	-82	-82	-82
Ny ramnivå	50 078	52 019	54 012	55 443

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär

Av tabell 3.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2015 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

**Tabell 3.3 Ramnivå 2015 realekonomiskt fördelad.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2015
Transfereringar ¹	3 157
Verksamhetsutgifter ²	24 139
Investeringar ³	22 782
Summa ramnivå	50 078

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2013 samt kända förändringar av anslagens användning.

¹ Med transfereringar avses inkomstöverföringar, dvs. utbetalningar av bidrag från staten till exempelvis hushåll, företag eller kommuner utan att staten erhåller någon direkt motprestation.

² Med verksamhetsutgifter avses resurser som statliga myndigheter använder i verksamheten, t.ex. utgifter för löner, hyror och inköp av varor och tjänster.

³ Med investeringar avses utgifter för anskaffning av varaktiga tillgångar såsom byggnader, maskiner, immateriella tillgångar och finansiella tillgångar.

3.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas normalt i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redo-

visas i förekommande fall även skattesanktioner, där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknads- politik. Dessa skatteutgifter påverkar budgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2014 (skr. 2013/14:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

**Tabell 3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	Prognos 2014	Prognos 2015
Transportpolitik	21 040	22 360
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	21 040	22 360

3.4 Mål för utgiftsområdet

Mål för transportpolitiken

Målet för politikområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, avsnitt 3.5, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131), se även avsnitt 4.5 Resultatredovisning.

Mål för politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället har ett övergripande mål som i budgetpropositionen för 2015 föreslås upphävas. Se även avsnitt 5.4. Resultatredovisning.

It-politik

Målet för it-politiken är att: Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).

Ett delmål för politiken är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr 2009/10:297).

Ett nytt delmål för elektronisk kommunikation föreslås, i denna budgetproposition, vara att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där behoven inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Post

I denna budgetproposition föreslås även en revidering av målet för post som föreslås lyda: det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).

Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna ligger fast och är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

4 Transportpolitik

4.1 Omfattning

I området ingår järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. Myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Statligt ägda bolag som berörs i det följande är AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB och Swedawia AB.

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik
Miljoner kronor

	Utfall 2013	Budget 2014 ¹	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
<i>Transportpolitik</i>							
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur		17 029	16 232	21 719	23 251	24 150	25 446
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur		20 933	20 524	20 822	20 710	21 847	21 857
1:3 Trafikverket	1 391	1 328	1 307	1 284	1 293	1 314	1 349
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	143	388	388	388	388	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	162	162	162	162	62	62
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70	70	70	80	80	80	80
1:7 Trafikavtal	810	831	810	831	831	831	831
1:8 Viss internationell verksamhet	25	25	24	25	25	25	25
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	44	45	44	47	47	48	49
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	393	349	297	349	349	349	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	664	874	490	1 005	1 395	1 555	1 550
1:12 Transportstyrelsen	1 893	2 015	1 951	2 021	2 028	2 061	2 114
1:13 Trafikanalys	60	63	63	63	63	64	66
1:14 Trängselskatt i Göteborg	668	817	759	889	1 009	1 049	1 086
Summa Transportpolitik	6 225	44 929	43 122	49 684	51 632	53 623	55 052
<i>Äldreanlag</i>							
2013 1:1 Vaghållning	22 107	0	1 574	0	0	0	0
2013 1:2 Banhållning	14 813	0	0	0	0	0	0
Summa Äldreanlag	36 920	0	1 574	0	0	0	0
Totalsumma	43 145	44 929	44 696	49 684	51 632	53 623	55 052

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

För 2014 prognostiseras de totala utgifterna för området uppgå till 44 696 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag för 2015 för transportpolitiken innebär att 49 684 miljoner kronor anvisas. För 2016 beräknas anslagsnivån till 51 632 miljoner kronor, för 2017 till 53 623 miljoner kronor och för 2018 till 55 052 miljoner kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel härrörs till aviserade infrastruktursatsningar (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) samt ytterligare 7 miljarder kronor i denna proposition till underhåll av järnvägar och till cykelinfrastruktur.

Som en förstärkning på utgiftssidan minskas samtliga anslag som pris- och löneomräknas (PLO-anslag), såväl förvaltningsanslag för myndigheter under regeringen som investeringsanslag. Syftet med åtgärden är att bidra med finansiering till prioriterade satsningar.

4.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom transportpolitiken samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. I tabell 4.2 följer en redovisning över de skatteutgifter som kan hänföras till transportpolitikens område. I anslutning till tabellen ges en kortfattad beskrivning av respektive skatteutgift.

Tabell 4.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken

Miljoner kronor

	Prognos 2014	Prognos 2015
Personbefordran	7 340	8 100
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	7 610	7 990
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	200	210
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	2 550	2 620
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 070	1 130
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	680	700
Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel ¹	20	0
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	20	20
Sjöfartsstöd	1 530	1 570
Totalt för transportpolitik	21 040	22 360

¹ Skatteutgiften upphör fr.o.m. 2015

Personbefordran

Enligt 7 kap. 1 § Mervärdesskattelagen (1994:200), ML är mervärdesskatten för personbefordran nedsatt till 6 procent. Skattesatsen gäller för resor i kollektivtrafik och taxiresor, samt turist- och charterresor, sightseeingturer och liknande. Mervärdesskattenivån gäller dock inte om resemomentet är av underordnad betydelse. Den nedsatta skattesatsen ger upphov till en skatteutgift avseende mervärdesskatt.

Energiskatt på diesel i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE anges energiskattesatserna på bränslen. Skattesatsen för diesel i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensen och dieselanvändning av miljöklass 1. År 2014 motsvarar skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 34,6 öre/kWh medan diesel i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 17,7 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för diesel uppgår därför till 16,9 öre/kWh.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a LSE betalas ingen energiskatt för naturgas och gasol som drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE gäller energiskattebefrielse för biogas. Till och med 31 januari 2013 gavs skattebefrielse för flytande biodrivmedel genom dispensbeslut av regeringen, med stöd av 2 kap. 12 § LSE. Från och med den 1 februari 2013 ges genom 7 kap. 3 c–d §§ LSE befrielse från 89 procent av energiskatten för biodrivmedel i bensen och 84 procent av energiskatten för biodrivmedel i diesel, upp till och med 5 volymprocent biodrivmedel i bensen respektive diesel. För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensen respektive diesel tas energiskatt ut med de belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor, förkortat HVO, ges enligt 7 kap. 3 b § LSE, fortsatt full befrielse från energiskatt upp till och med 15 volymprocent HVO i diesel. E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges fortsatt full energiskattebefrielse enligt 7 kap. 3 a § LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § 1 LSE gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnelbana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller energiskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

Energiskattebefrielse för flygfotogen, flygbensin och andra bränslen än bensin vid yrkesmässig luftfart gäller enligt 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § 4 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1. Flygbränsle som förbrukas i luftfartyg beskattas när luftfartyget används för privat ändamål.

Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a LSE är koldioxidskattesatsen för naturgas och gasol som drivmedel nedsatt jämfört med den som gäller för andra ändamål, dvs. uppvärmning. Nedsättningen motsvarar 20 procent av koldioxidskattesatsen för både naturgas och gasol. Normen utgörs av full koldioxidskattesats. Riksdagen har beslutat att nedsättningen för både naturgas och gasol ska slopas 2015.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. diesel-drivna järnvägsfordon). Normen utgörs av full koldioxidskattesats.

Sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ges sjöfartsstöd, under vissa förutsättningar, till arbetsgivare genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag samt arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

4.4 Mål för politikområdet

Målet för transportområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – till-

gänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, avsnitt 3.5, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). Dessa båda är jämbördiga och har konkretiserats i form av preciseringar.

Funktionsmål och hänsynsmål

Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge företag och människor en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande förbättras.

Hänsynsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt ska-

dade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Resultatredovisningen avslutas med en redovisning av investeringar, underhåll och affärsverksamhet inom utgiftsområdet. Detta eftersom verksamheterna är omfattande och regeringen bedömer att det finns behov av samlade redovisningar inom dessa områden.

4.5 Resultatredovisning

4.5.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen har valt att använda följande indikatorer för att beskriva resultat inom det transportpolitiska området. Regeringen avser att fortsatt bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet.

Funktionsmål

Tillgänglighet

- Regional och internationell tillgänglighet.
- Färdlängd i 1 000-tals kilometer.
- Reslängd per färdstätt.

- Trängsel i väg- och järnvägssystemet.

Tillförlitlighet

- Andelen försenade persontåg respektive godståg som ankommer till slutstation.
- Inställda persontåg.
- Genomsnittlig försening per ankomst.
- Förseningar (i fordonstimmar) som följd av totalstopp i det statliga vägnätet (kännbarhet).

Kvalitet

- Vägnätets kvalitet.
- Resenärers upplevelser av kvalitet.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Trafiksäkerhet

- Omkomna och allvarligt skadade.
- Omkomna bland olika trafikantgrupper.

Begränsad klimatpåverkan

- Koldioxidutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Andel förnybar energi.

Bidrag till övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

- Luftkvalitet.
- Buller.
- Landskap.

4.5.2 Resultat

Funktionsmål – tillgänglighet

Medborgarnas resor

På flera områden har transportsystemet utvecklats positivt under 2013, men det finns stora

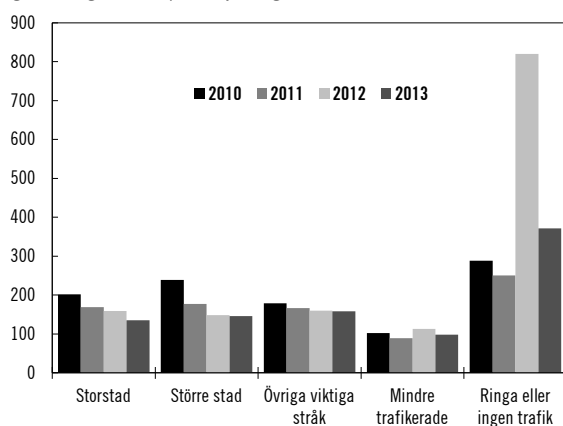
behov av förbättringar och områden att arbeta vidare med, såsom att komma tillrätta med eftersläpande vägunderhåll och att åtgärda de allvarliga fel i järnvägsnätet som årligen upptäcks och att förbättra tillförlitligheten och punktligheten i järnvägssystemet. Vid en jämförelse mellan 2013 och tidigare år upplever resenärerna att bekvämligheten och tryggheten i stort sett är oförändrad.

Näringslivets transporter

Inom näringslivet upplevs en försämring av transportsystemets kvalitet både i ett nationellt och internationellt perspektiv jämfört med tidigare år. Utvecklingen under 2013 har varit positiv ur en del aspekter, exempelvis när det gäller förbättrad tillförlitlighet i termer av punktlighet för järnvägstrafiken och minskade totalstopp i vägtrafiken vilket medfört att nivåerna åter uppgår till de nivåer som rådde för några år sedan.

Diagram 4.1 Tågförseningstimmar per miljon tågkilometer orsakade av fel i järnvägsanläggningarna 2010–2013 uppdelat på bantyp

Tågförseningstimmar per miljon tågkilometer



Källa: Trafikverket

I propositionen Mål för framtidens resor och transporter framgår att ”en transport bör utföras med den kvalitet och vid den tidpunkt som transportören har utlovat”. Därför kan indikatorerna som föreslås för medborgarnas resor även kunna användas för att beskriva näringslivets transporter på befintlig infrastruktur (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257).

Sjöfartsstöd

Delegationen för sjöfartsstöd inom Trafikverket har i uppgift att pröva frågor om statligt stöd till

svensk sjöfart och att följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Delegationen har under 2013 behandlat 456 ansökningar (533 under 2012) om sjöfartsstöd, fördelade på 46 rederier (48 under 2012). Omräknat i antal helårsanställda motsvarar detta 6 934 helårsanställda sjömän (7 727 för 2012). Under 2013 har sjöfartsstöd om 1 483 miljoner kronor beslutats, jämfört med 1 672 miljoner kronor under 2012.

Indikator: Regional och internationell tillgänglighet

Goda kommunikationsmöjligheter och en väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för rörlighet och möjligheter till arbetspendling.

Tillgänglighet för biltrafik inom och mellan regioner

Trafikverket gör årligen modellbaserade beräkningar av restider i vägnätet. I dessa beräkningar hålls folkmängden konstant och den teoretiska restiden beräknas utifrån tillgängliga resvägar och hastighetsgränser. Det som framför allt påverkar beräkningarna är alltså nyöppnade vägar samt ändrade hastighetsgränser.

Trafikverket räknar tillgänglighet för biltrafik inom och mellan regioner efter antalet personer som fått förändrad restid till centralort, regionalt centrum och storstad.

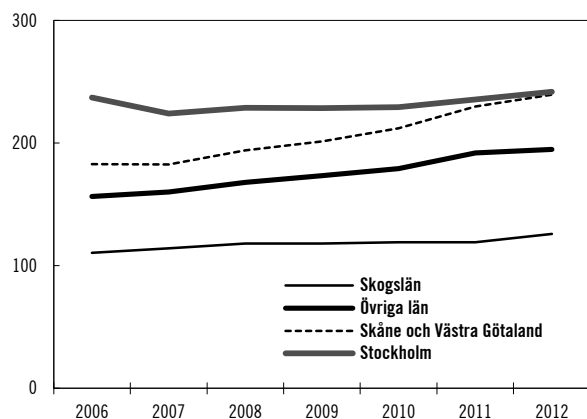
Under 2013 har totalt 61 000 personer fått kortare restid på väg till sin centralort, sitt regionala centrum eller till närmaste storstad medan 329 000 personer har fått längre restid. Restiderna har framför allt ökat för människor som reser till regionala centrum och storstäder. Att fler personer har fått längre restid än kortare under 2013 beror på hastighetsförändringarna i vägnätet. Hastigheterna har sänkts på många vägsträckor i hela landet, vilket påverkar restiden som ökar. Hastighetssänkningarna har samtidigt positiva effekter avseende utsläppet av växthusgaser och inverkar dessutom positivt på trafiksäkerheten. De samlade tillgänglighetseffekterna under året kan jämföras med 2012, då knappt 106 000 människor fick kortare restid och drygt 54 000 människor fick längre restid.

Tillgänglighet till kollektivtrafik inom och mellan regioner

När det gäller utvecklingen av utbudet av den lokala och regionala kollektivtrafiken framgår av diagrammet nedan att den observerade utbudsökningen för hela riket kan förklaras av en positiv utveckling i framförallt de tre storstadslänen. Vid en jämförelse av åren 2011 och 2012 ökade antalet kollektivtrafikresor med 3 procent och sedan 2006 har resandet ökat med närmare 17 procent.

Diagram 4.2 Utbud av lokal och regional kollektivtrafik uppdelad på länsgrupper

Miljontals kilometer



Källa: Trafikanalys

Andelen av befolkningen som bor inom 1 000 meter från en hållplats som trafikerats av kollektivtrafik, ökade från 73 procent 2012 till 93 procent 2013. Täckningen är högst i storstäder, större städer samt dess förorter. Ökningen av tillgängligheten till kollektivtrafiken skedde framför allt i kommuner med en stark turism- och besöksnäring.

Staten subventionerar, via Trafikverket, viss kollektivtrafik som är företagsekonomiskt olönsam men verkar för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Den grundläggande tillgängligheten bedöms utifrån åtta olika tillgänglighetskriterier för att en god tillgänglighet ska råda för en kommun. Kriterierna omfattar tillgänglighet till och från Stockholm, internationella resor, kultur, service och inköp, region och universitetssjukhus, universitet och högskola samt alternativa målpunkter i angränsande län.

Trafikverkets insatser medförde under 2013 att tillgängligheten för 88 av landets kommuner upprätthölls på en högre nivå än om inga insatser hade gjorts. Utan Trafikverkets insatser skulle 13

kommuner ha haft en dålig tillgänglighet inom alla kriterier. Genom Trafikverkets insatser har antalet kommuner med en dålig tillgänglighet minskat till 4. Motsvarande siffror för 2012 var att tillgängligheten upprätthölls på en högre nivå i 96 kommuner samt att 13 kommuner skulle ha haft en dålig tillgänglighet utan Trafikverkets insatser.

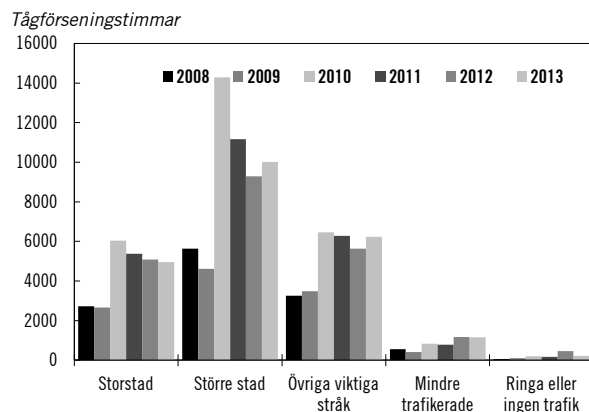
Nationell och internationell tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

När det gäller tillgängligheten för flyg har både tillgängligheten och åtkomligheten försämrats något under 2013 jämfört med 2012. Vid en jämförelse av åren 2012 och 2011 var utvecklingen den motsatta med en svag ökning. Antalet destinationer har också fortsatt att minska under 2013.

Den internationella åtkomligheten från svenska flygplatser är oförändrad sedan 2012. Antalet destinationer har minskat något och tillgängligheten till svenska flygplatser från europeiska flygplatser uppvisar en nedgång.

Förseningar i järnvägstrafiken

För att förstå den regionala tillgängligheten till exempelvis arbetsmarknader är det viktigt att se till hur pass stora förseningarna ett län har när det gäller persontrafiken. Resenärerna i Norrlandslänen drabbas förhållandevis hårt av tågförseningar både räknat som andel försenade tåg och som förlorade personminuter. Stockholms län drabbas också hårt, räknat som förlorade personminuter, till följd av det mycket stora antalet resenärer. Störningar som inträffar i bl.a. Stockholmsområdet riskerar att ge földeffekter med störningar i järnvägssystemet i sin helhet.

Diagram 4.3 Tågförsejningstimmar orsakade av fel i järnvägsanläggningarna 2008–2013 uppdelat på bantyp

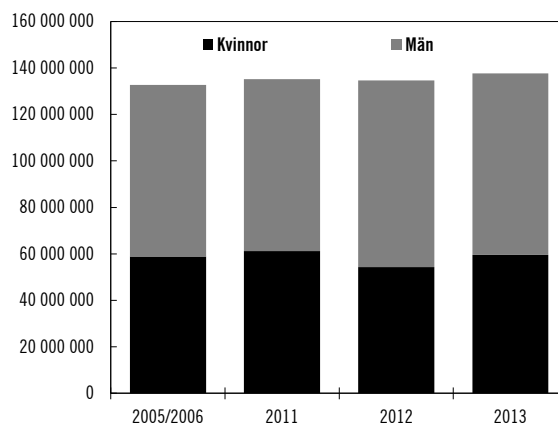
Källa: Trafikverket

Indikator: Färdlängd i 1 000-tals kilometer

Det finns tydliga skillnader mellan mäns och kvinnors arbetspendling, både i fråga om pendlingslängd och i fråga om färdlängd. Män pendlar överlag längre än kvinnor och män pendlar också i högre grad över kommungränserna. Även kvinnors pendlande överkommungränser ökar. Detta tyder på att arbetsmarknaden för både män och kvinnor i högre grad specialiserar. Diagrammet nedan visar att varken den totala reslängden eller dess fördelning har förändrats nämnvärt de senaste åren. Vid en jämförelse med 2005/06 års resvaneundersökning finns det heller ingen påtaglig förändring. Ökningen av reslängden under perioden är 3,8 procent samtidigt som sysselsättningen ökat med 6,2 procent, vilket innebär att den genomsnittliga pendlingslängden minskat något.

Diagram 4.4 Total reslängd kvinnor och män över tid

Färdlängd 1 000-tals kilometer per år



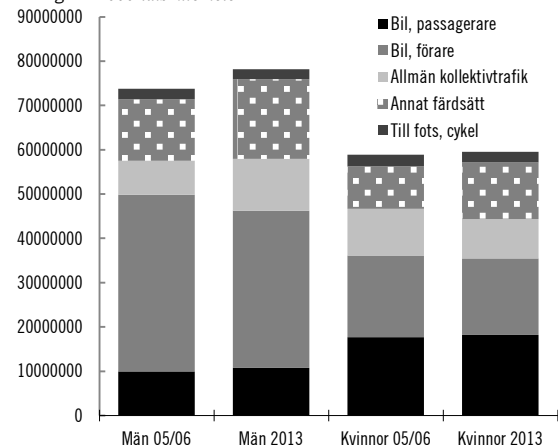
Källa: RVU, nationell resvaneundersökning

Indikator: Reslängd per färdläst

Vid en närmare granskning av reslängden uppdelad på färdläst syns att bil är det vanligaste färdlästet för både kvinnor och män, dock kör män bil i högre grad än kvinnor. Vidare framgår att män under perioden förändrat sitt pendlingsmönster och minskat sin bilpendling till förmån för kollektivtrafik. Motsvarande förändring märks inte bland kvinnor.

Diagram 4.5 Färdläst kvinnor och män

Färdlängd i 1 000-tals kilometer



Källa: Resvaneundersökning gjord av Trafikanalys

Sjöfart

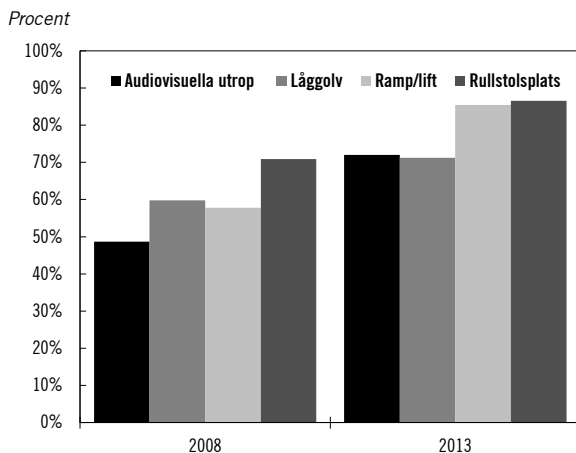
Sjöfartsverket har under 2013 arbetat med att kontinuerligt anpassa de svenska farlederna till ändrade trafikmönster, nautiska behov samt teknisk utveckling. Exempelvis invigdes i juni 2014 en breddad och säkrare inseglingsränna till Gävle hamn.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Det finns en tendens att skillnaden i transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och övriga resenärer har minskat de senaste åren. Dock reser fortfarande personer med funktionsnedsättningar i mindre utsträckning i såväl kollektivtrafiken som med egen bil jämfört med befolkningen i stort. Trafikverket fortsatte under 2013 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012.

Andel fordon i kollektivtrafik med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Stora förbättringar för människors möjlighet att resa med kollektivtrafik åstadkoms när moderna kollektivtrafikfordon införskaffas. På senare år har t.ex. antalet fordon med automatiska hållplatsutrop med ljud och text ökat påtagligt och nu har minst två tredjedelar av fordonen sådana system.

Diagram 4.6 Andel av samtliga kollektivtrafikfordon med vissa tillgänglighetsanpassningar



Trafikverket har under flera år utgått från en prioriteringsmetod som grund för vilka delar av den statliga transportinfrastrukturanläggningen som i första hand ska göras användbar för alla. När åtgärder genomförts medför det att det prioriterade nätet av användbar kollektivtrafik successivt blir alltmer omfattande. Under 2013 fortsatte Trafikverket att anpassa ytterligare busshållplatser och järnvägsstationer i det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning. Även om antalet åtgärdade stationer är lika många jämfört med 2012, och antalet busshållplatser är fler än 2012, så är takten i genom-

förandet fortfarande lågt. För stationer har Trafikverket under 2013 också etablerat en grupp för att stödja, prioritera och planera åtgärder.

Under 2013 har riksdagens trafikutskott genomfört uppföljning av resultat av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (Uppföljningsrapport från riksdagen 2013/14: RFR5 Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning). Rapportens slutsatser förstärker regeringens bild av hur situationen ser ut i dag och som regeringen redogjort för ovan.

En grupp med representanter från Regeringskansliet (Socialdepartementet, Näringsdepartementet), Transportstyrelsen, Sveriges kommuner och landsting samt brukarorganisationerna har arbetat med att se över tillämpningen av regelverket vad avser parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. En promemoria med utfallet av gruppens arbete har remitterats under våren 2014. Frågan bereds nu vidare i Regeringskansliet.

Särskilda persontransporter

Lagstiftningen för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor tillkom när marknaden för allmän kollektivtrafik var organiserad på annat sätt än i dag. Verksamheten sköts på flera olika organisatoriska nivåer och regleras av ett antal skilda lagar, vilket kan ge en splittrad bild för resenärerna och försvåra eventuella samordningsvinster.

Regeringens uppfattning är att möjligheterna att tillgodose resenärernas behov och förutsättningarna för att mer effektivt bedriva den särskilda persontrafiken bör kunna förbättras ytterligare. Eftersom området är komplext och spänner över ett stort antal lagstiftningsområden, uppdrog regeringen i december 2013 till Trafikanalys att genomföra en kartläggning och analys av nuläget. Uppdraget skulle genomföras i form av en förstudie, där förändringar i lagstiftningen och andra möjliga förbättringsområden inom samtliga särskilda persontransporter analyseras (dnr N2013/5567/TE). I uppdraget ingick också att beskriva hur olika alternativ till nuvarande reglering skulle kunna utformas.

Regeringsuppdraget redovisades i augusti 2014 (dnr N2014/3327/TE). I redovisningen ger

Trafikanalys ett antal rekommendationer som behov av ett fortsatt arbete för ökad samordning av de särskilda persontransporterna och den allmänna kollektivtrafiken. Vidare redovisades förslag för inriktning av en sådan process utifrån utgångspunkter som t.ex. ansvarsfördelning, förutsättningar för upphandling, resenärs behov och rättigheter samt utveckling av system. Ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

Det finns vissa tecken på att barns möjligheter att själva använda transportsystemet har ökat, andra på att de är i stort sett oförändrade. Exempelvis visar olycksstatistiken att färre barn förolyckades i vägtrafiken. Med barn avses här alla som inte fyllt 18 år. En betydande andel av de resor barn genomför är till skolan. Barns färdstätt har förändrats till mer bilåkande, vilket tyder på att barn i mindre utsträckning använder transportsystemet själva.

Under 2013 omkom 11 barn i vägtrafiken vilket är en minskning jämfört med året innan då 17 barn omkom. Det är dessutom det lägsta antalet omkomna barn sedan mätningarna startade. Förklaringen till detta är enligt Trafikverket lägre hastigheter på vägar, säkrare fordon samt att arbetet med säkerhetshöjande åtgärder fortgår. Trafikverket har de sista åren bedrivit flera projekt i syfte att öka barns möjlighet att använda transportsystemet. Vid genomförande av såväl vägar som bostäder har barnperspektivet utgjort del av planprocessen.

Regeringens bedömning är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade.

Kollektivtrafik, gång, cykel

Ökning i antal resor men även ökad efterfrågan

I Göteborg, Malmö och Stockholm har den lokala och regionala kollektivtrafiken i några väsentliga avseenden nått kapacitetstaket. Det är trångt både vad gäller infrastrukturen och ombord på fordon under rusningstrafik. I övriga landet påvisar statistiken ingen ökad trängsel, men resor i lokal och regional kollektivtrafik har haft en större prisökning relativt övriga varor

och tjänster. Även de totala kostnaderna för regionala kollektivtrafikmyndigheter ökar.

Cirka 50 procent av allmänheten var nöjda med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna under 2013. Kundnöjdhet varierar mellan olika år, men jämfört med 2009 har den minskat. Något som har försämrats är hur lättillgängligt det är att köpa biljetter.

De senaste åren har regeringen tagit fram och genomfört lagändringar som avreglerat marknaden för kollektivtrafik. Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att utvärdera effekten av reformerna fram till och med 2014. Utvärderingen kommer att vara värdefull i det fortsatta arbetet med att utveckla en modern, sammanhållen och effektiv kollektivtrafik.

Under 2013 uppgick den statliga medfinansieringen till kommuner till 990 miljoner kronor. Utbetalningar har gjorts för åtgärder för att höja säkerhet och tillgänglighet, så som busshållplatser, resecentrum, gång- och cykelvägar, spårfor- don, kollektivtrafikanläggningar flygplatser och ombyggnader av kajänläggningar.

Sverige ligger kring ett europeiskt genomsnitt vad gäller cykling som del av totala trafikarbetet. I topplacerade Danmark och Holland är det relativa cykeltrafikarbetet mer än tre gånger så stort.

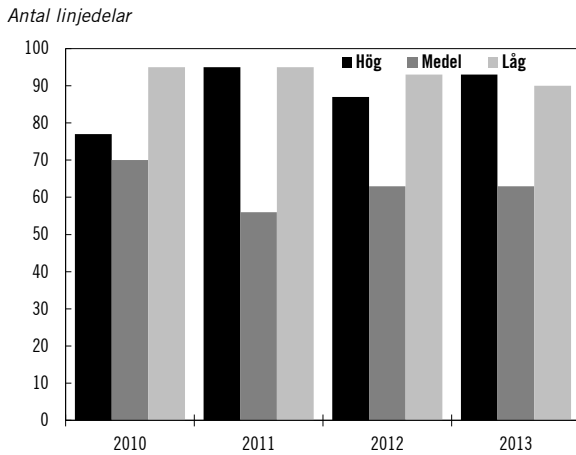
Mer cykelvägar, sammanhängande cykelnät samt god drift- och underhåll av cykelvägarna är av vikt för att främja och möjliggöra mer cykling. Det minskar inte bara olycksrisken, utan ökar även cykelkomforten. Trafikverket har tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, kommuner, organisationer samt företag tagit fram en strategi för säkrare cykling för perioden 2014–2020. Vidare har Trafikverket under 2013 byggt 42,7 kilometer nya gång- och cykelvägar och 29 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik.

Indikator: Trängsel i väg- och järnvägsystemet

Under 2013 ökade antalet linjedelar i järnvägs- systemet med högt kapacitetsutnyttjande både per dygn (från 17 till 22) och per de två mest utnyttjade timmarna, (från 87 till 93) jämfört med 2012. Samtidigt minskade antalet linjedelar med medelstort kapacitetsutnyttjande i samma grad. Under 2013 var för den tvåtimmarsperiod under dygnet som är mest utnyttjad över 150 av knappt 250 linjedelar belastade av ett högt eller

medelhögt kapacitetsutnyttjande. Kapacitetsutnyttjandet är högst i storstadsnätet och längs de större stråken, såsom t.ex. stambanorna, samt även i någon mindre utsträckning på övriga viktiga stråk.

Diagram 4.7 Antal linjedelar med grad av konsumerad kapacitet 2010–2013

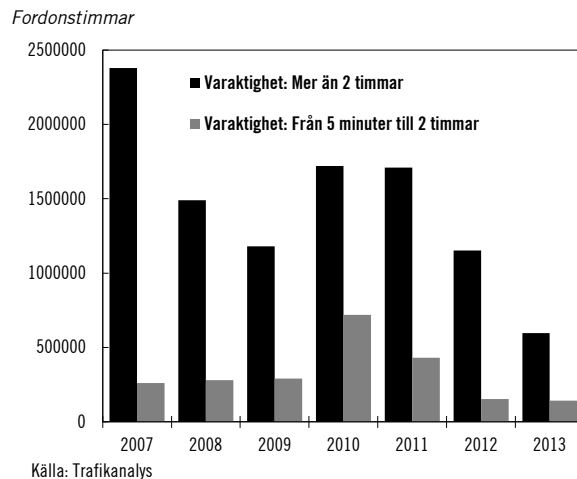


Källa: Trafikanalys

Generellt har medelhastigheten i vägtransportssystemet sjunkit över tid, även om en liten uppgång noterades för 2011 och 2012 jämfört med 2010. Lägre hastigheter uppmättes återigen för 2013, med undantag för december månad. Stora variationer mellan åren observeras främst under vintermånaderna november–februari. Mer regelbundna störningar eller kapacitetsbrister orsakar trängsel som i huvudsak förekommer i storstadsområdena. Trängselindex, som mäts för Stockholm, Göteborg och Malmö, minskade markant under 2012 i de ovan utpekade städerna jämfört med 2011. I Göteborg minskade trängselindex även under 2013 till vilket införandet av trängselskatt bidrog.

Ett sätt att beskriva störningar i vägtransportssystemet är att utgå från kännbarheten, dvs. varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Kännbarheten har minskat kontinuerligt sedan 2010 och uppgick under 2013 till sammanlagt knappt 739 000 fordonstimmar.

Diagram 4.8 Kännbarhet på det statliga vägnätet, fordonstimmar



Förseningstiden för tågresenärer var 5,89 miljoner persontimmar för 2010, 3,87 för 2011, 3,17 för 2012 och 3,27 miljoner persontimmar för 2013. De inkluderar då all försening, dvs. inte enbart den som är relaterad till totalstopp i tågtrafiken till följd av brister i infrastrukturen.

Givet en medelbeläggning på 1,7 personer per personbil och tillkommande busspassagerare har förseningarna på väg legat ungefär i paritet med förseningarna i persontågtrafiken under 2010 och 2011. Under 2012 och 2013 understeg förseningstimmarna på väg motsvarande för tågtrafiken med ungefär en respektive två miljoner persontimmar.

Även godstrafiken utnyttjar kapaciteten i järnvägsnätet och bidrar till trängsel på vissa bandelar. Det är dock svårt att specifikt för godstrafiken skilja ut mätetal för detta från preciseringsen om medborgarnas resor.

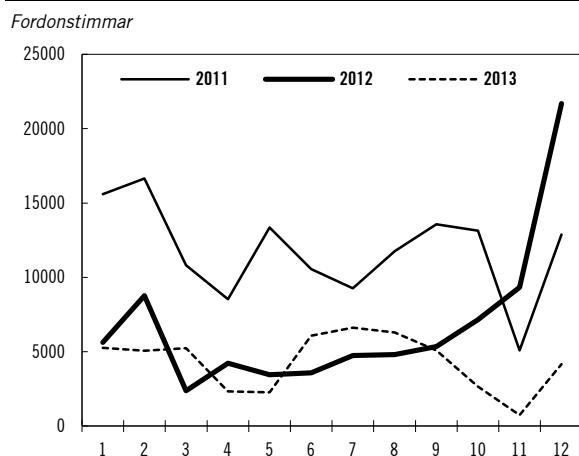
Norrbottnens, Skåne, Västra Götaland och Örebro län, vilka är de fyra län som dominerar i godstransporterna på järnväg med vardera ungefär 5–7 miljarder tågkilometer per år. Största delen av den godstågstrafik som planerades enligt tågplanen för 2013 avsåg interregional trafik med undantag för i huvudsak Norrbottens och Värmlands län som också har en relativt stor andel internationell tågtrafik. Den stora andelen interregional trafik visar att tågtrafiken för gods är beroende av ett väl fungerande järnvägsnät i längre stråk. Antalet linjedelar med högt respektive medelhögt kapacitetsutnyttjande under dygnets alla timmar i större stråk och övriga viktiga stråk 2013 uppgick till sammanlagt 41 av 139 linjedelar för dessa bantyper. Adderas dessutom storstadsnätets linjedelar, vilket är rimligt i sammanhanget eftersom en betydande del av

godstransporterna antingen startar eller har sitt mål i storstadsområdena, färdas godstransporterna på ett linjenät inom vilket 53 av 173 linjedelar har ett högt eller medelhögt kapacitetsutnyttjande (Trafikverket 2014).

Störningar i vägtransportsystemet kan beskrivas utifrån kännbarheten, dvs. varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet.

Kännbarheten för lastbilstrafiken av totalstopp på det statliga vägnätet minskade från 141 000 fordonstimmar 2011, till 81 000 fordonstimmar 2012, och till 51 800 under 2013. Kännbarheten minskade i de flesta län under 2013 jämfört med de två föregående åren. Drygt 40 procent av den totala kännbarheten 2013 för lastbilstrafiken kan hänföras till totalstopp i Västra Götaland, Skåne och Örebro län. Det var en liknande fördelning även under 2012. Gotland klarade sig i stort sett utan kännbara totalstopp under alla tre åren. I diagrammet nedan visas kännbarheten såväl årsvis som månadsvis januari–december (1–12).

Diagram 4.9 Kännbarhet för lastbilstrafiken – Varaktighet av totalstopp



Källa: Trafikanalys

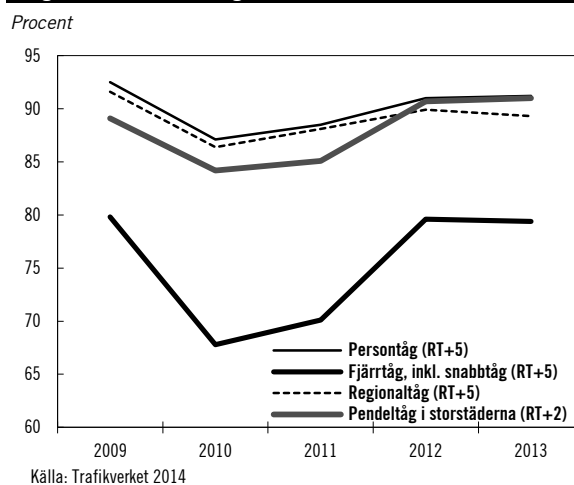
Funktionsmål – tillförlitlighet

Indikator: Förseningar och inställda avgångar i kollektivtrafiken

Förseningar av ankommande tåg vid slutstation enligt tidtabell är ett enkelt och beskrivande mått på förseningar inom järnvägen, oavsett vilket tidsintervall för förseningar som används. Stora utmaningar kvarstår för att förbättra punktligheten.

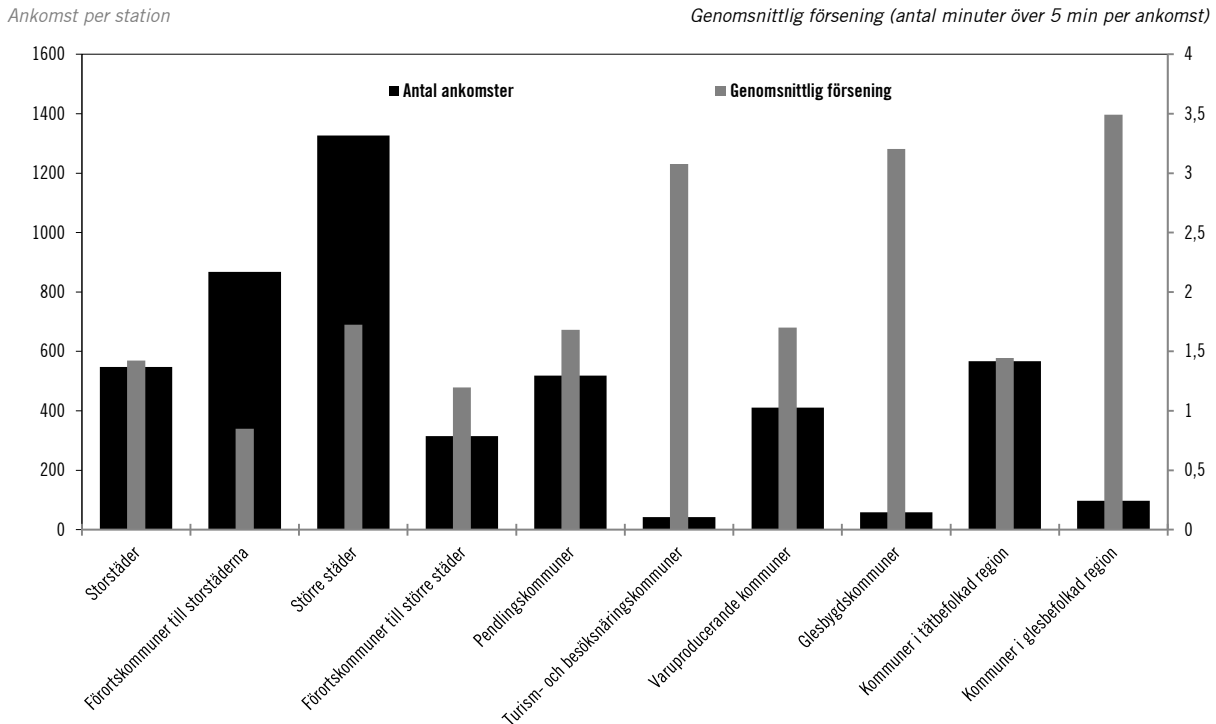
Persontågens punktlighet har varit strax över 90 procent under 2013.

Diagram 4.10 Persontåg som ankommer till slutstation



Flest ankomster sker till de större städerna. Genomsnittlig försening per ankomst är störst i turism- och besöksnäringkommuner, samt i kommuner i en glesbefolkad region. Det övergripande mönstret känns igen från 2012. Men det har skett en generell förbättring avseende genomsnittlig försening under 2013 jämfört med 2012. En förklaring till sämre tidhållning för exempelvis glesbygdskommuner kan vara att dessa oftare trafikeras av fjärr- och snabbtåg som har en sämre punktlighet än övriga tågsorter.

Diagram 4.11 Antal ankomster per station och SKL-indelning samt genomsnittlig försening (antal minuter över 5 minuter) per ankomst, 2013

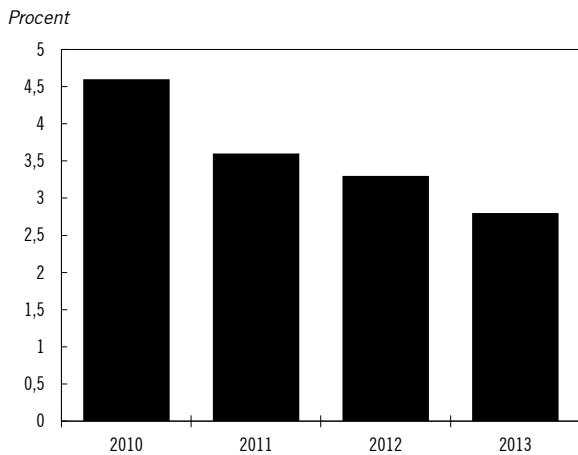


Källa: Trafikanalys databas över förseningar i persongodstrafiken

Indikator: Inställda persontåg

Om ett årsgenomsnitt beräknas har andelen inställda avgångar successivt sjunkit under de senaste fyra åren. Det kan noteras att utfallet på månadsbasis varierat påtagligt.

Diagram 4.12 Andel inställda avgångar persontåg 2010–2013

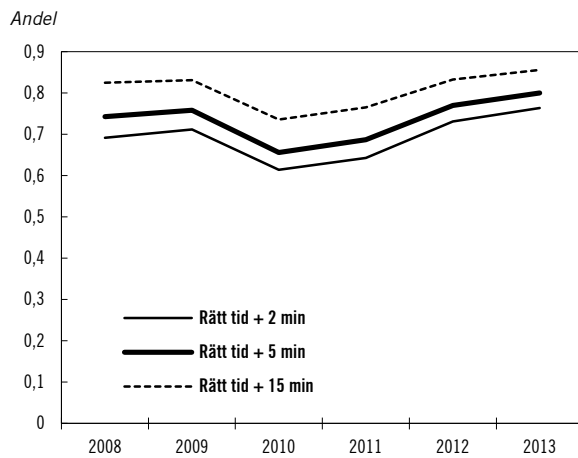


Källa: Trafikanalys

Förseningar i godstrafiken

Punktligheten för godstrafik som fraktas på järnväg har förbättrats under 2013, efter en nedgång som inträffade både 2010 och 2011. Punktligheten är nu tillbaka på samma nivå som innan 2010.

Diagram 4.13 Andel godståg som ankommer i tid till slutstation



Källa: Trafikanalys

En översiktlig bild av tillförlitligheten i sjöfarten på svenskt vatten redovisas med ett antal mått som t.ex. fartyg som behövt assistans eller bogsering. Antal fartyg som under vintern 2012/13 hade behov av assistans eller bogsering ökade jämfört med året innan. Under 2013 behövde 1 680 fartyg assistans, av dem, blev 57 bogserade jämfört med året innan då 627 fick assistans och 44 blev bogserade. Den genomsnittliga väntetiden för assistans minskade trots detta. Sjöfartsverkets mål att kunna erbjuda lots-hjälp inom fem timmar uppnåddes i 99,0 procent av fallen.

Förseningar i flygtrafiktjänsten

Under 2013 har andelen flygningar helt utan restriktioner inom svenskt luftrum varit 99,8 procent. Med detta menas en route-rörelserna som inte påverkades av någon försening till följd av flygtrafiktjänsten. Den genomsnittliga förseningen i svenskt luftrum var mindre än 2 sekunder, vilket understiger Luftfartsverkets prestandaplansmål på högst 9 sekunder (Luftfartsverket 2014). Det bör observeras att dessa mått baseras på flygplanens landningstid, inte tid för passering av gate, vilket kan innebära att flygresenärerna i praktiken upplever en annan punktlighet.

Funktionsmål – kvalitet

Indikator: Vägnätets kvalitet

För att beskriva vägnätets kvalitet har Trafikverket fastställt en underhållsstandard. Andelen väg som inte uppfyller standarden har minskat något under 2013 jämfört med åren innan. Dock är det fortsatt 5,8 procent av det totala statliga vägnätet som inte uppfyller de uppställda kraven på standard.

Storstadsvägar har den största andelen avvikelser från standard, men samtidigt den kortaste sträckan. Spårbildning utgör det stora problemet i storstadsvägnätet, på övriga stamvägar och pendlingsvägar i hela landet. På övriga delar av det statliga vägnätet är ojämnheter och kantdjup mer vanligt förekommande orsaker till nedsatt bekvämlighet.

Järnvägsnätets kvalitet

En parallell till mätningar av vägnätets ytor är spårkärlmätningar som görs på järnvägsnätet. Avvikelseerna kvantifieras med ett Q-tal. De senaste åren har ingen markant förbättring eller försämring observerats enligt detta mått.

I år, liksom föregående år, redovisar Trafikverket i sin årsredovisning ett annat mått på järnvägens kvalitet eftersom verket inte anser att Q-talet på nationell nivå speglar kvalitet på ett bra sätt. I stället redovisas information om antalet upptäckta spårkärlsfel (C-fel) samt antal urspårningsfarliga spårkärlsfel, det vill säga ett fel i spårkärlaget som kan leda till att ett tåg spårar ut om det inte åtgärdas. Om ett fel upptäcks som innebär att spårkärlsfelen överskrider gränsen för C-fel ska det åtgärdas snarast. Intill dess att felet åtgärdats övervägs hastighetsnedsättning beroende på felets storlek, spårkärlaget i övrigt och andra förhållanden.

De senaste fyra åren har antalet rapporterade nya C-fel ökat med en topp 2011, framför allt för bantyperna Större stråk, Övriga viktiga stråk samt Mindre trafik. Dock gjordes det en ändring av gränsvärdena för C-fel i maj 2012 vilket, tillsammans med ökad datakontroll för att sortera bort felmätningar, kan förklara en del av den stora minskningen av dessa fel under 2013. Analysen har inte gjorts på hela järnvägsnätet utan endast på 148 av totalt 224 bandelar.

Brister i spår ska egentligen upptäckas och åtgärdas innan de leder till urspårningsfarliga spårkärlsfel. Om ett spårkärlsfel som kan bedömas medföra risk för urspårning trots allt upptäcks, kan trafiken antingen stoppas, eller tågen framföras med nedsatt hastighet och under eventuell bevakning med kontroll av spåret före varje tåg intill dess att felet åtgärdats. Under 2013 upptäcktes knappt 130 urspårningsfarliga fel.

Trots en stor mängd upptäckta fel i spårkärlaget har antalet olyckshändelser (ett 60-tal) och urspårningar vid tågrörelser (ett 10-tal) legat relativt stabilt sedan 1990-talet.

Indikator: Resenärers upplevelser av kvalitet

Generellt sett uppger två tredjedelar av resenärerna att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen som gavs i väntsal, på perong eller ombord på tåget vid normala förhål-

landen. Nöjdheten sjunker vid stort läge, då fyra av tio resenärer är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen. Vid ett stort driftsläge är cirka 30 procent missnöjda eller mycket missnöjda.

Trafikverket genomför en undersökning där resenärer får uppge hur nöjda de är med den trafikinformation som Trafikverket förmedlar när en störning i järnväg och väg inträffar för att kunna fatta beslut om sin fortsatta resa, samt hur framkomligheten påverkats vid vägarbeten för arbetspendlare.

Kundnöjdheten rörande Trafikverkets trafikinformation för järnväg har generellt sett ökat från 2012 till 2013. År 2013 var i genomsnitt 57 procent nöjda med informationen mot 52 procent 2012. Män (51 procent) var under 2013 i mindre utsträckning nöjda än kvinnorna (63 procent). Boende i trafikverksregionerna Öst (54 procent), Stockholm (51 procent) och Nord (51 procent) var i något mindre utsträckning nöjda än de boende i de övriga regionerna. Kundnöjdheten avseende Trafikverkets trafikinformation för väg har totalt sett legat strax över 60 procent både 2012 och 2013. Regionerna Stockholm och Nord avviker något från det generella mönstret med ungefär 55 procent nöjdhet med den information som förmedlas. Kundnöjdheten av framkomligheten vid vägarbeten ligger kring 60 procent för åren 2012 och 2013. Män är något mindre nöjda än kvinnor (57 respektive 63 procent). Pendlare boende i Stockholm är minst nöjda, 56 procent, medan de pendlare i Syd är mest nöjda (65 procent).

Swedavia AB (Swedavia) mäter kontinuerligt kundnöjdheten (Nöjd kund index, NKI) hos avresande resenärer på de statliga flygplatserna. En mätning gentemot resenärerna bedöms spegla helhetsupplevelsen av flygplatsernas funktion. Detta inkluderar till exempel upplevd servicenivå och tider vid incheckning, säkerhetskontroll och transfer samt informationstjänster, hantering av eventuella förseningar samt utbud och tillgång till affärer, restauranger och parkering etc. Utfallet för de tre åren 2010, 2011 och 2012 blev 68 procent nöjda resenärer. Kundnöjdheten på Swedavias flygplatser ökade under 2013 vilket resulterade i ett NKI på 73 procent.

Den största förändringen har skett på Göteborg Landvetter flygplats där NKI ökat med 12 procentenheter. Även Malmö flygplats och Visby flygplats uppvisar positiva förändringar med 9 respektive 7 procentenheter. NKI på

Stockholm Arlanda flygplats, Bromma Stockholm flygplats, Ronneby flygplats och Åre Östersund flygplats ökade med mellan 3 och 5 procentenheter. På Luleå flygplats och Umeå flygplats sjönk NKI med 9 respektive 2 procentenheter. För Kiruna flygplats är utvecklingen oförändrad. Skillnaden i NKI mellan affärs- och privatresenärer är fortsatt stor på Swedavia:s flygplatser, med en betydligt högre nöjdhet bland privatresande än bland affärsresande.

Näringslivets (Transportköparens) upplevelse av bekvämlighet i ett internationellt perspektiv

För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet i bred mening står sig i förhållande till andra länders kan The Global Competitiveness Index (GCI) publicerat av World Economic Forum användas. GCI speglar hur näringslivet såsom till exempel en transportköpare upplever ett lands transportsystem.

Transportköparens upplevelse av bekvämlighet i Sveriges transportsystem anses vara relativt god och stabilt. Sverige är rankad på 6: plats i 2013 års mätning av GCI vilket är liten försämring jämfört med 2012 års mätning av GCI då Sverige låg på 4:e plats.

GCI ger dock inte nödvändigtvis hela bilden av transportsystemets konkurrenskraft. För att fördjupa analysen kompletteras måttet med ett nationellt nedbrytbart mått.

Ett jämställt samhälle

Jämställdhet ska genomsyra transportpolitiken. Därför redovisar regeringen, med ett undantag, i budgetpropositionen för 2015 uppgifter avseende kvinnor och män under respektive avsnitt i stället för under ett särskilt område. Undantaget är styrelsrepresentation som följer här.

Representationen i transportmyndigheternas styrelser var i stort sett jämställd 2010 då andelen kvinnor i genomsnitt låg på 50,5 procent och andelen män på 49,5 procent. Därefter har fördelningen blivit något mindre jämn: 2011 låg genomsnittet på 46 procent kvinnor och 54 procent män, 2012 sjönk andelen kvinnor till 43 procent och andelen män uppgick till 57 procent. 2013 sjönk andelen kvinnor till 41 procent och andelen män uppgick till 59 procent. I de styrelser regeringen utsett per den 1 juli 2014

uppgår andelen kvinnor till 50 procent och andelen män till 50 procent.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Trafiksäkerhet

Övergripande arbete

En jämförelse mellan trafiksäkerhetsarbetet inom de olika trafikslagen och en helhetssyn på hela transportområdet stödjer effektiva åtgärder i syfte att rädda liv och förhindra att människor skadas allvarligt i transportsystemet. Av tabellen framgår hur många människor som omkommit i transportsystemet under 2007–2013.

En viktig förutsättning för att kunna vidta effektiva åtgärder på området är att få in relevanta olycksdata från olyckor och undersökningar av dessa. Regeringen tillkallade därför i juni 2013 en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av bestämmelserna om undersökningar i syfte att få till stånd en mer enhetlig och effektiv reglering av dessa (dir. 2013:65). Den 23 april 2014 lämnade utredaren sitt delbetänkande Olycksregister och djupstudier på transportområdet (SOU 2014:24). Syftet är att arbetet med olycksregister och de olycksutredningar som sker ska ge ett bra underlag för det fortsatta säkerhetsarbetet. Delbetänkandet handlar främst om vägtrafikolycksregistret Strada och Trafikverkets djupstudier vid dödsolyckor inom väg- och järnvägstrafiken.

Objektiv trygghet

När det gäller den objektiva delen av trygghetsbegreppet kan det sägas omfatta de som faktiskt blivit utsatta för någon typ av brott. På transportområdet bör en sådan avgränsning göras till vistelser i eller i närområdet av kollektivtrafiken, samt stölder relaterade till fordon.

Cirka 6,6 procent av alla våldsbrott (hot, personrån, misshandel och sexualbrott) sker på allmänna kommunikationer. Det uppskattade antalet händelser av brott mot enskild person för befolkningsgruppen 16–79 år har de senaste åren legat mellan 1,3 och 1,5 miljoner per år, med en topp kring 2009. År 2012 uppgick det uppskattade antalet brott till drygt 1,4 miljoner.

Fordonsrelaterade brott ingår i Nationella Trygghetsundersökningen (NTU), redovisad av Brottsförebyggande rådet (BRÅ) 2013, och omfattar tre brottstyper: bilstöld, stöld ur eller från fordon och cykelstöld. Andelen hushåll som utsätts för fordonsrelaterade brott minskar långsamt, medan andelen av dessa som polisanmäls är relativt stabilt.

Resultaten visar vidare att hushåll med barn i störst utsträckning utsätts för cykelstölder. Personer som bor i flerfamiljshus uppger i större utsträckning än boende i småhus att deras hushåll utsätts för fordonsrelaterade brott. Detta gäller speciellt för bil- och cykelstöld. Hushåll i storstäder och större städer är generellt mer utsatta för dessa brott än hushåll i övriga landet. I stor utsträckning sker fordonsrelaterade brott i det egna bostadsområdet.

Subjektiv trygghet

NTU behandlar trygghetsaspekterna relativt utförligt, även om det inte finns någon specialredovisning för transportområdet. I NTU indelas aspekterna i tre för måluppföljningen relevanta grupper.

- Otrygghet ute sent en kväll i sitt eget bostadsområde.
- Oro för brott.
- Otrygghetens konsekvenser.

Den första kategorin har relevans för måluppföljningen i så motto att den kan fungera som en beskrivning för att fånga otryggheten mellan hemmet och transportsystemet exempelvis en hållplats, ur ett ”hela-resan-perspektiv”. En stor majoritet, 85 procent, av befolkningen mellan 16 och 79 år uppger att de känner sig ganska eller mycket trygga när de går ut ensamma sent en kväll i sitt eget bostadsområde under 2013. Det är samma nivå som 2012, men en förbättring från 2006 (79 procent). Fördelningen mellan män och kvinnor är ojämn. Av kvinnorna uppger 24 procent att de känner sig mycket/ganska otrygga alternativt så pass otrygga att de väljer att inte gå ut sent på kvällen. För männen är motsvarande andel 6 procent. Jämfört med föregående år är detta en förbättring för båda könen med 1 procentenhet.

Cirka 12 procent av befolkningen känner oro över att hushållets bil ska bli stulen eller utsatt för skadegörelse. Oro för överfall/misshandel

finns bland 10 procent av befolkningen. Här är oron betydligt större bland kvinnor, 15 procent och endast 5 procent bland män. Andelen personer som oroar sig för fordonsrelaterade brott har minskat påtagligt sedan 2006 för både män och kvinnor. Oron för överfall/misshandel har också minskat något.

En större del av befolkningen, 69 procent, uppger vidare att de inte ändrat sitt beteende på grund av otrygghet och svarar nej på frågan om de valt en annan väg eller annat färdssätt till följd av oro för brott, medan nära en av tre (31 procent) säger att de har valt en annan väg eller färdssätt. Nästan en av tio uppger att de någon gång avstått från en aktivitet till följd av denna oro.

Indikator: Omkomna och allvarligt skadade

Under 2013 omkom 260 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning med 9 procent jämfört med 2012 och det lägsta antalet omkomna sedan 1940-talet. För att nå målet om högst 220 omkomna 2020 krävs en årlig minskning av antal omkomna med 5 procent. Från 2008 till 2013 har den årliga minskningen i genomsnitt varit 8 procent. År 2012 omkom 286 personer och 2011 omkom 319 personer.

Antalet allvarligt skadade har ökat med 7 procent mellan 2012 och 2013 från drygt 4 400 till 4 800. Trots ökningen under 2013 är den sammantagna trenden för de senaste åren en minskning.

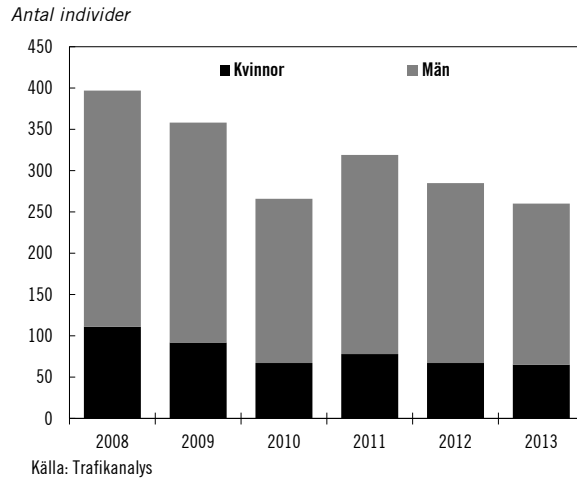
Utfallet för både dödade och allvarligt skadade ligger i linje med trenden för att nå etappmålet.

Utvecklingen mot målen 2020 kan delvis förklaras av säkrare fordon, successiv förbättring av infrastrukturen, samt lägre hastigheter. Att mötteseparera vägar är en av de mest effektiva metoderna för att öka trafiksäkerheten och under 2013 tillkom 13 mil mötteseparerad 2+1 väg. Även kommunerna har arbetat aktivt med att förbättra trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet. Säkra fordon och en säker vägutformning bidrar till att minska olyckorna även för personer med riskbeteende, såsom förare som kör påverkade av alkohol eller andra droger, trötta förare eller fordon som framförs i mycket hög hastighet.

Enligt Trafikanalys bedömning kommer etappmålen för vägtrafiken till 2020 att kunna uppnås förutsatt att ambitionsnivån i arbetet bevaras. Den goda utvecklingen till trots finns

utmaningar i framtiden, där förbättrad hastighetsefterlevnad och ökad andel nyktra förare har potential att rädda liv, liksom säkrare cykling vad gäller att minska antalet allvarligt skadade.

Diagram 4.14 Antal omkomna exkl. suicider inom vägtrafiken 2008–2013



Indikator: Omkomna bland olika trafikantgrupper

Män är överrepresenterade avseende antal omkomna och skadade i trafiken och svarar för ungefär 75 procent av alla dödsfall. Av de 260 personer som omkom 2013 var 195 män och 65 kvinnor. Av de 4 800 allvarligt skadade var 2 750 män och 2 050 kvinnor.

Under 2013 omkom 11 barn (0–17 år), vilket är det lägsta antal sedan statistik började föras. Under den senaste tioårsperioden har antalet omkomna barn minskat med 50 procent.

Av de omkomna var drygt hälften personbilar. De därefter största trafikantgrupperna var gående (16 procent) och motorcyklister (15 procent).

När det gäller allvarligt skadade var 40 procent cyklister. Den övervägande delen av dessa skadades i singelolyckor, ofta beroende på halka, hinder eller gropar i vägen. Trafikverket har med anledning av detta tagit fram en strategi för säker cykling.

Att män är överrepresenterade när det gäller döda och skadade i trafiken anses till stor del bero på att män är mer riskbenägna i trafiken t.ex. avseende användning av alkohol och andra droger vid körning, sämre användning av bälte, och fler hastighetsöverträdelser. Flera av de åtgärder som genomförts inom trafiksäkerhetsområdet riktas just mot dessa riskbeteenden. Exempel på detta är införandet av riskutbildning

för blivande motorcykelförare, körkort med villkor om alkohol för rattfyllerister, och hastighetsreglerande åtgärder såsom fler trafiksäkerhetskameror. Regeringen har vidare under 2013 infört en skärpning av bestämmelserna i trafikförordningen (1998:1276), som innebär att förare av motorfordon under färd endast får använda kommunikationsutrustning såsom mobiltelefon, om det kan ske utan att påverka körningen negativt. Regeringen har tidigare uppdragit åt Transportstyrelsen att ta fram en långsiktig plan för information och andra åtgärder som kan stödja en säkrare användning av teknik i fordon, i syfte att öka trafiksäkerheten. Transportstyrelsen har redovisat uppdraget och också föreslagit hur trafiksäkerhetseffekterna av dessa åtgärder kan följas upp.

Effektivare arbete mot rattfylleri

Det permanenta system med alkohol som villkor för körkort för dömda rattfyllerister, som infördes 2012, har haft god effekt. Antalet rattfyllerister som ansöker om villkorat körkort har ökat från 11 procent i den försöksverksamhet som fanns före 2012, till ca 40 procent 2013. Syftet med det nya system som infördes var att det i princip skulle vara obligatoriskt för rattfyllerister att använda alkohol för att få körkort.

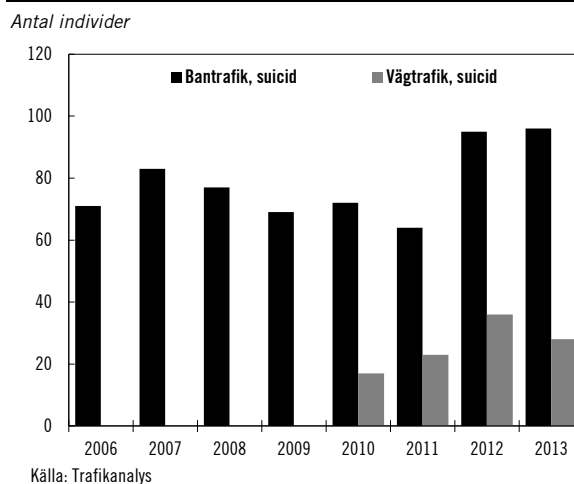
Regeringen uppdrog i april 2013 Trafikverket att i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Kustbevakningen och Socialstyrelsen ta fram gemensamma nationella rekommendationer för Smadit (samverkan mot alkohol och droger i trafiken), och för hur verksamheten kan följas upp och utvärderas. Smadit innebär att misstänkta ratt- och sjöfyllerister så snabbt som möjligt, helst inom 24 timmar, ska få möjlighet att komma i kontakt med socialtjänst och/eller beroendevården om de vill ha hjälp med att komma ur sitt alkohol- och/eller drogproblem. Det övergripande målet är att minska antalet återfall och ratt-/sjöfylleri. Trafikverket har kommit in med en redovisning till Näringsdepartementet, som syftar till att förbättra arbetet med Smadit.

Suicid

Antalet suicid inom vägtrafiken sjönk något under 2013 till 28 personer jämfört med

36 personer 2012. Antalet suicid uppgick till 23 personer 2011 och 17 personer 2010. Under de senaste två åren har metoderna för att bedöma om en person avlidit genom suicid förbättrats. Den förbättrade metodiken för att identifiera självmord i vägtrafiken har resulterat i att fler dödsfall kunnat uteslutas från olycksstatistiken jämfört med tidigare år. I diagrammet nedan finns data för antal suicider i vägtrafiken fr.o.m. 2010.

Diagram 4.15 Suicider inom ban- och vägtrafik



Omkomna och allvarligt skadade inom sjöfarten

Målet för de allvarligt skadade kan uttryckas som att högst 40 personer ska skadas allvarligt inom sjöfarten och fritidsbåttrafiken 2020. Det är hälften av basvärdet som beräknats som genomsnittet av antalet allvarligt skadade 2006–2008. Det finns dock ingen officiell statistik över olyckor till sjöss med allvarligt skadade eller dödade. Förutsättningarna för en god statistik är bäst inom yrkessjöfarten, där en rapporterings-skyldighet finns.

Inom yrkessjöfarten, som främst omfattar handels- och fiskefartyg, omkom 4 personer under 2013, jämfört med 1 person 2012 och 3 personer 2011. Antalet svårt skadade 2013 var 5, samtliga män över 18 år.

Inom fritidsbåttrafiken omkom 36 personer under 2013, vilket var en ökning från 2012 då 24 personer omkom. Detta var en minskning jämfört med 2011 då 38 omkom. Åldersfördelningen under 2013 liknar tidigare år. Av de 36 personerna var 30 män, varav 19 var över 50 år. Antalet omkomna kvinnor var 6, samtliga över 18 år.

Totalt för sjötrafiken ligger medelvärdet för omkomna de tre senaste åren under basvärdet.

Inom fritidsbåttrafiken har det hittills inte funnits bra metoder att mäta antal skadade. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritidssjöfarten äger rum och för första gången användes under 2012 uppgifter från sjukvården för att mäta antal svårt skadade. Siffran för allvarligt skadade är osäker men genom projektet kan det noteras att antalet allvarligt skadade 2013 uppgick till omkring 211. Det är en ökning från de 120 personer som enligt befintliga register skadades året före. Projektet pågår fram till 2015 och insamlingen av olycksdata kommer successivt att öka. Enligt Transportstyrelsen är det troligt att antalet skadade som ingår i olycksstatistiken i fortsättningen kommer att öka kraftigt, allteftersom statistikunderlaget ökar.

Orsaker till dödsolyckor

Av de 36 döda inom fritidsbåttrafiken hade 21 personer alkohol i blodet. Av dessa hade sju personer 1,0–1,99 promille alkohol i blodet medan fem personer hade över 2,0 promille. Reglerna för sjöfylleri skärptes sommaren 2010. De nya reglerna är framför allt riktade mot fritidsbåttrafiken. Enligt de kontrollerande myndigheterna har sjöfylleriet minskat efter införandet av de nya reglerna.

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag tagit fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade inom fritidsbåttrafiken ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet. I strategin påpekas återigen att alkoholen är ett stort problem för fritidsbåttrafikens säkerhet. Vidare var 14 av de omkomna ensamma i båten. Av olyckorna skedde 13 med öppna småbåtar medan två olyckor kan kopplas till fartyg med mycket hög fart. En av dessa olyckor skedde med en vattenskoter.

Från bättäta områden finns få dödsolyckor rapporterade. Den största delen av dödsolyckorna sker i små båtar på insjöar och i andra vatten där myndigheterna inte övervakar trafiken.

Omkomna och allvarligt skadade inom bantrafiken

Under 2013 omkom 109 personer i järnvägstrafiken. Mer än 80 procent av alla omkomna inom bantrafik är suicider, vilka i statistiken undantas från vad som utgör bantrafikolyckor (järnväg, spårväg och tunnelbanetrafik). I spårvägstrafiken omkom ingen person 2013 enligt preliminära uppgifter, medan det 2012 avled 4 personer. I tunnelbanan omkom under året 6 personer. Det är en markant minskning jämfört med 2012 då 14 personer omkom.

Antalet suicider inom bantrafiken 2013 ligger som förra året högt. Under 2013 antas 96 personer ha avlidit genom suicid jämfört med 93 personer 2012, 63 personer 2011 och 72 personer 2010. Det finns skäl att tro att dessa skillnader kan ha sin grund i datainsamlingen och förbättrade utredningsmetoder. Den näst största olyckskategorin är plankorsningsolyckor och 2013 var det nio plankorsningstrafikanter som avled, vilket är en person mer än föregående år.

Antalet omkomna exklusive suicider uppgick under 2013 till 21 personer, 7 kvinnor och 14 män, jämfört med 20 personer 2012. Antal omkomna under 2013 var därmed 2 personer färre jämfört med basvärdet beräknat som ett genomsnitt för åren 2006–2008.

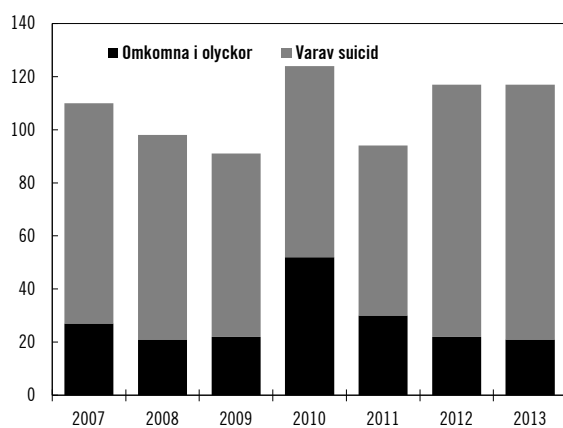
De senaste tre åren har antal omkomna i bantrafiken, exklusive suicid minskat. År 2011 omkom 30 personer, 2012 23 personer och 2013 21 personer.

Antalet allvarligt skadade exklusive försök till suicid ökade från 26 personer 2012 till 30 personer 2013. Målet med en årlig minskning uppnåddes därmed inte. Av de allvarligt skadade var 21 vid järnvägarna, 4 vid spårvägarna och 5 vid tunnelbanan.

Med hänsyn till utfallet för järnvägsolyckorna de senaste åren är bedömningen att målen för antalet döda och allvarligt skadade för 2020 inte kommer att nås.

Diagram 4.16 Antal omkomna i bantrafiken 2007–2013

Antal individer



Källa: Trafikanalys

Obehörigt spårbedrädande

För de resande är bantrafiken säker, ingen omkom som passagerare under 2013. Som framgår ovan befinner sig de allra flesta som omkommer i bantrafiken utanför tågen där obehörigt spårbedrädande (inklusive suicid) utgör det enskilt största problemet, följt av plankorsningsolyckor. Obehörigt spårbedrädande sker framför allt i och omkring storstäderna och medför stora trafikstörningar i järnvägssystemet. Åtgärder i bantrafikområden bör därför i första hand inriktas på att få ner det stora antalet dödsfall som beror på spårbedrädanden.

Trafikverket arbetar för att minska obehörigt spårbedrädelser med både kameraövervakning, stängsel och åtgärder i infrastrukturen. Under 2013 har verket arbetat med att identifiera och åtgärda platser med hög risk för påkörning. För att minska riskerna har stängsel satts upp och plankorsningsåtgärder genomförts. Enligt Trafikverkets effektberäkning har åtgärderna hittills resulterat i att två människoliv per år sparats. Ur ett europeiskt perspektiv är säkerheten på Sveriges järnvägar relativt god, uttryckt i antalet dödade per miljoner tågkilometer.

Omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten

Under 2013 omkom fem personer vid olyckor med luftfartyg. Det är i nivå med åren före 2012. Under 2012 omkom dock 12 personer. De fem personer som omkom under 2013 var alla inom kategorin allmänflyg, varav tre personer i privat flygplan, en i ett ultralätt flygplan och en person med skärmflyg.

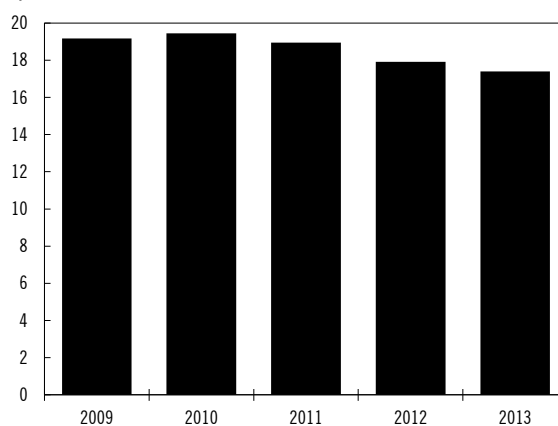
Eftersom antalet omkomna inom luftfarten är så lågt är variationen mellan enskilda år stor. Det genomsnittliga antalet omkomna de tre senaste åren var sju, vilket är detsamma som basvärdet beräknat som ett genomsnitt för åren 2006–2008.

Av de nio allvarligt skadade under 2013 skadades sex med skärmflyg, där föraren sitter fastspänd under ett tygsegl gjord för att ge lyftkraft utan motor. Övriga tre personer skadades i ultralätt plan, ballong och hängflyg. Under 2012 skadades 18 personer allvarligt. Genomsnittet för de senaste tre åren är 12, vilket är lägre än basvärdet 16.

Begränsad klimatpåverkan

Indikator: Koldioxidutsläpp, energieffektivitet och andel förnybar energi

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ligger nu under 1990 års nivå. Preliminära beräkningar visar att utsläppen minskade med cirka 2,5 procent under 2013 jämfört med 2012. Förklaringen är en kombination av energieffektivare personbilar och en ökad andel biobränslen. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter svarar för ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige och domineras av utsläpp från vägtrafiken.

Diagram 4.17 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken 2009–2013Miljoner CO₂

Källa: Naturvårdsverket

De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar fortsätter att sjunka, dock i långsammare takt än tidigare. Andelen förnybara bränslen i vägtransportsektorn uppgick 2013 till 9,8 procent. Ökningen beror till största delen på

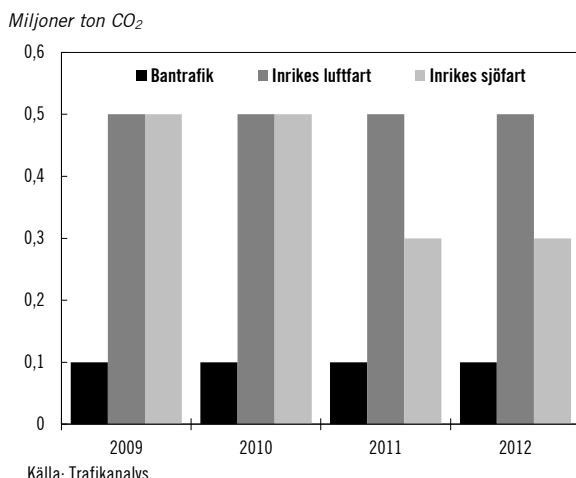
ökad låginblandning av biodiesel. Andelen förnybar energi i hela transportsektorn utgjorde under 2013 preliminärt 15,6 procent med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod. Direktivets mål är att varje medlemsstat ska uppnå minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020.

Energieffektiviteten för persontransporter på väg fortsätter att förbättras medan godstransporter på väg haft en oförändrad energieffektivitet. Inrikesflygets energieffektivitet har försämrats något under 2013 efter att under en lång följd av år stadigt ha förbättrats.

Under 2013, det första året med supermiljöbilspremierna, betalades 1 546 premier ut varav merparten till laddhybrider. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen utgjorde cirka 10 procent under året.

Trafikverkets åtgärder under 2013 minskade utsläppen av växthusgaser med 99 000 ton vilket är en betydligt lägre minskning än 2012. Detta beror på att Trafikverket avvecklat en stor del av den samverkan med andra aktörer som tidigare bidragit.

Diagram 4.18 Koldioxidutsläpp från bantrafik, inrikes luftfart och inrikes sjöfart 2009–2012



Vid ICAO:s generalförsamling (International Civil Aviation Organization) hösten 2013 antogs en klimatresolution som innebär att ett globalt marknadsbaserat styrmedel ska utformas och beslutas vid nästa generalförsamling 2016 för att träda i kraft 2020. Sverige deltar i förberedelsearbetet genom Transportstyrelsen. Som en följd av framstegen inom ICAO beslutade Europaparlamentet och rådet i april 2014 att i praktiken förlänga det s.k. "stop-the-clock" beslutet. Det innebär att flygningar till och från tredje land kommer att fortsätta undantas från

EU:s system för handel med utsläppsrätter från och med 2013 och fram till och med 2016.

Övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

Utvecklingen inom transportsystemet har betydelse för möjligheten att nå miljö kvalitetsmålen. För ytterligare information om utvecklingen av luftkvalitet, buller och biologisk mångfald se utg.omr. 20 Allmän miljö- och naturvård.

Luftkvalitet

Generellt sett har luftkvaliteten i Sveriges tätorter förbättrats jämfört med 1980- och 90-talen, men den positiva utvecklingen är inte lika påtaglig som tidigare. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids i flera tätorter i trafiknära miljöer. De största problemen är att nå normerna för större partiklar (PM10) och kvävedioxid. Trots stora utsläppsminskningar har vägtrafiken en fortsatt negativ påverkan på luftkvaliteten. I Trafikverkets förslag till nationell plan anges att trots relativt sett ren luft i Sverige beräknas ett par tusen förtida dödsfall inträffa här varje år till följd av luftföroreningar.

För att minska de höga halterna av PM10, har åtgärder vidtagits på såväl statlig som kommunal nivå. Lokala dubbdäcksförbud och väghållningsåtgärder för att minska bildning och spridning av partiklar har bidragit till att sänka halterna men ytterligare åtgärder krävs för att miljö kvalitetsnormen för PM10 inte ska överskridas. Regeringen har därför gett en särskild utredare i uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag på åtgärder som varaktigt kan minska de höga halterna av stora partiklar i Stockholm och i andra berörda tätorter, så att miljö kvalitetsnormen kan nås (dir 2014:32). Regeringen har vidare uppdragit åt Trafikverket att skapa förutsättningar för ändamålsenliga och miljömässigt hållbara däckval för att minska användningen av dubbdäck (dnr M2013/2358/KL).

Även om vinterhalvsmedelvärdena för kvävedioxid inte längre visar någon minskande trend, har en långsiktigt minskande trend observerats för årsmedelvärdet i Stockholm och Göteborg. År 2013 infördes trängselskatt i Göteborg, och på innerstadsgatorna där trafikminskningen varit som störst, har kvävedioxidutsläppen enligt preliminära uppskattningar baserade på

sex månaders mätningar minskat med 16 procent.

Buller

Ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och ökat byggande av bostäder i bullerutsatta lägen gör att fler människor blir utsatta för buller. Det är i första hand buller från vägtrafik och bantrafik som är ett problem. Enligt uppgifter som Trafikverket hänvisar till i Samlat planeringsunderlag Miljö kan höga bullernivåer där människor bor och vistas, medföra effekter på hälsa och välbefinnande till exempel risk för hjärt- och kärlsjukdomar, sömnstörningar och effekter på inlärning och prestation.

Bullerskyddsåtgärder i de mest bullerexponerade miljöerna beräknas tillsammans med trafikförändringar ha medfört att det totala antalet personer som utsätts för vägtrafikbuller över riktvärdet för ekvivalenta ljudnivåer inomhus har minskat med omkring 5 300 personer under 2013 och ca 2 900 färre personer är utsatta för järnvägsbuller över riktvärdena (jämfört med 2012). Fortfarande bedöms omkring två miljoner människor vara utsatta för trafikbuller som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid sina bostäder. Längs de statliga vägarna beräknas 200 000 personer vara utsatta för högre bullervärden än de riktvärden som finns för inomhusmiljön. För järnvägen är motsvarande siffra 380 000 personer.

Andra hälsoaspekter

Utöver trafiksäkerhet, buller och luftkvalitet finns även andra hälsoaspekter kopplade till transportsystemet. Hälsovinster kan nå genom att ersätta korta bilresor med att gå eller cykla. Även genom att få över bilister till kollektivtrafik kan ge en hälsovinst, eftersom en kollektivtrafikresa ofta är kombinerad med gång eller cykel. Trafikverket hänvisar till en studie av 28 000 personer i Köpenhamn som visar att risken att dö för tidigt är 28 procent lägre för dem som cykelpendlar till arbetet. I Sverige har bland annat en vägledning för regionala cykelplaner tagits fram och Trafikverket arbetar med att ta fram indikatorer för att beräkna hälsopåverkan för fysisk inaktivitet.

Landskap

Med "landskap" menas här natur- och kulturvärden, ekologisk funktionalitet och kulturhistoria samt naturresurser. Trafik och transportinfrastruktur påverkar den biologiska mångfalden negativt bl.a. genom intrång, barriärer och fragmentering. Men transportsystemet kan också bidra positivt, t.ex. genom att vägkanter och banvallar kan skötas så att de kan erbjuda livsmiljöer för växt- och djur arter som inte längre gynnas av jordbruket. Under 2013 har 21 åtgärder för artrika vägkanter genomförts. Dessutom har 41 alléer längs det statliga vägnätet åtgärdats. Vad gäller vandringshinder och barriäreffekter i väg- respektive järnvägsnätet är åtgärdstakten låg i förhållande till de identifierade problemen. Under 2013 har 27 vandringshinder för fisk åtgärdats och 38 utterpassager samt sju grodpassager utförts.

Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg

Regeringen har under året vidtagit ett antal åtgärder för att förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Den 24 april 2014 överlämnade regeringen propositionen Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen en ny lag om redovisningscentraler för taxitrafik. Den nya lagen och övriga föreslagna lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2016. Den 12 juni 2014 beslutade regeringen att överlämna propositionen Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen bl.a. att bindande prisuppgift ska lämnas före färd om jämförpriset för resan överstiger 500 kronor, att polisen ska kunna omhänderta taxifordons registrerings skylt om dess taxameterutrustning inte uppfyller föreskrivna krav samt att innehav av flera taxiförarlegitimationer och förarens användning av ogiltig legitimation förhindras. Föreslagna lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2015. Den 22 maj 2014 beslutade regeringen om propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg (prop. 2013/14:234) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen bl.a. att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg. Förslaget innebär en

sanktionsväxling på så sätt att sanktionsavgifter införs istället för dagens böter för den som överträder bestämmelserna om cabotagetransport på väg. Den föreslagna lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

Regeringen kommer att återkomma med ytterligare åtgärder för ökad regelefterlevnad.

Kommunal medfinansiering

Genom att ställa tydliga krav på kommunerna om medfinansiering och ökat bostadsbyggande i utbyte mot efterfrågade infrastrukturinvesteringar kan investeringarna i både bostäder och infrastruktur öka. Regeringen anser att den s.k. Stockholmsförhandlingen, en förhandling mellan staten och berörda kommuner och landsting, är ett framgångsrikt exempel på detta. Detta sätt att arbeta kommer också att användas inom ramen för förhandlingen Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106), som ska begagna sig av modellen i de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Skåne. Utbyggnaden av nya stambanor innebär även långsiktiga investeringar i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Stambanorna ska knyta ihop vårt land och stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. En förutsättning för dessa satsningar är att de ska finansieras ansvarsfullt. Finansieringen kan komma från såväl staten, berörda kommuner och landsting, brukaravgifter samt privata investerare. Kommittén ska också lämna fram förslag om värdeåterföring. Regeringen har, som utskottet noterat, i uppdraget med att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan m.m. för 2014–2025 den 20 december 2012 beslutat att Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag ska genomföras enligt vissa riktlinjer (N2012/6395/TE). Mot bakgrund av ovanstående ser Regeringen för närvarande inget behov av att vidta några ytterligare åtgärder inom det aktuella området. Därmed anser regeringen att riksdagens tillkännagivande att ett tydligare regelverk bör utarbetas för kommunal medfinansiering (bet. 2013/14:TU20, mom. 4, rskr. 2013/14;374) är omhändertaget.

Säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskynas (bet. 2013/14:TU14, mom. 8, rskr. 2013/14:218). Regeringen noterar att Trafikverket för närvarande arbetar med att upprätta ett register för TEN-vägnätet avseende utpekade lämpliga uppställningsplatser för tunga fordon, bl.a. som en följd av genomförandet av bestämmelserna som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra trafikslag och av arbetet inom ramen för Transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Körträning för buss- och lastbilsförare

Den 20 februari 2011 inkom en skrivelse till regeringen från Arbetsförmedlingen med förslag om att införa ett undantag bl.a. i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens så att buss- och lastbilsförare kan körträna under uppsikt av en särskilt utbildad handledare som ännu inte erhållit sitt yrkeskompetensbevis (dnr N2011/7042/TE). Regeringen avser inte att vidta någon åtgärd med anledning av skrivelsen eftersom alla förare ska ha den kompetens som är nödvändig för yrket.

Parkeringsutredningen

I december 2004 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedömdes nödvändig. Huvudsyftet var att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. Utredningen, som antog namnet Parkeringsutredningen, överlämnade i december 2006 sitt betänkande Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109). I betänkandet föreslogs bl.a. att den icke straffrättsliga regleringen för beivrande av felparkering skulle läggas samman till ett enhetligt sanktionssystem vilande på civilrättslig grund. Utredningen före-

slog också att polismyndigheterna inte skulle handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och att polisen inte längre skulle utfärda parkeringsanmärkningar. Efter remissbehandlingen av betänkandet har regeringen valt att inte gå vidare med huvuddelen av utredningens förslag. Förslaget till utökade möjligheter till flyttning av fordon tillgodoses dock genom förslagen i propositionen Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176).

I promemorian Ordningsvakter och väktare (Ds 2003:50) föreslogs ändringar av olika slag ibland annat lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Förslagen har remissbehandlats och Svenska Kommunförbundet har också i en skrivelse hemställt om att förslagen om kommunal parkeringsövervakning i promemorian bör genomföras. Vissa av förslagen rörande bevakningsföretag har genomförts (prop.2005/06:136, bet. 2005/06:JuU35, rskr. 2005/06:299). Beträffande övriga delar bör för-

slagen tas upp i samband med att reglerna om parkeringsövervakning i framtiden ses över.

4.5.3 Analys och slutsatser

Sammantaget börjar transportsystemet långsamt att bidra till Sveriges klimatarbete, och antalet dödade i vägtrafiken var under 2013 det lägsta sedan andra världskriget. Men tillgängligheten har inte utvecklats mycket enligt Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen.

Analys och slutsatser beträffande måluppfyllelsen om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 4.3 Samlad målbedömning för transportområdet

Funktionsmål	Analys och slutsatser	Trend
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Det finns flera områden att arbeta vidare med, såsom att minska avvikelserna från fastställd underhållsstandard i vägsystemet och att åtgärda de allvarliga fel i järnvägsnätet som löpande upptäcks. Beträffande bekvämlighet och trygghet är nivåerna i stort sett oförändrade jämfört med tidigare år.	Oförändrat
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år. Om detta fortsätter riskerar det att minska konkurrenskraften.	Oförändrat
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Tillgänglighet till service och arbetsmarknad har försämrats över tid. När det gäller tillgänglighet till bytespunkter i kollektivtrafiken är underlaget begränsat till 2012 och 2013, och utan större förändring. Utvecklingen av den interregionala tillgängligheten är svårbedömd men uppvisar inga tydliga tecken på förbättring. Den internationella tillgängligheten och åtkomligheten med flyg uppvisar en försämring jämfört med föregående år med kortare möjlig vistelsestid och färre destinationer.	Negativt
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor består. Totalt var representationen av kvinnor i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statligt ägda bolag inom transportområdet över 45 procent under 2013. Däremot var representationen av kvinnor på regional och lokal nivå under 40 procent. Det saknas fortfarande indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor såväl som män när samråd görs med medborgarna i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster.	Oförändrat
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat de senaste åren. Trafikverket fortsatte under 2013 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Andel fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.	Positivt
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Vissa tecken finns på att barns möjligheter att själva använda transportsystemet har ökat, andra på att de är i stort sett oförändrade. Exempelvis visar olycksstatistiken att färre barn förolyckades i vägtrafiken under 2013, vilket skulle kunna tyda på en säkrare trafikmiljö. Men barns färd sätt har förändrats till mer bilåkande, vilket tyder på att barn i mindre utsträckning använder transportsystemet själva. Utfallet av projektarbeten som genomförts för att förbättra barns trafiksituationer behöver få mer genomslag och följas upp bättre. Den	Oförändrat

samlade bedömningen är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Både utbudet och resandet inom kollektivtrafiken fortsätter att öka. Däremot har det blivit dyrare att resa med kollektivtrafik relativt andra varor och tjänster. Därtill upplever resenärerna att det blivit svårare att köpa biljetter. Marknadsöppningen i kollektivtrafiken har ännu inte fått något stort genomslag på resandets förutsättningar och vissa identifierade problem kvarstår att lösa. Inga förändringar går att se i gång- och cykelresandet och dess förutsättningar bedöms vara desamma nu som tidigare. Den samlade bedömningen är att förutsättningarna är jämförbara med när målen antogs.	Oförändrat
Hänsynsmål	Analys och slutsatser	Trend
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Antalet personer som omkom och antalet svårt skadade inom vägtransportområdet minskade under 2013 jämfört med 2012. Antalet allvarligt skadade ökade 2013 men nivån bedöms ändå vara i linje med att nå etappmålet för 2020. Antalet omkomna 2013 var det näst lägsta sedan 1940-talet. Medelvärdena för de senaste tre åren var också väl under basvärdena för åren 2006-2008. Sammantaget bedöms att utvecklingen varit positiv.	Positivt
Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Inom yrkessjötrafiken omkom 4 personer under 2013 och 5 personer blev allvarligt skadade. Samtliga var män över 18 år. Inom fritidsbåtstrafiken omkom 36 personer. Av de omkomna var 30 män varav hälften var över 60 år. Totalt för sjötrafiken ligger medelvärdet för omkomna de tre senaste åren under basvärdet. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritidssjöfarten gör att antal skadade enligt mätning ökar och kommer att fortsätta öka.	
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägs-transportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade med en person under 2013 jämfört med 2012. Snittnivån under de tre senaste åren är något högre än basvärdet och måste minska med hela 59 procent för att nå målet för 2020. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2013 ökade också och ligger 16 procent över 2020 års målnivå. Med tanke på de höga dödstalen är den övergripande bedömningen att utvecklingen inte sker i linje med målen för 2020.	Negativt
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna minskade mellan 2012 och 2013, från 12 till 5 personer. Antal allvarligt skadade uppgick till 9 personer, det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Under 2012 skadades 18 personer allvarligt. Samtliga allvarligt skadade var inom kategorin allmänflyg, dvs. skärm-, ballong-, hängflyg, och ultralätta plan. De flesta haverier har inträffat med små luftfarkoster. Inget haveri med ett kommersiellt flygplan har inträffat under den studerade perioden men totalt inom lufttransport har utvecklingen inte uppfyllt preciseringen om fortlöpande förbättringar.	Oförändrat
Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende.	Transportsektorns utsläpp av koldioxid ligger nu strax under nivån för 1990. Energieffektiviteten förbättras kontinuerligt för persontrafiken på väg. Luftfartens energieffektivitet för persontransporter har också utvecklats positivt under senare år. Andelen förnybar energi av transportsektorns energianvändning fortsätter att öka.	Positivt
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	För vissa miljö kvalitetsmål har utvecklingen inom transportsektorn varit positiv sett över längre tid. För andra områden pekar indikatorer dock mot att utvecklingen stannat av. Genomförda åtgärder för de mest bullerutsatta verkar inte räcka för att minska antalet personer som utsätts för bullernivåer över riktvärdena, och åtgärdsstakten för att gynna biologisk mångfald och minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov.	Oförändrat

Redovisning av investerings-, drift- och underhållsverksamhet

Nationell plan 2010–2021

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt uppgick den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2010–2021 till 417 miljarder

kronor i 2009 års prisnivå (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Den totala statliga finansieringsramen fördelades enligt riksdagens beslut på följande sätt.

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,

- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet,
- 217 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

I direktiven för åtgärdsplaneringen den 19 december 2008 (dnr N2008/8698/IR, N2008/8869/IR) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 217 miljarder kronor skulle delas upp. En del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 183,9 miljarder kronor samt en del på 33,1 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehöll ett antal nya investeringar som delvis finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av vårtilläggsbudgeten för 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen² för dessa investeringar för perioden 2010–2021 ska uppgå till 50 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder för samma period på 417 miljarder kronor i 2009 års prisnivå som riksdagen tidigare har beslutat om.

År 2013 var det fjärde året i de då gällande nationella och regionala planerna. Tabell 4.4 nedan redovisar en uppföljning av genomförda åtgärder 2010, 2011, 2012 och 2013 i förhållande till den dåvarande fastställda ramen.

² I samband med behandlingen av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem beslutade riksdagen att planeringsramen för dessa investeringar ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025.

Tabell 4.4 Uppföljning av den tidigare nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021

	Ram statliga medel 2010–2021	Utfall 2010	Utfall 2011	Utfall 2012	Utfall 2013	Utfall 2010–2013
Statlig ram för planeringsperioden 2010-2021	417 000					
<i>Utveckling av transportsystemet</i>						
Utveckling väg	72 600	7 748	7 322	8 427	7 549	31 046
Utveckling järnväg	79 550	11 615	10 533	9 690	7 409	39 247
Länsplaner	33 500	2 437	2 170	2 455	2 613	9 675
Flygplatser	800	103	103	63	63	332
Sjöfart	1 250	0	1	1	251	253
Ränta och amortering	29 300	775	1 327	1 439	1 581	18 944
Summa Utveckling av transportsystemet	217 000	22 678	21 456	22 075	19 467	85 675
<i>Drift, underhåll och bärighet</i>						
Drift och underhåll vägar	110 200	9 164	8 762	9 296	9 912	37 134
Bärighet vägar	14 800	1 331	1 239	1 507	1 589	5 666
Bidrag till enskilda vägar	11 000	912	995	1 044	1 048	3 999
Drift och underhåll järnväg	64 000	6 525	6 151	7 407	7 878	27 961
Summa Drift, underhåll och bärighet	200 000	17 932	17 147	19 254	20 427	74 760
<i>Finansiering</i>						
Anslag	395 000	34 835	32 458	37 177	37 435	141 389
Lån i Riksgäldskontoret	22 000	5 775	6 145	4 153	2 458	18 530
Summa Finansiering	417 000	40 610	38 603	41 330	39 893	160 435
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter	50 000	202	761	612	11	1 586
<i>Finansiering</i>						
Lån i Riksgäldskontoret, trängselskatt och avgifter	50 000	202	761	612	11	1 586
Totalram för planeringsperioden 2010-2021	467 000	40 812	39 364	41 942	39 904	162 021

I enlighet med den föregående nationella planen har det 2010, 2011, 2012 och 2013 gjorts investeringar avseende de i tabell 4.5 angivna åtgärdsområden för 66 913 miljoner kronor samtidigt som det avsattes 162 511 miljoner

kronor för dessa ändamål för hela planperioden 2010–2021.

Det ger att 41 procent av den totala planen avseende dessa åtgärdsområden hade genomförts vid utgången av 2013.

Tabell 4.5 Uppföljning av åtgärdsområden i den föregående nationell planen för perioden 2010–2021

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009

	Större namngivna investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Trimning och effektivisering	Miljöinvesteringar	Summa
Volym t.o.m. 2013 ¹	54 369	4 785	6 933	826	66 913
Plan 2010–2021	121 055	14 800	21 851	4 805	162 511
Andel av plan (%)	45	32	32	17	41

¹ Kostnader för investeringsobjekt redovisas de år de genomförs, oavsett finansieringsform. Detta gäller också objekt där förskottering skett. Anslagsbelastningen sker de år som återbetalningen görs.

De olika typerna av investeringsåtgärder som genomförts under 2010, 2011, 2012 och 2013 enligt nationell plan och de regionala planerna, och hur kostnaderna fördelats mellan olika typer av åtgärder redovisas tabell 4.6.

Tabell 4.6 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori

Miljoner kronor i löpande prisnivå

Åtgärds kategorier	2010	2011	2012	2013
Motorväg	4 917	4 899	3 681	3 120
Mötesfri landsväg m.fl.	3 350	3 621	4 342	3 487
Gång- och cykelväg	252	220	301	215
Dubbelspår eller flerspår	5 844	6 549	6 597	5 606
Kraftförsörjning	375	369	326	429
Tillgänglighetsanpassning av stationer	191	86	169	79
Övriga kapacitetsåtgärder järnväg	5 412	4 424	2 700	1 659
Övrigt	4 408	5 106	6 393	1 797
Totalt investeringar	24 749	25 274	24 509	21 086

I tabell 4.7 nedan redovisas prognostiserad kostnad i förhållande till plan för större investeringsprojekt.

Tabell 4.7 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående Nationella planen för transportsystemet 2010–2021

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009

Projekt	Väg- Järnväg	Byggstart	Öppnas för trafik	Total kostnad enligt plan inkl. ev. medfinansie- ring	Prognostiserad kostnad 2013-12-31	Prognostiserad kostnad i för- hållande till Nationell plan	Utfall t.o.m. 2013-12-31 (löpande priser)
Citybanan	J	2009	2017	18 405	18 092	98 %	13 772
Förbifart Stockholm	V	2015	Prel. 2020– 2022	27 669	27 669	100 %	1 640
Tomtebodas- Kallhäll, ökad kapacitet (Mälardalen)	J	2011					
E20 Norra länken	(Yttre delen)	2016 och efter 2021	10 709	11 850	1 436	111 %	
E4 Tomtebodas- Haga södra (Norra station)	V	2006	2015	11 925	9 299	78 %	9 164
E18 Hjulsta- Kista	V	2010	2018	753	626	83 %	383
Hallandsås	V	Omstart 2003 (1992)	2015	3 960	3 345	84 %	3 229
E4 Sundsvall	J	2011	2015	10 827	11 286	104 %	10 450

Av tabell 4.7 framgår att för fem projekt ligger den prognostiserade kostnaden under plankostnaden, medan den prognostiserade kostnaden överskrider för två projekt.

De regionala planerna

I tabell 4.8 nedan redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt de regionala planerna

och hur bidragen fördelat sig mellan olika typer av bidrag. I de namngivna investeringarna ingår såväl medel till vägar som till järnvägar. Under 2013 genomfördes åtgärder för totalt 2 561 miljoner kronor. Det innebär att ca 29 procent av den totala planen har genomförts 2010–2013. Fördelningen mellan de olika regionala planerna redovisas i tabell 4.9.

Tabell 4.8 Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna under planperioden 2010–2021

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

År	Namngivna investeringar	Trimning och effekti- visering, miljö och övriga mindre åtgär- der	Statlig medfinansie- ring till kommuner för trafiksäkerhet, miljö, transportinformatik och flygplatsanlägg- ningar	Statlig medfinansie- ring till trafikvud- män för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart	Bidrag till enskilda vägar	Summa
2010	1 325	699	31	369	13	2 437
2011	852	742	84	477	15	2 170
2012	1 140	586	585	97	19	2 427
2013	1 249	621	585	557	21	3 033
2010-2021	15 743	6 998	2 409	7 601	349	33 100
Utfall i andel av plan t.o.m. 2013	29 %	38 %	34 %	20 %	19 %	29 %

Tabell 4.9 Uppföljning av de regionala planerna för planperioden 2010–2021*Kostnader i miljoner kronor, löpande priser*

Län	Utfall 2013	Utfall 2010–2013	Plan 2010–2013	Plan 2010–2021	Andel som genomförs under 2010–2013 av plan 2010–2021
Stockholm	513	2 033	2 484	7 851	26 %
Uppsala	136	483	480	1 518	32 %
Södermanland	98	213	290	917	23 %
Östergötland	68	420	425	1 342	31 %
Jönköping	145	403	391	1 236	33 %
Kronoberg	14	179	215	678	26 %
Kalmar	106	274	251	793	35 %
Gotland	15	73	65	205	36 %
Blekinge	16	147	154	487	30 %
Skåne	459	1 256	1 276	4 033	31 %
Halland	41	238	335	1 060	22 %
Västra Götaland	254	1 647	1 846	5 835	28 %
Värmland	74	246	277	877	28 %
Örebro	73	236	299	944	25 %
Västmanland	59	222	240	758	29 %
Dalarna	87	267	311	983	27 %
Gävleborg	56	245	276	873	28 %
Västernorrland	38	204	220	696	29 %
Jämtland	70	140	151	477	29 %
Västerbotten	73	243	251	794	31 %
Norrbottn	87	257	235	743	35 %
Centrala kostnader, ej fördelat på län	66	170	-	-	-
Summa	2 548	9 595	10 473	33 100	29 %

I april 2011 meddelade regeringen sin avsikt att vidta åtgärder för att möjliggöra ytterligare kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet med 800 miljoner kronor under 2011. Därutöver höjdes banhållningsanslaget med 1 800 miljoner kronor i statens budget för 2012 och med 1 800 miljoner kronor för 2013. Denna satsning innebär att Trafikverket har genomfört extra åtgärder för 1 380 miljoner kronor under 2012 och extra åtgärder 2013 för 2 190 miljoner kronor. Den största delen av satsningen 2012 och 2013 – 2 690 miljoner kronor – har använts till öka reinvesteringar som syftar till att gagna funktionen på landets högtrafikerade banor. Som exempel kan nämnas att ca 166 kilometer järnvägsspår och 42 spårväxlar byttes under 2012 och 2013. Under 2012 och 2013 byttes också 280 kilometer kontaktledning.

Den återstående delen av använda medel i den särskilda satsningen på järnväg 2012 och 2013 – 880 miljoner kronor – har använts till investeringar i mindre åtgärder för trimning och effektivisering av järnvägssystemet men även till viss del till större investeringar. Investeringar har bl.a. gjorts i de större projekten Malmbanan, Kilafors–Holmsveden, Stockholm C–Sörentorp, Värmlandsbanan samt Hallsberg–Degerön.

Underhåll av belagda vägar är oftast den regulator som används för att kompensera höga vinterväghållningskostnader. Underhållskostnaden för 2013 ökade något jämfört med 2012. Under de senare åren liksom under 2013 har storstäder och övriga stamvägar prioriterats. Trafikverket har sedan 2012 en fastställd underhållsstandard för tillståndet på belagda vägar som är uttryckt i tillståndsmåttet IRI (International

Roughness Index). tillståndet för det belagda vägnätet redovisas 2013 för första gången i förhållande till underhållsstandarden. Andelen väg som inte uppfyller standarden har minskat något under året. Utvecklingen är positiv för storstadsvägar och övriga stamvägar genom den satsning som genomförts på dessa. Övriga vägtyper har en svagt positiv utveckling. På lägre trafikerade vägtyper är det ojämnheter som dominerar när avvikelser från underhållsstandarden detekteras.

Även på väghållningsanslaget gjordes en stor satsningen i statens budget 2012 och 2013. Av de

totalt 1 400 miljoner kronor extra som Trafikverket tilldelades 2012 och 2013 har 920 miljoner kronor använts till underhållsåtgärder och 480 miljoner kronor till investeringar. Den största delen av underhållsåtgärderna har avsett byte av vägbeläggning, men bland åtgärderna finns även förbättring av trafikinformation. Till exempel har kameror och detektorer byggts ut längs med pendlingsstråken i Stockholms-regionen för att tidigare identifiera störningar. De extra investeringsåtgärderna omfattade ett stort antal åtgärder med mindre belopp per åtgärd.

Tabell 4.10 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Bantyp	Tågkilometer (miljoner)	Andel	Spårkilometer	Andel	Kronor Per tågkilometer 2013	Kronor per spårmeter 2010 ¹	Kronor per spårmeter 2011 ¹	Kronor per spårmeter 2012	Kronor per spårmeter 2013
Storstadsområden	32	21 %	1 349	9 %	35	853	970	834	831
Större stråk	66	43 %	4 758	33 %	31	347	344	385	433
Banor för övrig viktig gods- och resandetrafik	39	26 %	4 171	29 %	44	276	200	365	418
Mindre trafik	12	8 %	2 686	18 %	46	177	187	192	203
Ringa eller ingen trafik	1	1 %	1 200	8 %	192	147	106	116	124
Ej indelad i bantyp	2	1 %	455	3 %	307	813	818	1 375	1 370
Totalt	152	100 %	14 619	100 %	41	341	327	394	427

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringskostnad per bantyp har förändrats något från 2012 till 2013. För att behålla jämförbarheten över tiden har åren 2010, 2011 och 2012 justerats på motsvarande sätt.

Tabell 4.11 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Kronor, löpande prisnivå

Vägtyp	Vägstreckkilometer	Andel	Underhåll per vägstreckkilometer 2009 ¹	Underhåll per vägstreckkilometer 2010 ¹	Underhåll per vägstreckkilometer 2011 ¹	Underhåll per vägstreckkilometer 2012	Underhåll per vägstreckkilometer 2013
Storstadsområden	474	1 %	149	136	128	214	145
Övriga nationella stamvägar	7 977	10 %	83	67	38	64	80
Utpekade pendlings- och servicevägar	6 618	8 %	32	38	32	32	46
Övriga för näringslivet utpekade viktiga vägar	38 723	49 %	18	22	16	14	16
Lågtrafikerade vägar	25 229	32 %	10	11	7	8	8
Totalt	79 021	100 %	24	25	17	20	23

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringarkostnad per vägtyp har förändrats något från 2011 till 2012. För att behålla jämförbarheten över tiden har åren 2008, 2009, 2010 och 2011 justerats på motsvarande sätt.

Uppföljning av objekt som färdigställdes 2013

I tabell 4.12 redovisas en kostnadsuppföljning för de större väg- och järnvägsobjekt som färdigställdes under 2013. En jämförelse görs mellan verklig kostnad och beräknad kostnad enligt plan. Som huvudprincip jämförs den verkliga kostnaden med den beräknade kostnaden för respektive objekt då den för första gången togs upp i nationell plan. Av tabellen framgår vilket år regeringen hade fattat planbeslut vid byggstart.

För att kunna jämföra kostnaderna redovisas dessa i 2013 års priser. I tabellen redovisas en prisomräkning med både nettoprisindex och det branschrelaterade index som Trafikverket använder³. Som framgår av tabell 4.12 så finns det ingen tydlig trend som visar att objekt generellt sett fördyras i en jämförelse mellan beräknad kostnad och verklig kostnad. Av tabellen framgår dock att användandet av branschindex generellt sett ger en mer positiv bild vid en jämförelse mellan beräknat och verkligt utfall än motsvarande jämförelse med nettoprisindex. Om beräkningarna utgår från branschindex blir den totala förändringen minus 1 (en) procent att

jämföra med plus 18 procent om nettoprisindex används. I Trafikverkets årsredovisning för 2013 förklaras och kommenteras kostnadsutvecklingen på projektnivå.

³ Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner.

Det branschindex Trafikverket använder bygger på Statistiska centralbyråns entreprenadindex E84 och återspeglar den generella prisutvecklingen i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

Tabell 4.12 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2013

	Aktuellt Regeringsbeslut vid byggstart	Beräknad kostnad	Branschindex		Kostnadsförändring	Nettoprisindex			NNK	
			Verklig kostnad			Beräknad kostnad	Verklig kostnad	Kostnadsförändring	Beräknad NNK1 i plan (branschindex)	Uppföljd NNK2 (branschindex)
Järnväg										
Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet	2004	Följs upp 2014								
Umeå, ny godsbangård inkl. ombyggnad av personbangård	2004	1 267	1 321	4 %	871	1 186	36 %	0,4	0,2	
Förslöv-Ängelholm	1994	1 087	857	-21 %	541	666	23 %	-		
Kraftsamling Göteborg ofördelat	2010	Följs ej upp								
Trädsåkra järnvägar	2010	231	494	114 %	209	471	125 %	-		
Emmaboda-Karlskrona/Kalmar, fjärrblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/tim	2010	1 137	956	-16 %	1 028	942	-8 %	-0,3	-0,2	
"Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp1) (Stockholm, Älvsjö-Ulriksdal, Sundbyberg)" samt Kraftsamling Stockholm-Mälardalen (etapp 3)	2010	Följs ej upp								
Gävle-Sundsvall, ökad kapacitet (inkl. planering Dingersjö)	2010	1 080	679	-37 %	743	647	-13 %	0,0	0,5	
Stockholm C, förstärkt kraftförsörjning	2004	520	345	-34 %	357	327	-8 %	-		
Eskilstuna, omformarstation	2010	123	107	-13 %	112	101	-10 %	-		
Kil-Skåre, ny mötesstation	2004	139	134	-4 %	126	157	25 %	2,4	2,6	
Södertälje hamn-Södertälje C, dubbelspår och funktionsanpassning av bangård		920	1 143	24 %	831	1 116	34 %	0,1	-0,1	
Alvesta resecentrum, Örsjö mötesstation, Åryd mötesstation och Växjö bangårdsombyggnad		235	410	74 %	212	405	91 %	0,7 % resp. -0,2 %	0,8 % resp. -0,5 %	
Motorväg										
E4 Tpl Rosersberg	2010	176	325	85 %	167	322	93 %	2,5	0,9	
Riksväg 50 Mjölby-Motala	2010	1 849	1 786	-3 %	1 745	1 774	2 %	0,3	0,3	
Riksväg 40 Slambymotet	2010	131	171	31 %	123	170	38 %	2,1	1,3	
Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort										
Riksväg 27 förbi Andersorp och Gislaved	2010	282	222	-21 %	263	223	-15 %	0,6	1,1	
Länsväg 151 förbi Värnamo	2010	108	77	-29 %	101	77	-24 %	1,1	1,9	
Väg 66 Surahammar-Sothällen	2010	36	55	53 %	33	55	67 %	1,9	0,8	
Väg 35 Östra länken	2010	232	272	17 %	217	272	25 %	-		

(samfinansiering 50%)									
Riksväg 50 förbi Vadstena	2010	53	69	30 %	50	68	36 %	-2,2	-
Väg 61 Kalleviken-Gate	2010	82	98	20 %	76	98	29 %	0,4	0,2
Väg 90 Bollsta-Hällsjö (väg 83257675)	2004	99	162	64 %	72	171	138 %	0,5	-0,1
Hedenlänken mellan Hedenområdet i Bollnäs kommun och väg 50	2010	33	34	3 %	31	34	10 %	4,4	4,2
Trafikplats Jung	2010	76	95	25 %	71	95	34 %	-0,1	-0,3
Totalt		9 896	9 812	-1 %	7 979	9 377	18 %		

Redovisning av affärsverken

Ekonomiskt resultat

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som inom sitt ansvarsområde ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bland annat att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.

Verksamheten finansieras i huvudsak genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter samt övriga intäkter från exempelvis försäljning av sjökortsdata och uthyrning av isbrytare. Sjöfartsverket tilldelas även anslag som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåttrafiken samt för viss kanaltrafik. De totala intäkterna 2013 uppgick liksom för 2012 till 1 920 miljoner kronor varav 206 miljoner kronor utgörs av intäkter från anslag.

Tabell 4.13 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2012	Intäkter 2013	Resultat 2012	Resultat 2013
Sjöfartsverket, totalt	1 920	1 920	-194	-58
Sjöfartsavgifter	1 391	1 347	1 391	1 347
Övriga externa intäkter	529	573	529	573

Resultatet efter finansiella poster för 2013 uppgick till -58 (-194) miljoner kronor. Resultatet för 2013 har således förbättras med 136 miljoner kronor jämfört med 2012. Under 2012 belastades resultatet av effekten av ändrade beräknings-

grunder för pensionskulder med en negativ effekt om -174 miljoner kronor. Det underliggande rörelseresultatet har försämrats med 59 miljoner kronor.

Sjöfartsverket redovisade ett eget kapital om 85 miljoner kronor jämfört med -27 miljoner kronor året innan.

De ekonomiska målen för Sjöfartsverket under 2013 var att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel, samt att soliditeten långsiktigt ska uppgå till minst 25 procent.

Tabell 4.14 Översikt av de ekonomiska målen 2011–2014

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2011	Mål 2012	Utfall 2012	Mål 2013	Utfall 2013	Mål 2014
Räntabilitet (%)	Neg	3,5	Neg	3,5	Neg	3,5
Soliditet (%)	5,9	25	Neg	25	Neg	25

Sjöfartsverket har inte uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste tre åren. En förklaring är att resultatet har påverkats av ökade pensionskostnader till följd av ändrade beräkningsgrunder. Likaså har resultatet belastats av ökade kostnader för isbrytningen. Sjöfarten har också upplevt minskade godsvolymer och ett minskat antal anlöp, vilket har lett till minskade intäkter från farledsavgifter. Även lotsvolymerna har minskat, men genom avgiftsökningar är intäkterna från lotsningen i princip oförändrade jämfört med 2012.

Sjöfartsverket har genomfört ett omfattande internt effektiviseringsarbete och har realiserat stora kostnadsbesparingar med bibehållen verksamhet.

För att få full kostnadstäckning för sjö- och flygräddningsverksamheten ökas de årliga anslagen permanent med 45 miljoner kronor från

2014. Åren 2014–2016 tilldelas Sjöfartsverket tillfälligt ökade anslag om 300 miljoner kronor för utgifter för isbrytning och drift av kanaler.

I dagsläget har Sjöfartsverket en teknikneutral miljödifferiering av farledsavgiftens fartygsdel dvs. om fartyget går på LNG, lågsavlig bunkerolja eller använder skrubbrar dvs. avgasrenings-system kan fartyg ansöka om reduktion av farledsavgiften. Denna miljödifferieringsreducering uppgår idag till cirka 30 miljoner kronor.

Efter nyår då svaveldirektivets regler träder ikraft kan ingen svavelrabatt utgå längre varför det endast kommer att finnas en farledsmiljödifferiering av kväveutsläpp som totalt uppgår till cirka 20 miljoner kronor per år.

Regeringen följer noga den ekonomiska utvecklingen hos Sjöfartsverket och avser att utvärdera den ekonomiska styrningen och organisationen för att säkerställa att den verksamhet Sjöfartsverket bedriver kan upprätthållas i ekonomisk balans.

I samband med budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr.2013/14:131) fick Sjöfartsverket en ökad tilldelning av anslag från och med 2014 på 345 miljoner kronor. Av dessa föreslogs 300 miljoner kronor att anslås för de kommande tre åren. Dessa medel, ska enligt förslaget, användas till isbrytning och kanalverksamhet. Vidare avsattes 45 miljoner kronor som en permanent förstärkning av anslaget för sjö- och flygräddning.

Uppföljning av investeringsplaner

Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2011–2013 omfattade totalt 930 miljoner kronor. I stora drag ligger investeringarna i nivå med det prognostiserade utfallet. De större investeringsposterna är livstidsför längning av isbrytare, farleds- och kanalförbättringar samt investeringar i ett nytt helikoptersystem för sjö- och flygräddningen. För åren 2011 och 2012 finansierades investeringarna med Sjöfartsverkets egna medel men för 2013 togs även ett lån på 240 miljoner kronor i Riksgäldskontoret för att delfinansiera investeringen i nya räddningshelikoptrar.

Luftfartsverket

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska

målen uppnås. Luftfartsverket ska inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten. Verket ska också nationellt och internationellt främja forskning, utveckling och införande av ny teknik av betydelse för verksamheten. Luftfartsverket får härutöver bedriva utbildning av flygledare och direkt eller genom till verket knutna bolag bedriva tjänsteexport inom sitt verksamhetsområde. Affärsverksamheten finansieras genom Luftfartsverkets andel av avgifter på luftfarten, den s.k. en route-avgiften och intäkter i verksamheten. Den övervägande delen av Luftfartsverkets inkomster kommer från den en-routeverksamheten.

Tabell 4.15 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2012	Intäkter 2013	Resultat 2012	Resultat 2013
Luftfartsverket, totalt	3 076	3 093	5	79
Luftfartsintäkter	2 432	2 170		
Övriga rörelseintäkter	644	922		

Det ekonomiska målet för 2013 var att ge en avkastning på fyra procent på eget kapital samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet uppgick för 2013 till 95 miljoner kronor, vilket motsvarar 10 procent på eget kapital. Luftfartsverket överträffade alltså målet för räntabilitet. Resultatet överträffar också den prognos om 35 miljoner kronor som redovisades i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, avsnitt 3.7.16). Den positiva resultatutvecklingen beror dels på viss trafik tillväxt, dels på ett fortsatt aktivt arbete med att reducera kostnaderna. Soliditeten uppgick per den 31 december 2013 till 13 procent. Målet för soliditet nåddes inte fullt ut. Orsaken till att målet för soliditet inte nåddes är den stora och växande pensionsskulden, vilken påverkats negativt av låga räntenivåer. Årets avsättningar till pensioner inklusive löneskatt är 384 miljoner kronor högre än föregående år.

Tabell 4.16 Översikt av de ekonomiska målen 2011–2014

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2011	Mål 2012	Utfall 2012	Mål 2013	Utfall 2013	Mål 2014
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	14	4	1	4	10	4
Soliditet (%)	15	15	13	15	13	15

Uppföljning av investeringsplaner

Målet för 2013 var att ge en avkastning på 4 procent på eget kapital samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet uppgick för 2013 till 95 miljoner kronor, vilket motsvarar 10 procent på eget kapital. Soliditeten uppgick per den 31 december 2013 till 13 procent. Vad gäller avkastning på eget kapital överträffade Luftfartsverket därmed målet, medan målet för soliditet inte nåddes fullt ut. Orsaken till att målet för soliditet inte nåtts är den stora och växande pensionskulden, vilken påverkats negativt av låga räntenivåer.

Luftfartsverkets investeringsplan för 2014–2016 omfattar 442 miljoner kronor under perioden, vilket i huvudsak är i nivå med föregående års investeringsplan. Vid budgeteringstillfället prognosticerades utfallet för 2013 till 140 miljoner kronor. Det faktiska utfallet för 2013 uppgår till 90 miljoner kronor. Det innebär att utfallet understiger prognosen med 50 miljoner kronor. En viktig förklaring till det lägre utfallet är att investeringar avseende fjärrstyrda torn (RTC) och ersättningsinvestering av primärradar för Stockholm TMA inte ägt rum i planerad omfattning. Den största investeringen avser fortsatt utveckling av flygtrafikledningssystemet COOPANS.

4.6 Politikens inriktning

4.6.1 Ett långsiktigt hållbart transportsystem för EU:s lägsta arbetslöshet år 2020

Genom investeringar i bl.a. järnvägar och vägar skapas nya jobb och sänkta kostnader för företagen. Regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020, samtidigt som sysselsättningsgraden ökar. Ett robust och effek-

tivt transportsystem med god kapacitet är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige. Sveriges geografi understryker transportsystemets betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Därför är transportpolitiken och satsningar på infrastruktur avgörande för Sveriges framtida utveckling.

Sverige hålls ihop genom åtgärder som förbättrar långsiktiga förutsättningar för jobb, delaktighet och hållbar tillväxt i hela landet. Transportsystemet är en grundläggande del i detta arbete.

Infrastruktur knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. En del i detta är att exportföretagen ska kunna utvecklas. Regeringens ambitioner med en ny-industrialisering av Sverige förutsätter väl fungerande transportinfrastruktur. Förbättrade kommunikationer innebär att det blir lättare att pendla till och från arbetet samt att möjligheterna att välja bostadsort ökar. Förbättrade kommunikationer ökar också möjligheterna till tillväxt inom besöksnäringen. Genom ökad tillgänglighet skapas regionintegrering och regionförstoring, vilket har stor betydelse för tillväxt, minskad arbetslöshet och arbetsmarknadens matchning av arbetskraft. Investeringar i transportinfrastruktur bidrar direkt till arbetstillfällen i järnvägs- och anläggningsbranschen.

Ett effektivt och modernt transportsystem bidrar till att Sverige ska kunna bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle. Ett långsiktigt hållbart transportsystem kan också vara katalysator för ny teknik och växande företag.

Ett effektivare transportsystem för fler jobb

Den nu gällande trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 har en total ekonomisk ram fastställd av riksdagen på 522 miljarder kronor. Ramen fördelas enligt följande.

- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar.
- 86 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Regeringen föreslår i denna proposition att den statliga svenska transportinfrastrukturen tillförs ytterligare resurser. Det handlar totalt om ca 7 miljarder kronor under mandatperioden. Järnvägens underhåll tillförs ca 5 miljarder kronor och en särskild kollektivtrafiksatsning på 2 miljarder kronor görs.

Regeringen påbörjar omedelbart och skyndsamt ett arbete med att införa en avståndsbase-rad vägslitageskatt som även omfattar utländska åkare, med ambitionen att detta ska genomföras under mandatperioden. En sådan skatt bidrar till att långväga godstransporter flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och bidrar till schysta villkor inom åkerinäringen. Energieffektiviteten för persontransporter på väg fortsätter att förbättras medan godstransporter på väg haft en oförändrad energieffektivitet. Medel motsvarande intäkterna från skatten ska användas för att stärka transportsystemet.

Andra viktiga utgångspunkter och initiativ

- Resenärer ska kunna lita på att tågen går i tid. Regeringen vill förbättra och bygga ut såväl det nationella järnvägsnätet som den regionala spårtrafiken och börja bygga banor för höghastighetståg. Förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen med inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner ska prövas. Regeringen avser inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.
- Om Stockholms läns landsting och Stockholms stad önskar förhandla med regeringen om användningen av trängselskatter eller finansieringen av Förbifart Stockholm kommer regeringen att möta det önskemålet. Projektet fryses i väntan på besked huruvida det finns önskemål om en sådan förhandling. Om en ny uppgörelse inte nås före den 1 maj 2015 fortsätter byggandet av Förbifart Stockholm enligt plan.
- Fler svenska städer behöver förbättra sin kollektivtrafik bl.a. i syfte att minska klimatutsläppen. Staten ska genom stadsmil-

jövartal stimulera hållbara transporter i städer. Regeringen föreslår i denna proposition att 500 miljoner kronor per år avsätts till insatser för förbättrade stadsmiljöer 2015–2018 i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i tätort.

4.6.2 Öka satsningar på drift och underhåll

Drift och underhåll av landets järnvägar och vägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan. Ett tillförlitligt och robust transportsystem kräver att tillräckliga resurser avsätts för drift och underhåll. Sverige har under många år satsat för små resurser på drift och underhåll av järnvägssystemet vilket bidragit till den förseningsproblematik som systemet dras med framför allt vintertid. Regeringen genomför därför en fortsatt kraftfull förstärkning av drift, underhåll och reinvesteringar, i synnerhet med syftet att höja tillförlitligheten i det svenska järnvägssystemet. Åtgärderna skapar även arbetstillfällen i maskin-, åkeri- och järnvägs- och anläggningsbranscherna. Satsningen på järnvägsunderhåll i denna proposition uppgår till ca 5 miljarder kronor fram till och med 2018. Underhållsinsatserna på järnväg koncentreras till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst. Det handlar på järnvägssidan om stambanorna, särskilt kring storstäderna, och även de transportstråk som näringslivet har prioriterat som mest angelägna.

Trafikverket är en dominerande beställare på området för spårunderhållstjänster och det är därför av vikt att verket följer utvecklingen inom marknaden för dessa tjänster. Det är nödvändigt att Trafikverket har tillräcklig kunskap om anläggningens tillstånd och nödvändiga åtgärdsbehov för att kunna fullgöra förvaltningsansvaret i alla delar från långsiktig planering till säkrandet av effektivt genomförda (operativa) åtgärder. Den pågående utredningen om järnvägens organisation (dir. 2013:46), vilken kommer att slutredovisas under juni 2015, kommer att belysa förutsättningar för ett återtagande av drift och underhåll inom järnvägen och ge förslag på eventuella behov av fortsatta åtgärder och utredningar.

Regeringen avser vidta åtgärder för att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

Ett förbättrat järnvägssystem

Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, en ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken.

Det svenska järnvägssystemet står inför ett antal utmaningar såsom att tillhandahålla infrastrukturkapacitet och transportlösningar av tillräcklig omfattning och kvalitet, och att åstadkomma nödvändig samverkan mellan berörda aktörer. Regeringen anser att det finns påtagliga behov av att identifiera åtgärder som ytterligare skulle kunna förbättra järnvägens funktionssätt.

Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare ska göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningen har antagit namnet Utredningen om järnvägens organisation. Uppdraget ska enligt de ursprungliga direktiven genomföras i två steg. Utredaren överlämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83).

Regeringen anser att utredningens delbetänkande förstärker bilden av att det finns möjligheter att förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att transportkunderna ska kunna erbjudas bättre och effektivare transporttjänster med tåg.

En fråga av särskilt stort intresse för hur effektivt järnvägssystemet fungerar är användning och tilldelning av infrastrukturkapacitet. Även om kapaciteten på järnväg är en begränsad resurs finns flera sätt att öka den tillgängliga kapaciteten utan att det behöver innebära stora infrastruktuursatsningar. Det kan handla om mindre insatser som t.ex. att köra längre godståg, men också om hur järnvägsföretagen genom sina fordonsinvesteringar kan bidra till att minska järnvägens kapacitetsproblem. Det handlar både om att använda tåg med hög kapacitet och även om att utreda vilket utrymme EU-rätten ger att

tydliga krav ställs på tågoperatörerna att använda strömvagnar och hjul som är skonsamma mot järnvägsanläggningen. Vidare bör prioriteringskriterier, knapphetsprissättning och trängselavgifter utvecklas och användas som inslag i fördelningsprocessen i syfte att göra den mer transparent och leda till en effektiv användning av infrastrukturen.

Den 3 april 2014 preciserade regeringen uppdraget till utredaren (dir. 2014:52). Utredaren ska utföra uppdraget inom områdena järnvägens framtida utveckling, rollfördelning och samordning inom järnvägssektorn, transporttjänster av god kvalitet på en öppen marknad, användning och tilldelning av kapacitet, byggande och underhåll av infrastrukturen, tillgång till tjänster samt reglering, tillsyn och uppföljning. Regeringen kommer som ovan nämnts att överväga att ge utredaren tilläggsdirektiv. Uppdraget ska enligt nuvarande direktiv redovisas senast den 30 juni 2015.

4.6.3 Öka transportsystemets tillförlitlighet

Ett robust transportsystem ska på ett bra sätt klara av både väntade och oväntade händelser. Infrastrukturen ska vara utformad så att stopp och störningar till följd av olyckor, trängsel, fordonsfel eller fel och skador på infrastrukturen minimeras. Effektiv drift av väg- och järnvägsnäten är en viktig förutsättning för att kunna använda tillgänglig kapacitet på bästa sätt. Det handlar om att förebygga störningar genom optimerad trafikledning och trafikinformation samt att minska effekten av oplanerade störningar genom trafikledning, trafikplanering och trafikinformation. För att reducera sårbarheten och använda transportsystemet effektivt behövs också planerade och väl fungerande åtgärder för drift, underhåll och reinvesteringar. Störningar kan förebyggas genom att optimera intervall för underhåll och reinvestering och det är också en viktig förutsättning för att skapa ett robust transportsystem. Det är nödvändigt att minska effekten av störningar genom avhjälpande åtgärder vid oförutsedda händelser såsom tekniska fel, besvärliga vädersituationer eller olyckor. Känsligheten för störningar kan också minskas på ett effektivt sätt i närtid genom kapacitetshöjande trimningsåtgärder i det befintliga systemet.

Två viktiga åtgärder är

- ökade satsningar på drift och underhåll, samt
- kraftfullare styrning och uppföljning.

Kraftfullare styrning och uppföljning

För att möjliggöra en effektiv styrning av drift och underhåll är det viktigt att det tydligt går att beskriva hur olika drifts- och underhållsinsatser leder till önskade effekter på transportsystemet, hur prioriteringar av insatser kan ske samt hur en förbättrad och utvecklad åiterrapportering kan säkerställas med relevanta samhällsekonomiska bedömningar. Trafikverket inför på regeringens uppdrag ett styrramverk för drift och underhåll som effektivt och ändamålsenligt kraftigt ska förbättra styrningen och uppföljningen. Trafikverkets utvecklingsarbete inom området går i rätt riktning och regeringen är angelägen om att detta fortsätter i hög takt.

Ett viktigt bidrag till ett effektivare utnyttjande av järnvägens kapacitet är att fortsätta utveckla systemet med kvalitetsavgifter. Regeringen uppdrog den 10 juli 2014 åt Trafikverket att inför tågplan 2016 utveckla avgifter som syftar till att minska störningar i järnvägssystemet (dnr N2014/3121/TE). Samtidigt uppdrog regeringen åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att bistå Trafikverket i arbetet med att utveckla sådan avgift som avses i 7 kap. 5 a § järnväglagen (2004:519), med syfte att minska störningarna i järnvägssystemet (dnr N2014/3123/TE). Regeringen uppdrog samtidigt åt Transportstyrelsen att redovisa hur tillsynen av fastställande och uttag av sådan avgift som avses i 7 kap. 5 a § järnväglagen – och som syftar till att minska störningar i järnvägssystemet – kan bli mer effektiv och vid behov skärpas (dnr N2014/3122/TE). Detta innebär att den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen ska betala en avgift. Väl utformat bör detta system motivera parterna att bidra med sina åtgärder för att reducera driftstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda i sin helhet.

För att regeringens kraftfulla höjning av anslagen till infrastruktur inte ska urholkas av snabba ökningar av kostnader i utförandedet är det av största vikt att Trafikverkets och entreprenadbranschens ansträngningar för ökad produktivitet och innovationsgrad inom branschen

är framgångsrika. Trafikanalys har fått ett särskilt uppdrag att analysera och utvärdera utvecklingen inom detta område.

Kollektivtrafik i tätort

Befolkningen i de svenska storstäderna växer kraftigt. Täta städer med god kollektivtrafik och samhällsservice behövs för att fler ska kunna leva hållbart och för att öka takten i arbetet med att nå Sveriges miljö kvalitetsmål nås. I växande städer är det trångt i kollektivtrafiken. Det behövs aktiva åtgärder för klimatsmarta städer. Mot denna bakgrund föreslår regeringen i denna proposition en satsning på kollektivtrafik.

Skatter och avgifter på väg

Regeringen föreslår i avsnitt 6.40.3 och i avsnitt 4.6.7, att trängselskatt respektive infrastrukturavgifter på väg även ska betalas för fordon som inte är registrerade i Sverige. Utlandsregistrerade fordon föreslås omfattas av trängselskatt fr.o.m. den 1 januari 2015. Vad gäller infrastrukturavgifter på väg föreslås utlandsregistrerade fordon omfattas när avgifterna fr.o.m. den 1 januari 2015 börjar tas ut på de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 och Sundsvallsfjärden på väg E4. Skälet till att trängselskatt hittills inte tagits ut för utlandsregistrerade fordon är de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta ut skatt för dessa fordonspassager. Regeringen anser dock att utgångspunkten ska vara att samtliga fordon, även utlandsregistrerade, ska omfattas av en skyldighet att betala såväl trängselskatt som infrastrukturavgift. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon är mer rättvist, vilket bidrar till ökad acceptans av systemet. Att utlandsregistrerade fordon omfattas av skattskyldighet har också en betydelse för konkurrensneutraliteten i åkeribranschen.

Vidare kommer ytterligare ett antal förändringar att genomföras specifikt för trängselskatten i Stockholm. Som ett resultat av Stockholmsförhandlingen kommer trängselskatten i Stockholms innerstad att höjas och trängselskatt kommer att införas på Essingeleden fr.o.m. den 1 januari 2016 (prop. 2013/14:76, bet. 2013/14:SkU24, rskr. 2013/14:186). Med anledning av öppnandet av trafikleden Norra länken och byggandet av den nya stadsdelen Hagastaden kommer tillämpningsområdet för trängselskatt att ändras så att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas. Samtidigt kommer den s.k. Lidingöregeln att slopas

(prop. 2013/14:26, bet. 2013/14:SkU15, rskr. 2013/14:95).

Regeringen har för avsikt att effektivisera avgiftsupptagning för färd över Svinesundsbron genom automatiserade betalstationer.

Ett nordiskt transportsamarbete

Regeringen ser det som särskilt angeläget att intensiviera samarbetet om transporter med de övriga nordiska länderna för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. I Danmark har man framgångsrikt minskat den illegala lastbilstrafiken. Här kan Sverige lära av Danmark. Även sjöfarten lämpar sig väl för nordiskt samarbetet då alla de nordiska länderna är sjöfartsländer med handelsflottor av hög kvalitet. Det finns även anledning att intensiviera det nordiska transportsamarbetet inom EU och internationella organisationer som IMO, International Maritime Organization och ICAO, International Civil Aviation Organization.

4.6.4 Transportsystemet och EU:s inre marknad

Transportpolitiken är en grundbult för att EU:s inre marknad ska fungera. EU-reglerna handlar främst om marknadstillträde, transportsäkerhet och effektivisering av transportsystemet för att motverka dess negativa effekter på miljö och hälsa.

Ett väl fungerande transportsystem i EU är av större vikt för jobb och tillväxt samtidigt som transportsektorns klimatpåverkan måste minska. I EU:s vitbok för transporter slås fast att utsläppen ska minska med 60 procent till 2050.

Regeringen ser ökad samverkan inom EU som en förutsättning för att komma tillrätta med de problem med dåliga arbetsvillkor och illegal trafik som förekommer i åkeribranschen. Även dåliga anställningsvillkor inom flygbranschen kräver ökad samverkan inom EU.

Nytt regelverk om det transeuropeiska nätverket för transporter

Den fria rörligheten och den inre marknaden förutsätter väl fungerande transporter över nationsgränserna. Transeuropeiska nätverk för transporter (TEN-T) är ett EU-initiativ för att stärka och länka samman transportsystemet i

EU. TEN-T-nätverket med sina nio korridorer innebär att länderna ska koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. Sedan december 2013 finns ett nytt regelverk kring TEN-T som ställer tekniska krav på nätet. Arbetet inom respektive korridorer leds av en av kommissionen utsedd koordinator. Koordinatorerna arbetar i ett öppet och förankringsorienterat perspektiv genom att genomföra möten där medlemsstaterna godkänner arbetet och andra berörda parter bjuds in att delta och följa arbetet.

Projekt som berör TEN-T kan delfinansieras via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Sverige har tidigare varit mycket framgångsrikt i att ta del av EU:s fonder vad gäller TEN-T och det är regeringens ambition att verka för att Sverige även fortsatt ska ta del av EU-finansieringen. Redan hösten 2014 gör kommissionen utlysningar som omfattar ca 12 000 miljoner euro för transportrelaterade projekt. Trafikverket bistår regeringen i arbetet med ansökningar och uppföljning av projekten.

En utveckling av de transeuropeiska transportnätverken och att Svenska aktörer tar tillvara möjligheterna att söka pengar ur CEF är viktigt för att uppnå regeringens mål om såväl ny industrialisering av Sverige som att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

4.6.5 Minskad miljöpåverkan från transportsektorn

Miljöpåverkan från transportsektorn ska minskas.

Regeringen avser att införa ett s.k. bonus/malus-system, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus och fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid får högre skatt (malus).

Regeringens ambition är att utforma de ekonomiska styrmedlen för biodrivmedel på ett sätt som ger långsiktigt goda villkor för hållbara biodrivmedel. Exempelvis avser regeringen att undersöka möjligheterna att införa ett kvotpliktssystem för biodrivmedel. Ett system som på ett kostnadseffektivt sätt premierar bränslets klimatnytta är av särskilt intresse. Hållbarheten gentemot EU:s regler om statligt stöd ska särskilt beaktas. Avsikten är att ett nytt system ska vara på plats den 1 januari 2016.

Under mandatperioden ska även olika metoder för att få flyget att i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader undersökas.

Regeringen påbörjar också omedelbart och skyndsamt ett arbete med att införa en avståndsbaserad väglitageskatt som även omfattar utländska åkare, med ambitionen att detta ska genomföras under mandatperioden. En sådan skatt bidrar till att långväga godstransporter flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och bidrar till schysta villkor inom åkerinäringen.

4.6.6 Världsledande trafiksäkerhetsarbete

Den tidigare regeringen har nyligen fattat beslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och de åtgärder som ingår i planen innebär en ytterligare minskning av antalet dödade och svårt skadade.

Ökad säkerhet på vägarna

Regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis genom mittseparering av vägsträckor, användning av trafiksäkerhetskameror och justerade hastighetsgränser. Detta arbete kommer att fortsätta. Sverige har i dag ett etappmål om högst 220 döda i vägtrafiken och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel till 2020. Ambitiösa mål har stor betydelse för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. En stor del av gåendet och cyklandet sker inom tätorter, där kommunerna har en viktig roll. För att underlätta arbetet har Trafikverket tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, kommuner, organisationer samt företag tagit fram en gemensam strategi för säker cykling.

Alkolås och alkobommar för en nykter trafik

Av de omkomna inom vägtrafiken är cirka en fjärdedel påverkade av alkohol. Genomförda undersökningar visar att rattfylleri efter användande av andra droger än alkohol är ett mindre, men ökande trafiksäkerhetsproblem jämfört

med rattfylleri efter alkoholintag. År 2012 infördes ett permanent och ändrat system för alkolås till rattfyllerister, i syfte att fler rattfylleridömda p.g.a. alkoholintag ska ansöka om körkort med villkor om alkolås. Detta för att rattfylleristen ska undvika att drabbas av återfall. I systemet har kostnaderna för den enskilde sänkts samtidigt som följderna av att inte ansöka blir att spärrtiden för körkortsinnehav förlängts och nu blir densamma som villkorstiden med alkolås. Dessa förändringar har haft avsedd effekt. Allt fler som döms för rattfylleri ansöker om körkort med villkor om alkolås. Transportstyrelsen följer upp de närmare effekterna av ändringen fortlöpande.

Regeringen stödjer också de pågående försöken med så kallade alkobommar i hamnområden. De försök som genomförts i Göteborg 2013 har visat goda resultat vad gäller både möjligheterna att genomföra fler kontroller med god kvalitet och genom att det har haft en god preventiv verkan. Med beaktande av resultaten och erfarenheterna från de försök som nu genomförs i Stockholm, kommer regeringen att överväga möjligheterna att stödja nykter trafik från färjorna genom införande av denna teknik.

Ett ökat frivilligt införande av alkolås och annan liknande teknik i förebyggande syfte är också viktigt. Genom fordonsforskningsprogrammet har regeringen stött framtagandet av en billigare och mer användarvänlig teknik som känner av och varnar om föraren är påverkad, eller har nedsatt körförmåga. När denna teknik är färdigutvecklad finns stora möjligheter till ett brett genombrott för alkolås i fordon.

4.6.7 Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon

4.6.7.1 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att bland annat ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet (dir. 2011:47). Utredaren skulle även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Vidare ingick i utredarens uppdrag att analysera och lämna förslag till ny reglering i vissa frågor rörande trängselskatt.

Den 14 juni 2012 beslutade regeringen att utredaren, utöver vad som framgick av redan beslutade direktiv, skulle ta fram förslag till hur Europeiska kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, det s.k. EETS-beslutet, ska genomföras i svensk rätt (dir. 2012:65).

Utredningen, som antog namnet 2011 års vägtullsutredning, överlämnade i september 2012 delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60). Utredningens slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) överlämnades i februari 2013.

De huvudsakliga delarna av utredningens delbetänkande har behandlats i propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (prop. 2013/14:25). Denna proposition behandlar återstående delar av utredningens delbetänkande, dvs. avgiftsplikt för utländska fordon och tilläggsavgift vid utebliven betalning, och utredningens slutbetänkande, i de delar som rör infrastrukturavgifter.

En sammanfattning av utredningens delbetänkande, i nu relevanta delar, finns i *bilaga 1 avsnitt 1*.

En sammanfattning av utredningens slutbetänkande, i nu relevanta delar, finns i *bilaga 1 avsnitt 2*. Slutbetänkandets lagförslag finns i *bilaga 1 avsnitt 3*.

Utredningens delbetänkande har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1 avsnitt 4*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2013/283/TE).

Utredningens slutbetänkande har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1 avsnitt 5*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2013/5217/TE).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 3 juli 2014 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 1 avsnitt 6*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 1 avsnitt 7*.

Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 4.6.7.3 samt i författningskommentaren. I förhållande till lagrådsremissen har också vissa redaktionella och språkliga ändringar gjorts.

4.6.7.2 Utländska fordon

Avgiftsplikt

Regeringens bedömning: Fordon som är registrerade i ett annat land än Sverige bör som huvudregel omfattas av avgiftsplikt på avgiftsbelagda allmänna vägar.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Trafikverket, Trafikanalys, Helsingborgs stad, Malmö stad, Region Skåne, Motormännens Riksförbund, Stockholms stad, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Landsting*, är positivt inställda till att även utländska bilar ska omfattas av regelverket. *Skatteverket* anser att effekterna av att även utländska fordon ska omfattas av avgiftsplikt bör analyseras närmare.

Skälen för regeringens bedömning: Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, senast ändrat genom Rådets direktiv 2013/22/EU, Eurovinjettdirektivet, syftar till att förhindra en snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i EU. Vägtullar ska enligt direktivet tas ut av alla operatörer oavsett i vilken medlemsstat de har sitt ursprung eller är etablerade samt i förhållande till den utsträckning i vilken de använder vägnätet. I propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (prop. 2013/14:25) uttalade regeringen, mot bakgrund av direktivets syfte, att utgångspunkten måste vara att samtliga fordon, även utländska (med utländska fordon avses genomgående i avsnitt 4.6.7 fordon som är registrerade i ett annat land än Sverige), ska omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgift på väg. Även utanför Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde ansåg regeringen att det är rimligt att infrastrukturavgifter ska betalas för alla fordon oavsett ursprung. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon upplevs som mer rättvist, vilket bidrar till acceptansen av systemet. Med hänsyn till de sam-

ordningsvinster som kan uppnås om utländska fordon samordnat införs i regelverket för infrastrukturavgifter och i lagen om trängselskatt, var regeringens samlade bedömning dock att utländska fordon först på sikt borde omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgifter på allmän väg.

Riksdagen har vid behandlingen av propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem betonat vikten av att infrastrukturavgifter för svenska och utländska fordon och trängselskatt för utländska fordon kan införas så snart det är möjligt och senast den 1 januari 2015.

En omständighet som kan tala emot att låta utländska fordon omfattas av avgiftsplikt är de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta betalt för dessa fordonspassager. Som framgår nedan bedömer regeringen dock att det finns möjligheter för svenska myndigheter att kunna ta betalt för passager med utländska fordon, även om ett fullständigt avgiftsupptag för dessa fordon inte kan garanteras. De brister i uppördsystemet som är förknippade med utländska fordon bör enligt regeringens uppfattning ställas mot alternativet att undanta utländska fordon från avgiftsplikt. Vid en sådan avvägning anser regeringen att bristerna är av sådan art att de kan accepteras. Regeringens samlade bedömning är således att även utländska fordon bör omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgifter på allmän väg. Skyldigheten bör, i enlighet med bemyndigandet i nu föreslagna 20 § första stycket 2 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, regleras i förordning.

Det bör dock framhållas att även om utländska fordon kommer att omfattas av avgiftsplikt, så är regeringens uppfattning att de undantag som regeringen har för avsikt att införa för svenska fordon (se prop. 2013/14:25 s. 60 f.) även bör gälla för utländska fordon. Undantag kommer då att göras för fordon som exempelvis utryckningsfordon, EG-mobilkranar och bussar med totalvikt av minst 14 ton.

Regeringens avsikt är att utländska fordon även ska omfattas av skatteplikt i fråga om trängselskatt. Detta innebär att utländska fordon behandlas likvärdigt i respektive system för infrastrukturavgifter och trängselskatt. I sammanhanget kan dock erinras om att bestämmelserna i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall kan innebära skattebefrielse för fordon i en främmande stats militära styrka.

Betalning

Föreslagna betalningslösningar

Transportstyrelsen har i promemorian *Utländska fordon i svenska vägtullssystem* den 13 november 2013 lämnat förslag till hur betalning av infrastrukturavgifter för utländska fordon ska kunna ske. Transportstyrelsen förordar en transponderlösning och en upphandlad aviseringslösning samt på sikt eventuellt en aviseringslösning i egen regi. Som komplement till dessa betalningslösningar avser Transportstyrelsen att tillhandahålla en internetbaserad betaltjänst.

Transponderlösningen innebär att fordonspassager registreras genom avläsning av signaler från en transponder som är monterad i fordonets framruta. Fordonet behöver således inte stanna för att betala sin avgift, utan fordonsägaren faktureras i stället i efterhand av transponderutgivaren, som har tillgång till nödvändiga uppgifter om fordonsägaren. För närvarande finns två tänkbara olika transponderlösningar, den europeiska tjänsten EETS och den betallösning som erbjuds inom ramen för det skandinaviska samarbetet EasyGo.

Eftersom inte alla fordon kommer att vara utrustade med en transponder finns det enligt Transportstyrelsen behov av kompletterande betalningslösningar.

Enligt promemorian förordas i första hand en lösning där fordonsägarna aviserar en betalningsanmodan. Uppgifter om ägare av svenskregistrerade fordon finns i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen har däremot inte motsvarande tillgång till uppgifter om ägare av utländska fordon. I dessa fall är i stället avsikten att en aviseringspartner med erfarenhet att driva in fordringar från utländska gäldenärer ska upphandlas. På sikt, efter att ha närmare undersökt möjligheten att träffa bilaterala avtal med andra länder om utbyte av uppgifter om fordonsägare, har myndigheten för avsikt att ta ställning till om avisering genom en upphandlad aviseringspartner eller avisering i egen regi är att föredra.

I andra hand förordas, som komplement till transponderlösningen, en internetbaserad betaltjänst. Lösningen innebär att en utländsk fordonsägare betalar sin infrastrukturavgift med ett betal- eller kreditkort på en av Transportstyrelsen anvisad webbplats. På webbplatsen ska fordonsägaren ange fordonets registreringsnummer och landskod. Om en skuld finns registrerad för det aktuella fordonet anges det belopp som ska

betalas. Skulle någon skuld inte finnas registrerad informeras fordonsägaren om att beslut om infrastrukturavgifter fattas månadsvis, varför det kan finnas skäl att besöka webbplatsen vid ett senare tillfälle.

Efter remissbehandlingen framkom det under beredningen av 2011 års Vägtullsutrednings betänkanden att det fanns såväl tekniska som juridiska problem med att ta fram betalningslösningar för utländska fordon rörande infrastrukturavgifter på väg och trängselskatt. Med anledning av detta gav regeringen den 28 november 2013 i uppdrag åt Transportstyrelsen att ta fram betalningslösningar för utländska fordon vid passage på en vägsträcka belagd med infrastrukturavgift eller trängselskatt. Enligt uppdraget ska Transportstyrelsen vid framtagandet av de olika betalningslösningarna utgå från sin bedömning i styrelsens promemoria den 13 november 2013 Utländska fordon i svenska vägtullsystem. De betalningslösningar Transportstyrelsen tar fram ska vara färdiga att tas i bruk senast den 1 januari 2015.

Transportstyrelsen har i en delrapport som inkom till Näringsdepartementet den 11 augusti 2014 redogjort för arbetet med uppdraget att ta fram betalningslösningar för utländska fordon. I rapporten behandlas tre olika betalningslösningar – transponderbetalning, internetbaserad betaltjänst och avisering av betalningsanmodan via aviseringspartner. Enligt Transportstyrelsen saknas för närvarande förutsättningar att införa andra betalningslösningar än avisering av betalningsanmodan via en upphandlad extern aviseringspartner. Transportstyrelsen har nu genomfört en upphandling av en aviseringspartner och valt en leverantör. Samarbetet med den valda leverantören har inletts och styrelsen bedömer att betalningslösningen kan tas i bruk den 1 januari 2015.

Vad avser betalning genom transponder konstaterar Transportstyrelsen att det framkommit juridiska problem med att genomföra denna betalningslösning till den 1 januari 2015 och bedömer att det behöver utredas vidare under vilka förutsättningar betalningslösningen kan införas på sikt. Betalning genom användning av transponder kan enligt Transportstyrelsen således bli aktuellt vid ett senare tillfälle. När det gäller betalning genom en internetbaserad betaltjänst bedömer Transportstyrelsen att det för närvarande inte finns något behov av en sådan tjänst, eftersom styrelsen kommer att använda

en aviseringspartner och inhämta identifikationsuppgifter från aviseringspartnern innan avgiftsbeslut fattas.

Aviseringspartner

Av utredningens betänkanden framgår att det finns privata bolag som sköter inkassering av böter, vägtullar, trängselavgifter m.m. på trafikens område för utländska fordon. Exempelvis rör det sig om trängselavgifter vägtullar, parkeringsböter, fortkörningsböter och andra trafikförseelser. På uppdrag av sina uppdragsgivare vidtar bolagen rättsliga åtgärder såsom indrivning och liknande.

Det finns exempel på bolag i Europa som har tillgång till ägaruppgifter i fordonsregister i mer än 20 europeiska länder och som på så sätt täcker 85 procent av EU:s befolkning. Förfarandet innebär att bolaget skickar en faktura som motsvarar den lokala avgiften, dvs. utan extra påslag. Bolaget har konton i olika länder till vilka enskilda kan betala sina pålagor. Om den enskilde inte betalar avgiften vidtar bolaget de åtgärder som avtalas med uppdragsgivaren. I vissa länder har bolagen lokalkontor.

Sätt att betala infrastrukturavgift

Regeringens bedömning: Det bör finnas förutsättningar för Transportstyrelsen att ta betalt för infrastrukturavgifter för färd på allmän väg med ett fordon som inte är registrerat i Sverige.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* anser att ett utbyte med andra länder avseende uppgifter om fordonsägare bör vara i drift vid bestämmelsernas ikraftträdande. *Trafikanalys* påpekar att information till utländska fordonsägare om betalningsmöjligheter måste vara mycket tydlig. *Helsingborgs stad*, *Malmö stad* och *Region Skåne* understryker vikten av att hitta fungerande metoder för att kunna ta ut avgifter även av utländska fordon. Enligt *Datainspektionen* är informationsutbyte med europeiska myndigheter och anlåtande av privata bolag inte oproblematiskt ur integritetssynpunkt och behöver analyseras ytterligare.

Skälen för regeringens bedömning

Av propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25, s. 72 f.) framgår att regeringens

avsikt är att betalning av infrastrukturavgifter ska kunna ske dels direkt till Transportstyrelsen, dels, när ett transpondersystem införs, via en betalningsförmedlare. Betalningsskyldig för en infrastrukturavgift på allmän väg ska vara fordonsägare, eller i vissa fall innehavare (nämnda prop., s. 67 f.).

I praktiken kommer betalning genom faktura baserad på fotografering av registreringskylten att vara huvudregeln för svenskregistrerade fordon. Denna betalningsmetod förutsätter att bilens registreringsnummer vid beslutet kan kopplas ihop med en fordonsägare. För svenskregistrerade fordon sker detta genom att passageuppgifterna jämförs med vägtrafikregistrets uppgifter om fordonsägare. Eftersom Transportstyrelsen inte har direkt tillgång till trafikregister i andra länder kan hanteringen av betalningar för utländska fordon inte ske på samma automatiserade sätt som för svenska fordon. Införande av avgiftsplikt även för utländska fordon aktualiserar därmed ytterligare metoder att ta betalt för avgifterna.

Även de utländska fordon som passerar ett avgiftsbelagt vägvagnsnitt kommer att registreras med hjälp av kamera eller, i förekommande fall, transponder. Redan vid införandet av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg gjorde dåvarande regeringen bedömningen att utländska fordon på sikt borde omfattas av avgiftsplikt. De överväganden som gjordes då i fråga om avvägning mellan intresset av övervakning och enskildas intresse av att inte bli övervakade, behandling av personuppgifter hos Transportstyrelsen, gallring av uppgifter och frågor om offentlighet och sekretess, omfattar således även utländska fordon. Regeringen hänvisar därför till vad som tidigare uttalats i dessa frågor (prop. 2013/14:25, s. 77 f.). De betalningslösningar som Transportstyrelsen väljer att använda måste förstås, i enlighet med *Datainspektionens* synpunkter, analyseras och befinnas godtagbara ur ett integritetsperspektiv.

Informationsutbyte med andra länder

Det förekommer ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter. Det samarbete som för närvarande finns inom EU angående utbyte av uppgifter om fordonsägare omfattar dock endast sådana situationer där en straffrättslig åtgärd övervägs. Det uppgiftsutbyte som i övrigt förekommer mellan

EU-länderna avser endast uppgifter om fordonen som sådana. Trots att det alltså inte inom EU förekommer något organiserat utbyte av uppgifter om fordonsägare annat än då en straffrättslig åtgärd övervägs torde bilaterala överenskommelser om utbyte av sådana uppgifter kunna träffas mellan olika länder. Det kan här noteras att Transportstyrelsen redan i dag har möjlighet att ingå en sådan internationell överenskommelse som berör frågor om utbyte av information på elektronisk väg inom styrelsens kompetensområde, se 20 kap. 10 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Regeringen har förståelse för *Domstolsverkets* uppfattning att det är angeläget att ett fungerande uppgiftsutbyte med andra länder kommer till stånd så snart som möjligt. Enligt Transportstyrelsens bedömning är det dock inte möjligt att på kort sikt få till stånd sådana avtal. I vart fall inledningsvis måste således andra lösningar finnas.

Betalning via transponder

Infrastrukturavgifter för fordon som har en godkänd transponder kommer, om ett transpondersystem införs, att betalas via en betalningsförmedlare, jfr prop. 2013/14:25, avsnitt 6. I förhållande till avgiftsupptagaren är det således betalningsförmedlaren som ansvarar för att infrastrukturavgiften betalas. Den betalningsförmedlare som har tillhandahållit transpondern har uppgift om fordonets ägare och kräver i sin tur betalning av denne. Uppgifter om fordonet finns också hos betalningsförmedlaren och är i vissa fall även lagrade i transpondern. Transportstyrelsen har därmed möjlighet att fatta beslut om rätt avgiftsnivå, för det fall olika avgiftsnivåer tillämpas för olika kategorier av fordon. Av Transportstyrelsens delrapport framgår att det framkommit problem med att genomföra denna betalningslösning till den 1 januari 2015. Andra möjligheter att betala infrastrukturavgiften måste således finnas.

Aviseringspartner

Det finns företag som har specialiserat sig på att på uppdrag utfärda och administrera avgifts- och bötesförelägganden som har utfärdats till utländska fordonsägare. Transportstyrelsen har genomfört en upphandling av en sådan aviseringspartner och valt en leverantör. Samarbetet med den valda leverantören har inletts och styrelsen bedömer att betalningslösningen kan tas i bruk den 1 januari 2015. Ägare till utländska fordon kommer med denna lösning att aviseras

Transportstyrelsens betalningsanmodan via aviseringspartnern.

Regelverket för beräkning av infrastrukturavgifter möjliggör, under vissa förutsättningar, olika avgiftsnivåer för olika kategorier av fordon. För att Transportstyrelsen ska kunna fatta beslut med rätt avgiftsnivå angiven krävs därför att myndigheten får tillgång till uppgifter om fordonet innan avgiftsbeslutet fattas. För närvarande är det endast via aviseringspartnern som Transportstyrelsen har möjlighet att få tillgång till sådana uppgifter. Innan ett beslut om infrastrukturavgift har fattats omfattas dock uppgifter om passager av en betalstation av absolut sekretess, dvs. någon prövning av om skada kan uppstå om uppgifterna lämnas ut görs inte (29 kap. 5 a § första stycket offentlighets- och sekretesslagen [2009:400], förkortad OSL). Sekretessbestämmelsen innebär således att Transportstyrelsen inte kan lämna ut uppgifter till aviseringspartnern om registreringsnummer på de fordon som har passerat en betalstation och som myndigheten vill ha närmare uppgifter om. Enligt 10 kap. 2 § OSL hindrar dock sekretess inte att uppgift lämnas till en enskild om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. Transportstyrelsen kommer i förordning att få till uppgift att fatta beslut om infrastrukturavgift för de fordon som passerar en betalstation på vissa angivna allmänna vägar. För att myndigheten ska kunna fullgöra detta åliggande är det, som framgår ovan, nödvändigt att myndigheten får lämna uppgifter om passager som sker med utländska fordon till aviseringspartnern.

I fråga om hanteringen av personuppgifter så framgår det av 7 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister att Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för vägtrafikregistret. Av 30 § personuppgiftslagen (1998:204) framgår att Transportstyrelsen har möjlighet att anlita ett personuppgiftsbiträde som får behandla personuppgifter för Transportstyrelsens räkning. Ett avtal ska upprättas mellan den personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträdet, och personuppgiftsbiträdet får endast behandla personuppgifter i enlighet med instruktioner från den personuppgiftsansvarige. En sådan instruktion kan t.ex. innefatta tystnadsplikt.

Mot ovanstående bakgrund, och under förutsättning att aviseringslösningen utformas i enlighet med gällande bestämmelser i fråga om bland annat sekretess och personuppgiftshantering, ser

regeringen inga hinder mot den aviseringslösning som Transportstyrelsen föreslår.

Betaltjänst på internet

Av Transportstyrelsens promemoria den 13 november 2013 framgår att myndigheten anser att den även bör tillhandahålla en internetbaserad betaltjänst, där fordonsägaren kan betala sin infrastrukturavgift med betal- eller kreditkort så snart beslut om avgift är fattat. Med hänsyn till att det framkommit juridiska problem med att genomföra denna tjänst har dock styrelsen i sin delrapport bedömt att en sådan tjänst för närvarande inte fyller någon funktion. Regeringen anser att det på sikt är önskvärt att införa ett alternativt sätt att frivilligt betala sina infrastrukturavgifter direkt till Transportstyrelsen för de utländska fordonsägare som inte har en transponder. En betaltjänst på internet skulle kunna vara ett lämpligt sätt att möjliggöra för trafikanter som uppehåller sig i Sverige under en kort period att betala sina infrastrukturavgifter direkt till Transportstyrelsen. Huruvida en sådan tjänst är lämplig att införa och under vilka förutsättningar det i så fall kan ske behöver dock utredas vidare.

Sammanfattning

Sammantaget anser regeringen således att det finns möjligheter för Transportstyrelsen att kunna ta betalt för avgiftsbelagda passager med utländska fordon. Den betallosning som Transportstyrelsen inledningsvis anser bör användas, bör efter en tid utvärderas och vid behov justeras eller ersättas. Möjligheten att träffa avtal med andra länder om utbyte av uppgifter om fordonsägare bör särskilt undersökas och utvärderas.

Utländska fordonsägare kommer att få upplysning om att infrastrukturavgifter ska betalas och hur detta ska ske genom allmän information. Liksom *Trafikanalys* anser regeringen att kraven på sådan information bör ställas högt. Som framgått ovan kommer utländska fordonsägare att aviseras en betalningsuppsmaning. Till skillnad från utredningens förslag blir därmed den allmänna informationen inte det enda sättet för dessa fordonsägare att få kännedom om den betalningsskyldighet som han eller hon har ådragit sig, vilket påverkar kraven på informationen. Förutom tydlig information på plats vid de avgiftsbelagda vägavsnitten och på Transportstyrelsens webbplats anser regeringen att det är lämpligt att informationen sprids på olika sätt

vid landets gränser och på exempelvis turistbyråer.

4.6.7.3 Sanktioner

Administrativa sanktionsavgifter

Bemyndigande i fråga om sanktioner

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om allmänna vägar få meddela föreskrifter om avgifter vid utebliven betalning av infrastrukturavgift.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt om förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ett system med infrastrukturavgifter förutsätter att det sker kontroll av att betalning fullgörs. Vilka betalningsmetoder som kan komma i fråga har redogjorts för i avsnitt 4.6.7.2. Om betalning inte sker inom föreskriven tid måste någon form av påtryckning kunna utövas. Frågor om kontroll och sanktioner har stor betydelse för att ett system ska upplevas som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna ska acceptera systemet. Om påförda infrastrukturavgifter inte betalas i tid, ska således en sanktion drabba den betalningsskyldige. Enligt 16 § första stycket 5 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om beslut om och betalning av infrastrukturavgifter. Regeringen anser att ett motsvarande bemyndigande bör införas i fråga om rätten att meddela föreskrifter om avgifter vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter.

I fråga om möjligheten att delegera föreskriftsrätten beträffande sanktionsavgifter av förevarande slag kan följande sägas. Det som utmärker sanktionsavgifter är att de betalas till det allmänna och utgör en form av ekonomisk påföljd för överträdelse av särskilda författningsbestämmelser (se. prop. 1983/84:192 s. 9, även s. 35).

Sanktionsavgifter berördes inte särskilt i förarbetena till RF. Frågan om sanktionsavgifternas förhållande till avgifter i RF:s mening aktualis-

serades i samband med behandlingen av ett lagstiftningsärende om sanktionsavgifter vid överträdelse av import- och exportregleringar (prop. 1983/84:192, SkU 1983/84:46, rskr.1983/84:357). Av lagstiftningsärendet framgår att sanktionsavgifter inte ansågs kunna delegeras enligt dåvarande 8 kap. 9 § RF (prop. 1983/84:192 s. 31, 37 och 43; se även Lagrådet i prop. 1993/94:68 s. 71–73). Däremot ansågs delegation vara möjlig enligt dåvarande 8 kap. 7 § RF, om föreskrifterna rymdes inom något av de där uppräknade ämnesområdena.

Det torde numera vara klart att sanktionsavgifterna intar en mellanställning mellan ”egentliga” avgifter och brottspåföljder (se SOU 2007:96 s. 51). Föreskriftsrätten beträffande de nu aktuella sanktionsavgifterna kan därmed delegeras till regeringen enligt 8 kap. 3 § RF, under förutsättning att sanktionsavgifterna inte kan betecknas som ”rättsverkan av brott”, dvs. att överträdelsen som ligger till grund för sanktionsavgiften inte är belagd med straff. De nu aktuella försenings- och tilläggsavgifterna ska tas ut vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter. Sanktionsavgifterna förutsätter således inte att något brott är begånget.

Förseningsavgift och tilläggsavgift

Regeringens bedömning: Om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i en betalningsuppsmaning, bör särskilda avgifter, först en förseningsavgift och därefter en tilläggsavgift, kunna tas ut.

Regeringens förslag: Om avgift som har påförts en fordonsägare med anledning av för sent betald infrastrukturavgift inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning och förslag. Utredningen föreslog bl.a. att förseningsavgiften skulle uppgå till ett visst belopp.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* anser att det bör tydliggöras om dröjsmålsavgift ska tas ut eller inte. *Trafikverket* anser att det bör tydliggöras om tilläggsavgiften är en sanktionsavgift eller inte. *Transportstyrelsen* välkomnar förslaget om förseningsavgift och anser att en betalningsskyldig ska kunna påföras en tilläggsavgift högst en gång per bil och beslutsperiod, på motsvarande sätt som gäller för trängselskatt.

Trafikanalys anser att det finns ett behov av de föreslagna möjligheterna till sanktioner, under de förutsättningar som anges i utredningen. *Mölnåls kommun* har inget att erinra mot föreslagna sanktioner.

Skälen för regeringens bedömning och förslag: Som framgår av föregående avsnitt anser regeringen att en sanktion ska drabba en betalningsskyldig som inte betalar sin infrastrukturavgift inom föreskriven tid. Har betalning inte skett i tid ska den betalningsskyldige skriftligen uppmanas att betala avgiften. Kostnaden för det allmänna för att skicka en betalningsuppsmaning bör inte bäras av systemet, utan av den person som inte betalar sin avgift inom föreskriven tid. En särskild avgift bör således tas ut i dessa fall. Utöver att täcka kostnaden för utskick av betalningsuppsmaningen anser regeringen att avgiften även bör syfta till att förmå den enskilde att betala avgiften. Avgiftens storlek bör bestämmas med hänsyn härtill.

För att den särskilda avgiften ska fungera som ett effektivt påtryckningsmedel för att förmå de betalningsskyldiga att betala sina infrastrukturavgifter bör avgiften vara av en viss storlek. Härtill kommer den omständigheten att en bristande betalning måste uppgå till en viss nivå för att indrivning av beloppet ska komma i fråga, vilket bedöms nödvändigt för att ge systemet erforderlig tyngd. Vid bedömningen av den särskilda avgiftens storlek bör dock även beaktas att beslut om infrastrukturavgift kan komma att uppgå till relativt låga belopp om de endast avser någon eller några få passager.

För att tillgodose dels syftet med en särskild avgift, dels se till att denna blir proportionell i förhållande till det belopp som ska betalas, anser regeringen att det är lämpligt att avgift tas ut i två steg. Om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i beslutet ska den betalningsskyldige skriftligen uppmanas att betala avgiften och en förseningsavgift. Förseningsavgiften ska fungera som ett första påtryckningsmedel för att förmå den betalningsskyldige att betala sin infrastrukturavgift. Avgiftens storlek bör i enlighet härmed inte vara alltför hög, men ändå så pass hög att den får avsedd effekt som påtryckningsmedel. Utredningen föreslog att förseningsavgiften skulle uppgå till 100 kronor. Regeringen anser dock att beloppet för närvarande bör uppgå till 300 kronor.

Om den betalningsskyldige inte betalar sin infrastrukturavgift eller den förseningsavgift som påförts, anser regeringen att ytterligare en särskild avgift, en tilläggsavgift, ska påföras den betalningsskyldige. Avgiften syftar, liksom förseningsavgiften, till att förmå den betalningsskyldige att betala sin avgift, men även till att inskräpa vikten av att betala infrastrukturavgifter inom föreskriven tid. Eftersom den betalningsskyldige i dessa fall redan har fått en påminnelse om betalningsskyldigheten anser regeringen att det är motiverat att tilläggsavgiften uppgår till ett högre belopp än förseningsavgiften. Regeringen anser att tilläggsavgiften för närvarande bör bestämmas till 500 kronor.

Utredningens förslag innehöll inte någon bestämmelse om att en betalningsskyldig ska kunna påföras en tilläggsavgift högst en gång per bil och beslutsperiod. Liksom *Transportstyrelsen* anser emellertid regeringen att en betalningsskyldig ska kunna påföras en förseningsavgift respektive tilläggsavgift högst en gång per bil och beslutsperiod, på motsvarande sätt som gäller för tilläggsavgiften enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I fråga om en fordonsägare som använder transponder och betalar sin infrastrukturavgift via en betalningsförmedlare som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska väg-tullssystem gäller särskilda bestämmelser. Enligt 18 § nämnda lag betalar en fordonsägare infrastrukturavgiften till sin betalningsförmedlare med befriande verkan. Det är således betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig för avgiften i förhållande till avgiftsupptagaren. Om betalningsförmedlaren inte skulle fullgöra sitt åtagande är det inte något som ska drabba den enskilde. Förseningsavgift och tilläggsavgift bör därför inte tas ut av en fordonsägare som betalar sin infrastrukturavgift via en betalningsförmedlare som avses i lagen om elektroniska väg-tullssystem. Utredningen har inte föreslagit att försenings- och tilläggsavgift i stället ska påföras betalningsförmedlaren. Inte heller regeringen anser att det vore en lämplig ordning. Sanktioner för det fall betalningsförmedlaren inte sköter sina åtaganden i förhållande till avgiftsupptagaren bör i stället regleras i parternas avtal.

Bestämmelserna om verkställighet i 15 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska gälla även för de förseningsavgifter och tilläggsavgifter som tas ut. Detta bör uttryckligen framgå av lagen, se föreslagna lydelse av 19 §.

Kronofogdemyndigheten har efterlyst ett tydliggörande i fråga om dröjsmålsavgift ska tas ut eller inte. Om en infrastrukturavgift inte betalas i tid ska, som framgår ovan, en förseningsavgift och, i förekommande fall, en tilläggsavgift tas ut. Obetalda belopp ska vidare lämnas för indrivning. Enligt regeringens uppfattning, och i likhet med vad som gäller för trängselskatt, utgör detta tillräckliga påtryckningsmedel för att betalning ska ske i rätt tid. Någon dröjsmålsavgift ska därför inte tas ut.

Sekretess

Regeringens förslag: Sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av avgift med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. I utredningens lagförslag angavs dock inte uttryckligen avgift med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt om förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Sekretess gäller enligt 29 kap. 5 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

Motsvarande sekretess gäller enligt 27 kap. 1 § OSL i fråga om skatt, bland annat trängselskatt. Av paragrafens tredje stycke framgår att med skatt avses även expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Som framgår av prop. 2013/14:25, s. 88 f., anser regeringen att det är mycket angeläget att den enskildes integritet värnas så långt det är möjligt inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter på väg. Sekretess bör således gälla även i verksamhet som avser bestämmande av förseningsavgift och tilläggsavgift inom ramen för systemet för infrastrukturavgifter på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådana avgifter för uppgift om en enskilds per-

sonliga eller ekonomiska förhållanden. Regeringen anser att detta bör framgå uttryckligen av lagen. På så sätt kommer systemet för infrastrukturavgifter att motsvara vad som gäller i fråga om tilläggsavgift enligt lagen om trängselskatt.

Övriga sanktioner

Användningsförbud och avskyltning

Regeringens förslag: En avgiftspliktig bil ska inte få användas om infrastrukturavgift på allmän väg eller avgift som har påförts en fordonsägare med anledning av för sent betald infrastrukturavgift inte har betalats inom föreskriven tid och det totala avgiftsbeloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Vissa angivna skulder ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden. Förbudet ska gälla till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Undantag från användningsförbudet ska gälla under vissa förutsättningar. Den myndighet som regeringen bestämmer ska vidare få besluta om undantag från användningsförbudet om det finns särskilda skäl.

Beslut om undantag från bestämmelsen om användningsförbud ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

En polisman eller en bilinspektör ska avskylta en bil som används i strid mot ett användningsförbud.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Enligt utredningens förslag skulle ett användningsförbud inträda när det obetalda beloppet uppgick till mer än 1 000 kronor och när minst två månader hade förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats. Fordonsägaren skulle vidare vara skyldig att se till att bilen inte användes i strid mot bestämmelserna om användningsförbud.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Stockholm* avstyrker förslaget eftersom åtgärderna framstår som oproportionerliga, särskilt med beaktande av de föreslagna tids- och beloppsgränserna. *Åklagarmyndigheten* anser att utredningens förslag synes vara väl avvägt. *Kronofogdemyndigheten* är positiv till förslaget, men påpe-

kar att det finns en risk för svårigheter att tolka 24 a § i förslaget till ändring av förordningen om infrastrukturavgifter på väg. *Transportstyrelsen* delar utredningens bedömning att myndigheten ska besluta om undantag från användningsförbud. *Trafikanalys* anser att det finns ett behov av de föreslagna sanktionerna under de förutsättningar som anges i utredningen. *Mölnadalens kommun* har inget att erinra mot föreslagna sanktioner. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att ett användningsförbud under föreslagna omständigheter är en aning drastisk åtgärd.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

Utredningen har föreslagit att ett avgiftspliktigt fordon inte ska få användas om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats i rätt tid. Förbudet ska dock endast inträda om det sammanlagda skuldbeloppet uppgår till mer än 1 000 kronor och minst två månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats. Motsvarande förslag lämnades i fråga om trängselskattepliktiga fordon.

För att förmå fordonsägare att betala infrastrukturavgifter i tid är det nödvändigt att ha effektiva sanktioner. Härvid kan en jämförelse göras med trängselskattesystemet. Den skattskyldige påförs enligt 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt en särskild avgift (tilläggsavgift) med 500 kronor om trängselskatten inte betalas i rätt tid. Det är trots denna tilläggsavgift en relativt stor andel av fordonsägarna som inte betalar trängselskatten i tid. Det finns också en grupp fordonsägare som inte heller betalar skatten sedan tilläggsavgiften påförts. I regeringens proposition 2013/14:176 Fordonsrelaterade skulder finns en utförlig beskrivning av problemet kring skulder för obetald trängselskatt. Exempelvis kan nämnas att beslut om tilläggsavgift för 2011 omfattade 113 miljoner kronor, medan endast 83 miljoner kronor betalades in. Visserligen är det en viss förskjutning av beslut och inbetalning över kalenderåret, men beloppen har varit relativt konstanta under årens lopp. Dessutom har en liten grupp om cirka 100 gäldenärer obetalda trängselskatteskulder på tillsammans cirka 20 miljoner kronor. I propositionen redogörs särskilt för problemet med s.k. fordonsmålvakter (prop. 2013/14:176, s. 11 f.).

Regeringen kommer att ta ställning till behovet av ytterligare sanktioner än tilläggsavgiften i

trängselskattesystemet vid behandlingen av utredningens slutbetänkande i de delar som rör trängselskatt. Det förhållandet att det är så många som, trots tilläggsavgiften om 500 kronor, inte betalar trängselskatten i rätt tid utgör dock enligt regeringens uppfattning skäl att överväga om det bör införas ytterligare sanktioner än de föreslagna försenings- och tilläggsavgifterna även vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter. Regeringen anser att det i preventivt syfte är viktigt att det också finns andra sanktioner än avgifter, som träffar själva användningen av fordonet.

Användningsförbud

Enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) får ett skattepliktigt fordon inte användas om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som bestämts i lagen. Av 3 § samma lag följer att om ett fordon används i strid med 1 § och två månader har gått från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, ska polisen ta om hand om fordonets registrerings skyltar. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med 1 § sedan fordonets registrerings skyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid med 1 § döms till penningböter (4 § samma kapitel).

Ett liknande förbud att använda ett fordon om infrastrukturavgifter inte betalas i tid framstår som en lämplig åtgärd för att ytterligare inskräpa vikten av att betala avgifterna i rätt tid. Som *Svenska Bussbranschens Riksförbund* har antytt är dock ett förbud att använda sitt fordon en ingripande åtgärd för den enskilde. Liksom *Kammarrätten i Stockholm* anser regeringen att ett användningsförbud, under de omständigheter som utredningen har föreslagit, därmed inte kan anses proportionerligt. För att en så ingripande åtgärd som ett användningsförbud ska anses vara proportionerlig, bör den inte träffa dem som vid ett fåtal tillfällen har betalat sina avgifter för sent. Åtgärden är i stället ett lämpligt påtryckningsmedel för att förmå dem som upprepade gånger och under en längre tid har underlåtit att betala infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift att betala dessa. För att ett användningsförbud ska anses proportionerligt bör

dessutom krävas att ett mer betydande belopp kvarstår obetalt.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att åtgärderna ska bli aktuella först när det totala obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och minst 6 månader har förflutit sedan åtminstone det beloppet senast skulle ha betalats. En sådan ordning innebär att obetalda infrastrukturavgifter avseende enstaka passager inte medför användningsförbud. Under dessa omständigheter framstår förslaget, enligt regeringens uppfattning, som rimligt avvägt i förhållande till den nyttjanderättsinskränkning som det medför för den enskilde. Ett användningsförbud bör, liksom när det gäller fordonskatten, kopplas till att fordonets registreringsskyltar kan tas om hand om förbudet överträds (s.k. avskyltning). På grund av åtgärdernas ingripande karaktär anser regeringen att regleringen ska ske i lag.

Kronofogdemyndigheten har påpekat att det finns en risk för tolkningssvårigheter avseende 24 a § i förslaget till ändring i förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Av utredningens författningskommentar till bestämmelsen framgår att hela den skuld som medfört användningsförbud ska vara betald innan användningsförbudet upphör. Enligt Kronofogdemyndigheten är det oklart om detta också innefattar sådana poster som förfallit till betalning efter det att gränsen om 1 000 kronor uppnåddes och användningsförbud inträdde. Enligt regeringen bör användningsförbudet upphöra att gälla när hela den skuld på vilken användningsförbudet grundades, dvs. den totala avgiftsskuld som fanns när användningsförbud inträdde, är betald. Om det vid detta tillfälle finns ytterligare skulder, får en ny bedömning göras av om dessa uppfyller rekvisiten för ett nytt användningsförbud. Det finns vidare enligt Kronofogdemyndigheten risk för otydlighet i och med det faktum att regeln enligt utredningen ska gälla separat för trängselskatt respektive infrastrukturavgifter. Redan i dag kan användningsförbud inträda separat om inte fordonskatt respektive vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon betalas. Regeringen anser det mest lämpligt att de nu föreslagna reglerna endast omfattar infrastrukturavgifter och att användningsförbud kan inträda särskilt vid obetald trängselskatt.

Av prop. 2013/14:25, s. 65 f. framgår att regeringens uppfattning är att fordonets ägare, eller i vissa fall innehavare, ska vara betalningsskyldig

för en infrastrukturavgift. Det är alltså inte föraren som är ansvarig för att pålagorna är betalda utan ägaren. Föraren får dock, vid en kontroll, ta konsekvenserna av ägarens eventuella underlåtenhet att betala sina avgifter, på så sätt att bilen inte får användas förrän betalning har skett, om kriterierna för ett användningsförbud är uppfyllda. Någon möjlighet för polisen att kvarhålla ett fordon vars ägare inte betalar självmant bör dock inte införas.

Undantag från användningsförbud

Liksom i fråga om fordonsskatt anser regeringen att vissa skulder inte ska ligga till grund för ett användningsförbud (jfr 6 kap. 1 § andra och tredje styckena och 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen). För det första ska en tidigare ägares skuld, som har beslutats efter ett ägarbyte, inte medföra användningsförbud för den nya köparen. Passager som har företagits under en viss period omfattas av sekretess. En köpare av en bil kan alltså inte med framgång undersöka om det kommer att fattas beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift för perioden innan ägarbytet. Om den tidigare ägaren inte betalar skulden ska det inte drabba den nye ägaren. För det andra ska användningsförbud inte inträda om fordonssägar har fått anstånd med att betala pålagan.

Innebörden av begreppet ägare bör, som *Lagrådet* framhållit, klarläggas. Som ägare av en bil anses, enligt 8 § lagen om trängselskatt, den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare, eller i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen. Regeringen har i lagrådsremissen Trängselskatt för utländska fordon och andra trängselskattefrågor föreslagit att även den som när skattskyldigheten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren, ska anses som ägare. Även enligt 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen avses med ägare av ett fordon den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller den som bör vara antecknad som ägare. Av 4 och 4 a §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister framgår att bestämmelserna om ägaren av ett fordon i vissa fall ska tillämpas på innehavaren av fordonet eller en förmyndare för någon som inte har fyllt 18 år. Bestämmelsen om användningsförbud när infrastrukturavgifter inte har betalats i rätt tid är utformad i huvudsak som förslaget

till motsvarande bestämmelse i lagen om trängselskatt enligt lagrådsremissen Trängselskatt för utländska fordon och andra trängselskattefrågor. Begreppet ägare bör därför ha samma innebörd som enligt lagen om trängselskatt.

En bil ska vidare, även om förutsättningarna för användningsförbud är uppfyllda, få användas om det finns särskilda skäl och den myndighet som regeringen bestämmer medger att bilen får användas. I fråga om vad som är särskilda skäl kan vägledning hämtas från motsvarande bestämmelser om fordonsskatt. Ett exempel på sådana skäl kan vara en fordonsägare som använder sitt fordon yrkesmässigt och betalar av sin skuld enligt en med Kronofogdemyndigheten uppgjord avbetalningsplan. Regeringen har för avsikt att utse Transportstyrelsen till beslutande myndighet.

Ett beslut om att inte medge att ett fordon får användas p.g.a. särskilda skäl ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Hänvisningen till allmän förvaltningsdomstol innebär att 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar blir tillämplig. Av bestämmelsen följer att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för visst slag av mål föreskrivs annat. Eftersom de aktuella besluten kommer att fattas av Transportstyrelsen i Örebro innebär detta att besluten kommer att överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Enligt regeringens bedömning kommer antalet överklagade beslut att bli få. Regeringen anser inte att det finns skäl att införa några särskilda forumbestämmelser för dessa fall.

Användningsförbud inträder så snart kriterierna enligt 14 § är uppfyllda. Något överklagbart beslut om användningsförbud fattas således inte. Bestämmelser om beslut om sådana infrastrukturavgifter som kan ligga till grund för ett användningsförbud kommer att regleras i förordning. Regeringens avsikt är att sådana beslut ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Slutligen ska undantag från användningsförbudet gälla om bilen har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om bilen tillhör ett konkursbo (jfr 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen).

Avskyltning

Om en bil används trots att den är belagd med användningsförbud ska en polisman eller en

bilinspektör omhändertaga registreringsskyltarna (s.k. avskyltning). Avskyltning ska alltså kunna ske så snart användningsförbudet överträtts. Det är en skillnad mot i fordonsskattesammanhang, där användningsförbudet inträder direkt när skatten inte betalats, men en överträdelse av förbudet inte leder till någon avskyltning under de första två månaderna. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med ett meddelat användningsförbud, men utan att fordonet är avskyltat, kan dock dömas till penningböter. Skillnaden motiveras av att den obetalda infrastrukturavgiften, innan användningsförbudet aktualiseras, har varit föremål för både förseningsavgift och tilläggsavgift. Den enskilde har således vid upprepade tillfällen uppmanats att betala sin skuld och är därmed väl medveten om densamma.

Av 17 kap. 1 § 4 jämförd med 6 kap. 12 § och 7 kap. 6 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister följer att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett registrerat fordon utan registreringsskylt döms till penningböter. Även ägaren av fordonet kan dömas till samma straff om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukades. Att föra ett avskyltat fordon är således redan straffbelagt. Enligt regeringens uppfattning behöver det därmed inte införas några särskilda ansvarsbestämmelser för överträdelse av ett användningsförbud. Regeringen anser därmed att det inte heller finns behov av att reglera en skyldighet för fordonsägaren att se till att fordonet inte används i strid med bestämmelserna i lagen.

I vissa fall kan det vara olämpligt att ett fordons färd avbryts direkt vid en kontroll. Det kan t.ex. vara fallet om fordonet skulle utgöra en trafikfara om det lämnades på kontrollplatsen eller om fordonet är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om det lämnades på platsen, t.ex. levande djur eller kylvaror. Den polisman eller bilinspektör som har tagit hand om ett fordons registreringsskyltar bör därför kunna medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Ianspråktagande av fordon

Regeringens förslag: Rätten att ta i anspråk ett fordon enligt lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska även gälla för fordringar på avgifter enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* är positiv till förslaget. *Transportstyrelsen* välkomnar förslaget, men framhåller behovet av en möjlighet till undantag för det fall fordonet bytt ägare. *Trafikanalys* anser att det finns ett behov av denna möjlighet till sanktion, under de förutsättningar som anges i utredningen. *Mölnåls kommun* har inget att erinra mot föreslagna sanktioner.

Skälen för regeringens förslag: En ny lag, lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter, trädde i kraft den 1 juli 2014 (jfr propositionen *Fordonsrelaterade skulder* [prop. 2013/14:176]). Syftet med lagen är att dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter. Genom att låta en fordonsmålvalt, normalt en person utan utmättningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare för ett fordon kan den civilrättslige ägaren och brukaren undandra sig det betalningsansvar som följer av ett fordonsinnehav.

Det allmänna ska, genom Kronofogdemyndigheten, kunna ta i anspråk ett fordon som föranleder debitering av vissa fordonsrelaterade skatter och avgifter. Ett ianspråktagande av ett fordon kommer endast att bli aktuellt i ett pågående utsköningsmål hos Kronofogdemyndigheten. När sådana fordonsrelaterade skulder som omfattas av den nya lagen lämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning hos den registrerade ägaren av det aktuella fordonet görs det en tillgångsundersökning. Om Kronofogdemyndigheten i det pågående utsköningsmålet finner att gäldenären (fordonets registrerade ägare) saknar utmättningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulderna och Kronofogdemyndigheten finner att fordonet inte tillhör

gäldenären eller kan anses tillhöra denne kommer Kronofogdemyndigheten att, om det är fråga om fordringar på skatter eller avgifter som omfattas av den nya lagen, med stöd av lagen kunna ianspråka fordonet.

En fordran på infrastrukturavgift är, liksom övriga fordringar som omfattas av den nya lagen om ianspråktagande, relaterad till ett visst fordon. Fordringar på infrastrukturavgifter uppvisar även i övrigt stora likheter med särskilt fordringar på trängselskatt, vilka omfattas av den nya lagen. Regeringen anser därför att även infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, och de förseningsavgifter och tilläggsavgifter som föreslås tidigare i detta avsnitt, ska utgöra en möjlig grund för ianspråktagande av ett fordon enligt den nya lagen.

Av avsnitt 4.6.7.2 framgår att regeringen anser att utländska fordon ska omfattas av skyldigheten att betala infrastrukturavgifter. Detta medför att den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter även kommer att omfatta utländska fordon.

Transportstyrelsens synpunkt, att det finns behov av en möjlighet till undantag för det fall fordonet bytt ägare, framfördes även då propositionen *Fordonsrelaterade skulder* behandlades. Regeringen ansåg då att ett sådant undantag inte borde införas (nämnda prop. s. 46 f.). Enligt regeringens uppfattning finns det inte skäl att nu göra någon annan bedömning.

Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen

Sedan den 1 januari 1995 gäller den europeiska konventionen av den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, förkortad Europakonventionen, samt flertalet av konventionens tilläggsprotokoll som svensk lag (lagen [1994:1219] om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna). Enligt 2 kap. 19 § regeringsformen gäller att lagar och föreskrifter inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen.

I artikel 1 i Europakonventionens första tilläggsprotokoll anges att varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt till respekt för sin egendom. Därutöver anges att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrät-

tens allmänna grundsatser. Bestämmelserna inskränker dock inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter eller viten.

När det gäller egendomsskyddets omfattning har Europadomstolen framhållit att artikel 1 innehåller tre regler: i den första fastslås principen att egendom ska respekteras, i den andra uppställs villkoren för att någon ska få berövas sin egendom och i den tredje behandlas frågan om hur ägarens rätt att utnyttja sin egendom får begränsas. Domstolens syn på tolkningen har klargjorts i ett flertal rättsfall, däribland *Sporrong och Lönnroth mot Sverige*, dom den 23 september 1982 i mål nr 7151/75 och 7152/75, och *James m.fl. mot Förenade Konungariket*, dom den 21 februari 1986 i mål nr 8793/79.

Regeringens överväganden i fråga om hur den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter förhåller sig till Europakonventionen och regeringsformen finns i propositionen Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176 s. 51 f.). De ställningstaganden som regeringen gjort i nämnda proposition är relevanta även i fråga om de ändringar av den nya lagen som nu föreslås.

En sådan begränsning i rätten att använda sitt fordon som regeringen föreslår tidigare i detta avsnitt, utgör en inskränkning av rätten till egendomsskydd enligt det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Lagstiftning som staten finner nödvändig att genomföra för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av bland annat skatter eller andra pålagor är dock tillåten. En förutsättning för att en sådan rådighetsinskränkning ska vara tillåten är att de negativa verkningarna för den enskilde står i rimlig proportion till de allmännyttiga vinster som kan uppnås. Jfr bl.a. lagrådsremissen Skärpta regler om förverkande av fordon vid trafikbrott s. 25 f., Förverkande av fordon vid trafikbrott s. 32 f. och Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176) s. 51 f.

Vid den proportionalitetsbedömning som ska göras i det aktuella fallet måste särskilt vägas syftet att säkerställa betalning för det allmännas fordringar mot de ingrepp i den enskildes äganderätt som en begränsning i rätten att nyttja sitt fordon medför.

Som framgår av propositionen Fordonsrelaterade skulder (s. 52) har cirka 100 000 gäldenärer skulder avseende fordonsskatt, trängselskatt och parkeringsavgifter. De sammanlagda skulderna uppgår till närmare 1,9 miljarder kronor, varav de 100 mest skuldtyngda gäldenärerna tillsammans står för en skuldsumma på över 340 miljoner kronor. Mot bakgrund av denna betalningshistorik anser regeringen att de påtryckningsmedel som finns för att förmå enskilda att betala trängselskatt inte är tillräckliga och att det krävs ytterligare åtgärder.

Det är inte acceptabelt att så stora skulder inte betalas. Vid införandet av ett system för infrastrukturavgifter är det därför av vikt att systemet utformas så att det blir så effektivt som möjligt. Förslaget om användningsförbud kan, liksom förslaget om ianspråktagande av fordon, förväntas bidra till att antalet personer som notoriskt underlåter att betala sina avgifter blir färre än de annars skulle ha varit. Genom förslaget uppstår även en preventiv effekt, eftersom personer som i dag undandrar sig betalningsansvar kan förväntas att i ökad utsträckning göra rätt för sig utan att några indrivningsåtgärder behöver vidtas. Det skapar förtroende hos dem som redan fullgör sina skyldigheter. De fordon som kommer att bli föremål för en nyttjandesrättsbegränsning är fordon vars ägare regelmässigt undandrar sig betalningsansvar.

Mot denna bakgrund och med hänsyn till förslagets syfte anser regeringen att förslaget om användningsförbud för ett fordon, med de ändringar av betalningstid och belopp som föreslås tidigare i detta avsnitt, sammantaget framstår som rimligt avvägt i förhållande till den nyttjanderättsinskränkning som det medför för den enskilde. Nyttjanderättsbegränsningen får enligt regeringens mening därmed anses förenlig med Europakonventionen.

Enligt 2 kap. 15 § första stycket regeringsformen är vars och ens egendom tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Med "expropriation eller annat sådant förfogande" avses att en förmögenhetsrätt – dvs. äganderätt eller annan rätt med ett ekonomiskt värde, t.ex. nyttjanderätt, servitut eller vägrätt – tvångsvis överförs eller tas i anspråk. Inskränkningar i

rätten att använda lös egendom faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde (prop. 2009/10:80 s. 164.). Det nu föreslagna användningsförbudet bedöms mot den bakgrunden inte omfattas av bestämmelserna om egendomsskydd i regeringsformen.

Ikraftträdandebestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2015. Ändringarna i lagen om infrastrukturavgifter på väg ska dock inte tillämpas på infrastrukturavgifter som avser passager av betalstationer som skett före ikraftträdandet. Vidare ska ändringarna i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter inte tillämpas på avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Utredningens förslag: Förslaget om tilläggsavgift föreslogs träda i kraft den 1 juli 2013, medan övriga författningsändringar föreslogs träda i kraft den 1 januari 2014. Ändringarna i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter skulle inte tillämpas på avgifter som hade beslutats före ikraftträdandet.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att ett ikraftträdande den 1 januari 2014 inte ger mycket tid till att genomföra de förändringar som utredningens förslag föranleder. *Transportstyrelsen* anser att samtliga författningsförslag, även de som rör trängselskatt, bör träda i kraft den 1 januari 2014.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2015. I enlighet med *Lagrådets* synpunkt bör dock ändringarna i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg inte tillämpas på infrastrukturavgifter som avser passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet. I likhet med ikraftträdandebestämmelserna till den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter, bör ändringarna i nämnda lag inte omfatta skulder som debiterats före ikraftträdandet (jfr prop. 2013/14:176 s. 66).

4.6.7.4 Beräkning av infrastrukturavgifter

Regeringens förslag: Den beräknade andel av kostnaderna för ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem som ska hänföras till en viss kategori av bilar ska kunna justeras om kostnaderna för den kategorin helt eller delvis ska finansieras med andra medel än lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter.

Bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2015.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Utredningens författningsförslag innehöll dock inte någon uttrycklig reglering i fråga om beräkning av infrastrukturavgifter i den situation som regeringens förslag avser.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt i frågan. *Trafikverket* har underhand framfört att det vore önskvärt att lagtexten förtydligas i fråga om beräkning av infrastrukturavgifter när kostnaderna för en viss kategori av fordon helt eller delvis ska betalas med andra medel än avgifter.

Skälen för regeringens förslag: Hur infrastrukturavgifter på allmänna vägar ska beräknas och fördelas mellan olika kategorier av bilar framgår av 5 och 6 §§ lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Utgångspunkten är att kostnaderna för uppförande av ett visst vägavsnitt, med tillhörande avgiftssystem, ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Respektive kategoris andel av kostnaderna ska som huvudregel motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader kan hänföras till en viss kategori av bilar, får dock denna kategoris andel av kostnaderna ökas i motsvarande mån.

Av propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* (prop. 2013/14:25 s. 54) framgår att det även kan förekomma situationer då en kategori av avgiftspliktiga bilar ska betala mindre än sin andel av kostnaderna för en allmän väg eller helt undantas från avgiftsplikt. Detta kan exempelvis bli fallet om staten vill subventionera en viss kategori av bilar. Skillnaden finansieras i ett sådant fall på annat sätt än med avgiftsintäkter, t.ex. med anslag.

Subvention av en kategori av bilar får således inte innebära att en annan kategori av bilar belastas med kostnader som är hänförliga till den kategori som har subventionerats. Regeringen delar *Trafikverkets* underhand framförda uppfattning att det i lagen bör tydliggöras att de kostnader som ska bäras av den kategori av bilar som har subventionerats ska justeras.

I likhet med övriga ändringar som föreslås bör dessa ändringar träda i kraft den 1 januari 2015.

4.6.7.5 Konsekvenser

Utländska fordon

Avsikten med den föreslagna regleringen är att utländska fordon ska träffas av infrastrukturavgift i samma omfattning som de svenska. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon förhindrar snedvridning av konkurrensen och upplevs som mer rättvist, vilket bidrar till acceptansen av systemet.

Konsekvenser för fordonsägarna

Uttag av infrastrukturavgift för utländska fordon innebär förstas utgifter för de fordonsägare vars fordon är registrerade i ett annat land än Sverige och passerar en avgiftsbelagd allmän väg i Sverige. Andelen utländska fordon på de nu aktuella broarna i Motala och Sundsvall bedöms, enligt Transportstyrelsens promemoria *Utländska fordon i svenska vägtullsystem* (dnr N2013/5217/TE), uppgå till ca 2,5 procent på årsbasis. De undantag som regeringen har för avsikt att införa för svenska fordon (se prop. 2013/14:25 s. 60 f.) bör även gälla för utländska fordon. Undantag kommer då att göras för utryckningsfordon, EG-mobilkrantar och bussar med en totalvikt av minst 14 ton.

Transportstyrelsen avser på sikt tillhandahålla två möjliga betalningslösningar för att betala infrastrukturavgifter för utländska fordon: avisering av betalningsanmodan och transponderbetalning. Inledningsvis är det dock enbart avisering av betalningsanmodan som kommer att realiseras. Eventuellt kan det på sikt också bli aktuellt med en tredje betalningslösning, internetbaserad betaltjänst. Transportstyrelsen avgör vilken/vilka betalningslösningar som kommer att erbjudas.

Fordonen kommer att identifieras med hjälp av fotografering av registreringsskylten och

aviseras en betalningsanmodan enligt de ägaruppgifter som finns i hemlandets fordonsregister. Transportstyrelsen kommer för detta ändamål att teckna avtal med en aviseringspartner som har tillgång till uppgifter i merparten av de europeiska ländernas fordonsregister. På sikt kan det även bli aktuellt att Transportstyrelsen aviserar i egen regi. Detta förutsätter dock att Transportstyrelsen tecknar avtal med respektive land för att få tillgång till fordonsägaruppgifter.

Ett fullständigt avgiftsupptag från utländska fordon kommer inte att kunna garanteras med tanke på de praktiska svårigheter som finns avseende att identifiera och ta betalt av den betalningsskyldige. Detta kan uppfattas som negativt ur likabehandlings- och konkurrenssynpunkt. Regeringen bedömer dock att den betalningslösning som inledningsvis planeras ger rimliga förutsättningar för upptag av avgifterna även från utländska fordonsägare. Förutsättningarna bedöms även på sikt kunna öka då systemet är intrimmat och om entransponderlösning blir möjlig.

Offentligfinansiella konsekvenser

Transportstyrelsen kommer att sköta en stor del av den praktiska hanteringen av avgiftsupptaget för utländska fordon. Transportstyrelsen har byggt upp ett s.k. centralsystem för hantering av upptag av trängselskatter och infrastrukturavgifter. Utveckling av detta centralsystem behövs för att kunna hantera utländska fordon och tillhandahålla betaltjänster för dessa.

Infrastrukturavgiftssystemen ska bära en rättvisande andel av driftskostnaden för centralsystemet. Kostnaden inkluderar drift, förvaltning och licenser för it-systemet inklusive betaltjänsterna, hantering av inkommande och utgående handlingar inklusive porto, kundtjänst samt löpande information om systemet. Dessa kostnader bör finansieras med avgiftsintäkterna. Kapitalkostnaderna kopplade till utvecklingen av det nationella centralsystemet för hantering av utländska fordon avses dock i sin helhet belasta anslagen för trängselskattsystemen i Stockholm och Göteborg.

Förslaget om utländska fordon kommer att innebära ökade intäkter från infrastrukturavgifterna men även ökade driftskostnader. Storleken på dessa intäkter och kostnader är dock svåra att uppskatta innan de föreslagna reglerna har tillämpats en tid. Osäkerheterna i uppskattningarna beror bl.a. på hur Transportstyrelsens avtal

med aviseringspartnern kommer att se ut, vilka fordonsregister aviseringspartnern har tillgång till, betalningsbenägenheten hos utländska fordonsägare samt hur många passager som i genomsnitt görs per beslut.

Nedanstående uppskattningar baseras på att intäkter inledningsvis fås från 50 procent av de utländska fordonen och att av dessa betalar 95 procent sin infrastrukturavgift inom förfallotiden, medan 5 procent av dem betalar först efter att en förseningsavgift eller förseningsavgift och tilläggsavgift påförts. Transportstyrelsen uppskattar att resultatet från utländska fordon i Motala och Sundsvall inledningsvis genererar ett underskott på 0,1 miljoner kronor per år. Resultatet från utländska fordon bör dock kunna öka efterhand som betalningslösningarna för dessa trimmas in.

I samband med uppstarten av avgiftssystemen krävs särskilda informationsinsatser av engångskaraktär. Kostnaden för detta bedöms av Transportstyrelsen uppgå till drygt 3 miljoner kronor per system och bör finansieras från anslaget för väghållning (se prop. 2013/14:25 s. 146 f.). Transportstyrelsen bedömer att såväl information till utländska som svenska fordonsägare ryms inom detta belopp.

Övriga tillkommande kostnader som uppstår hos Trafikverket i samband med att utländska fordon träffas av infrastrukturavgift i samma utsträckning som svenska bedöms som marginella och finansieras av avgiftsintäkterna.

Tillkommande kostnader som uppstår hos Kronofogdemyndigheten och domstolarna i samband med uttag av infrastrukturavgift för utländska fordon bedöms även de som marginella och ryms inom myndigheternas befintliga anslagsramar. Kronofogdemyndigheten menar visserligen i sitt remissyttrande att utredningen, i sin beräkning av antalet förväntade indrivningsuppdrag riktade mot ägare till utländska fordon, inte i tillräcklig utsträckning tagit hänsyn till risken att utländska fordonsägare, av misstag eller brist på information, i högre grad än svenska fordonsägare kommer att underlåta att erlägga infrastrukturavgift i rätt tid. Detta får förstås utifrån att vägutredningen föreslog undantag från förvaltningslagens (1986:223) krav på motivering och underrättelse av beslut, men då avisering nu görs så torde problemet vara betydligt mindre.

Sanktioner

Ett system med infrastrukturavgifter förutsätter att det sker kontroll av att betalning fullgörs. Om betalning inte sker inom föreskriven tid måste någon form av påtryckning kunna utövas. Frågor om kontroll och sanktioner har stor betydelse för att ett system ska upplevas som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna ska acceptera systemet.

Konsekvenser för trafikanterna

De fordonsägare som inte betalar sin infrastrukturavgift inom den tid som har angetts i en betalningsuppmaning kommer att påföras en förseningsavgift på 300 kronor. Om infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som har angetts i en betalningsuppmaning kommer dessutom en tilläggsavgift att tas ut med 500 kronor. Förseningsavgift och tilläggsavgift får påföras en betalningsskyldig högst en gång per bil och betalningsperiod.

Tilläggsavgiften syftar, liksom förseningsavgiften, till att förmå den betalningsskyldige att betala sin avgift, men även till att inskräpa vikten av att betala infrastrukturavgifter inom föreskriven tid. Förseningsavgift och tilläggsavgift ska dock inte tas ut av en fordonsägare som betalar sin infrastrukturavgift via en betalningsförmedlare eftersom det i detta fall är betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig i förhållande till avgiftsupptagaren.

I det fall infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats inom föreskriven tid och det totala avgiftsbeloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats ska bilen beläggas med användningsförbud. Förbudet ska gälla till dess den totala skulden har betalats. Det är fordonsägarens skyldighet att säkerställa att användningsförbudet följs. Föraren får dock, vid en kontroll, ta konsekvensen av fordonsägarens underlåtenhet på så sätt att bilen inte får användas förrän betalning har skett.

Om bilen används trots att den är belagd med användningsförbud ska polis omhändertar registreringsskyltarna (s.k. avskyltning). Avskyltning ska kunna ske så snart användningsförbudet överträtts.

Det allmänna ska, genom Kronofogdemyndigheten, kunna ta i anspråk ett fordon baserat på fordran om infrastrukturavgift. En ny lag,

lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter, trädde i kraft den 1 juli 2014. Regeringen anser att infrastrukturavgifter och tillhörande förseningsavgifter och tilläggsavgifter ska utgöra en möjlig grund för ianspråktagande av ett fordon enligt den nya lagen. De eventuella merkostnader detta medför för Kronofogdemyndigheten bedöms vara marginella och rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

Offentligfinansiella konsekvenser

Hantering av förseningsavgift och tilläggsavgift för infrastrukturavgift kräver vissa systemanpassningar i Transportstyrelsens centralssystem. Transportstyrelsen bedömer att systemanpassningarna kostar 2 miljoner kronor och att de årliga driftkostnaderna ökar med 1–2 miljoner kronor. Dessa kostnader bör finansieras av avgiftsintäkterna.

För polisen tillkommer arbetsuppgifter i form av kontroll av om infrastrukturavgift har betalats, eventuell avskyltning samt utfärdande av böter för det fall att fordonet brukas trots att det är avskyltat. Sådana arbetsuppgifter ingår redan för trafikpolisen i och med kontroller av vägavgift, fordonsskatt, överlast med mera. Eftersom arbetsuppgifterna ska ske i samband med annan kontroll på väg bedöms merarbetet för polisen kunna hanteras inom befintlig anslagsram.

Med dagens reglering kan polisen inte utfärda ordningsbot avseende ett utländskt fordon som framförs trots att det är avskyltat. Ett strafföreläggande kan dock utfärdas av en åklagare. De ökade resurser som krävs på Åklagarmyndigheten med anledning av detta bedöms rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

Beslut om undantag från användningsförbud bedöms inte medföra något större antal mål i domstolarna utan kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget om förseningsavgift och tilläggsavgift kommer att innebära ökade intäkter från infrastrukturavgifterna. Storleken på dessa intäkter är dock svåra att uppskatta innan de föreslagna reglerna har tillämpats en tid. Osäkerheterna i uppskattningarna beror bl.a. på betalningsbenägenheten hos fordonsägare samt hur många passager som i genomsnitt görs per beslut. Baserat på erfarenheter från trängselskatt i Göteborg och Stockholm uppskattar Transportstyrelsen att det i fallen med Motala och Sundsvall sammanlagt rör sig om i vart fall 3,7

miljoner kronor per år för de svenskregistrerade fordonen. Intäkter från sanktionsavgifter för utländska fordon ingår i uppskattningen av resultatet för utländska fordon ovan.

Sammanfattning

Sammantaget anser regeringen att utländska fordon ska träffas av infrastrukturavgift i samma omfattning som de svenska. Detta är en viktig fråga ur rättvisesynpunkt. Under ett intrimningskede bedöms resultatet från utländska fordon visserligen ge ett underskott men detta förväntas uppvägas av intäkterna från sanktionsavgifterna. Med hänsyn till de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta betalt för utländska fordon och att detta är en ny företeelse i Sverige, som inte är direkt jämförbar med de förhållanden som råder i andra länder som idag tar betalt för utländska fordon, anses det rimligt att det tar en tid att skapa effektivitet i systemet.

Regeringen har för avsikt att införa trängselskatt för utländska fordon. Enhetlig hantering av utländska fordon avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter är ytterligare ett argument för att införa infrastrukturavgift för utländska fordon, inte minst för att detta underlättar de informationsinsatser som riktas till de utländska fordonsägarna.

4.6.7.6 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

6 §

Paragrafen reglerar hur de kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier och typer av bilar. Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.7.4.

I paragrafens *andra stycke* tydliggörs hur kostnaderna för ett vägavsnitt ska fördelas om de kostnader som kan hänföras till en viss kategori av bilar, eller en viss typ av bil inom en kategori, helt eller delvis ska finansieras på annat sätt än med avgifter. Bestämmelsen kan exempelvis bli tillämplig om kostnaderna för en viss kategori av bilar helt eller delvis finansieras med anslag.

14 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om förbud att använda en bil. Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.7.3 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Första stycket innehåller de kriterier som ska vara uppfyllda för att användningsförbud ska inträda. Det ska finnas skulder hänförliga till bilen avseende infrastrukturavgifter och avgifter som har påförts fordonsägaren på grund av för sent betalda infrastrukturavgifter, uppgående till ett belopp som överstiger 5 000 kronor. Det totala beloppet ska vidare ha varit förfallet till betalning under minst sex månader. Användningsförbudet inträder så snart kriterierna är uppfyllda. Infrastrukturavgift som inom föreskriven tid har betalats till en betalningsförmedlare som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem anses ha betalats i rätt tid och ska alltså inte ligga till grund för ett användningsförbud.

I *andra stycket* redovisas de undantagssituationer då en bil får användas trots att infrastrukturavgifter inte har betalats. Enligt *punkten 1* ska en avgift som har påförts en tidigare ägare av fordonet, efter att ägarbyte skett, inte påverka den nya ägarens rätt att använda fordonet. Som ägare av en bil anses den som när avgiftsplikten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret, är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavare, eller i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när avgiftsplikten inträder innehar licensen. Om anstånd med betalning av infrastrukturavgifter gäller får, enligt *punkten 2*, dessa avgifter inte ligga till grund för ett användningsförbud. Användningsförbud inträder dock om anståndet löper ut utan att avgifterna har betalats och övriga förutsättningar för ett förbud är uppfyllda.

I *tredje stycket* regleras användningsförbudets längd. Förbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats. Om det vid detta tillfälle finns nya skulder, ska en ny bedömning göras av om dessa uppfyller rekvisiten för ett nytt användningsförbud.

I *fjärde stycket* finns en dispensmöjlighet från bestämmelserna om användningsförbud. En förutsättning för dispens är att särskilda skäl anses föreligga. I fråga om vad som är att anse som särskilda skäl kan vägledning hämtas från motsvarande bestämmelser om fordonsskatt (jfr

6 kap. 1 § tredje stycket vägtrafikskattelagen [2006:227]). Ett exempel på ett sådant skäl kan vara en fordonsägare som använder sitt fordon yrkesmässigt och betalar av sin skuld enligt en med Kronofogdemyndigheten uppgjord avbetalningsplan. Bestämmelsen ska tillämpas restriktivt. Sådana beslut får överklagas enligt nu föreslagna 17 §, jfr nedan.

15 §

I paragrafen, som är ny, regleras vissa undantag från bestämmelserna om användningsförbud särskilt. Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.7.3.

En bil som har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo får användas av den nye ägaren, trots att avgifter som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Vem som är att anse som ägare av en bil framgår av kommentaren till 14 § andra stycket. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som har förvärvat den vid försäljningen. Motsvarande ordning ska gälla även för fordon som tillhör ett konkursbo.

16 §

Paragrafen är ny och behandlas i avsnitt 4.6.7.3. I paragrafen regleras omhändertagande av en bils registreringsskyltar i de fall bilen har använts i strid med ett användningsförbud.

Av *första stycket* framgår att registreringsskyltarna ska tas om hand så snart ett användningsförbud har överträtts. Användningsförbud enligt 14 § inträder inte förrän det finns obetalda avgifter knutna till fordonet som uppgår till mer än 5 000 kronor och minst sex månader har gått sedan hela beloppet senast skulle ha betalats. Den enskilde kommer därmed att ha fått påminnelser om sin skuld och blivit påförd både förseningsavgift och tilläggsavgift innan ett användningsförbud aktualiseras. Den enskilde torde därmed inte vara ovetande om att han har skulder uppgående till ett belopp som medför att fordonet inte får användas.

Flyttning av fordonet enligt *andra stycket* bör bl.a. medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara eller om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur eller kylvaror.

17 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om överklagande av beslut. Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.7.3.

Av *första stycket* framgår att den enda typ av beslut enligt lagen som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol är beslut som avser medgivande av att ett fordon, på grund av särskilda skäl, får användas trots att förutsättningarna för ett användningsförbud är uppfyllda. De beslut som i praktiken kan överklagas är beslut om att inte medge att ett fordon får användas. Enligt den nu gällande ordningen kommer i enlighet med 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar Förvaltningsrätten i Karlstad att vara behörig förvaltningsdomstol. Användningsförbud inträder så snart kriterierna enligt 14 § är uppfyllda. Något beslut om användningsförbud fattas således inte. De beslut om infrastrukturavgift som ligger till grund för användningsförbudet kommer dock att kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Enligt *andra stycket* krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

19 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om verkställighet av infrastrukturavgifter på allmän väg och behandlas i avsnitt 4.6.7.3.

I paragrafens *första stycke* görs ett tillägg som innebär att även förseningsavgift eller tilläggsavgift som har påförts en betalningsskyldig, på grund av att betalning av infrastrukturavgift inte har skett i rätt tid, ska lämnas för indrivning.

20 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden och behandlas i avsnitt 4.6.7.3.

En ny *sjätte punkt* läggs till paragrafens *första stycke*. Tillägget innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges rätt att meddela föreskrifter om att avgifter ska tas ut om en infrastrukturavgift inte betalas i rätt tid.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 4.6.7.3 . Övergångsbestämmelsen har utformats i enlighet med Lagrådets synpunkter.

Förslagen träder i kraft den 1 januari 2015.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som skett före ikraftträdandet.

Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

1 §

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde och behandlas i avsnitt 4.6.7.3.

En ny *femte punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att rätten att ta ett fordon i anspråk även gäller för betalning av statens fordringar på infrastrukturavgift och förseningsavgift eller tilläggsavgift, som har utfärdats på grund av för sent betald infrastrukturavgift.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 4.6.7.3 .

Förslaget träder i kraft den 1 januari 2015.

Lagen ska inte tillämpas på sådana infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

29 kap.

5 a §

I paragrafen regleras sekretess för verksamhet som avser infrastrukturavgifter på väg. Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.7.3.

I paragrafens *första stycke* görs ett tillägg som innebär att även verksamhet som avser bestämmande av eller fastställande av underlag för bestämmande av förseningsavgift eller tilläggsavgift med anledning av för sent betald infrastrukturavgift, ska omfattas av sekretess enligt bestämmelsen.

Även *andra stycket* ändras så att bestämmelsen omfattar förseningsavgift och tilläggsavgift med anledning av för sent betald infrastrukturavgift.

4.7 Budgetförslag

4.7.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 4.17 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2013	Utfall		Anslags- sparande	0
2014	Anslag	17 029 042	¹ Utgifts- prognos	16 231 695
2015	Förslag	21 718 542		
2016	Beräknat	23 251 149	²	
2017	Beräknat	24 150 192	³	
2018	Beräknat	25 445 950	⁴	

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 23 265 108 tkr i 2015 års prisnivå.

³ Motsvarar 23 837 915 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 24 476 674 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till regionala kollektivtrafik-anläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), statsbidrag till cykelvägar, särskilda statsbidrag till storstädernas trafiksystem, statsbidrag via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,

- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkolås och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemkostnader,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- kostnader för museiverksamhet inom transportområdet,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m., samt
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock).

Kompletterande information

Bestämmelser som anknyter till anslaget användning finns i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m., förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Ett statligt investeringsbidrag till Sälen flygplats förutsätter ett godkännande av EU-kommissionen.

Avgifter på de nya broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att disponera de avgifter, inklusive förseningsavgifter och tilläggsavgifter, som, med stöd av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, tas ut för passage över de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 och över Sundsvallsfjärden på E4, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av broarna samt kostnader för vägavgiftssystemen.

Skälen för regeringens förslag: Under hösten 2013 öppnade den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 och den nya bron över Sundsvallsfjärden på väg E4 planeras att öppna för trafik i december 2014. Investeringarna har delvis finansierats med lån i Riksgäldskontoret. Kapitalkostnaden för dessa lån ska enligt riksdagens beslut (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) finansieras genom att vägavgifter tas ut av de som trafikerar bron.

Riksdagen har tidigare (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) bemyndigat regeringen att disponera avgifter som, med stöd av väglagen (1971:948), tas ut för passage över Motalabron. Våren 2014 fattade riksdagen beslut om att anta regeringens förslag till lag (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg (prop. 2013/14:25, bet. 2013/14:TU8, rskr. 2013/14:147). Regeringens avsikt är att infrastrukturavgifter ska tas ut över broarna i Motala och Sundsvall från och med den 1 januari 2015.

Regeringen föreslår i avsnitt 4.6.7 ändringar i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Bland annat föreslås att om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i en betalningsuppsmaning, bör särskilda avgifter, först en förseningsavgift och därefter en tilläggsavgift, kunna tas ut. Regeringens avsikt är att lagändringarna ska träda ikraft den 1 januari 2015.

Mot den nu angivna bakgrunden bör avgiftsintäkterna, inklusive förseningsavgifter och tilläggsavgifter, få disponeras för att betala räntor och amorteringar på de upptagna lånen samt för de systemkostnader som följer av uttaget av vägavgifter.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligt rättsliga avgifter inklusive avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, bron över Motalaviken på riksväg 50 och den bro som planeras öppnas över Sundsvallsfjärden på väg E4 i december 2014. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjerederiet. Utgångspunkten för Färjerederiet är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Trafikverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Trafikverket beslutar efter samråd med Ekonomistyrningsverket om prissättningen för uppdragsverksamheten. Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatabasen.
- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Upprätthålla ett lager av reservbromateriel.

I tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket.

Tabell 4.18 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2015	2016
Färjerederiet		
Intäkter	82 000	84 000
Kostnader efter finansnetto	81 000	82 000
Resultat efter finansnetto	1 000	2 000
Kostnadstäckning i procent	101	102
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet1		
Intäkter	2 665 000	2 661 000
Kostnader	2 573 000	2 572 000
Resultat	92 000	89 000
Kostnadstäckning i procent	104	103
Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	79 000	81 000
Kostnader	79 000	81 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Riksväg 50 Motala		

Intäkter	11 000	11 000
Kostnader	11 000	11 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
E 4 Sundsvall		
Intäkter	57 000	59 000
Kostnader	57 000	59 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Förarprovavgifter		
Intäkter	394 000	398 000
Kostnader	396 000	412 000
Resultat	-2 000	-14 000
Kostnadstäckning i procent	99	97
Banavgifter		
Intäkter	1 404 000	1 524 000
Kostnader	1 404 000	1 524 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Sjöfartsstöd		
Intäkter	1 000	1 000
Kostnader	1 000	1 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Järnvägsutbildning		
Intäkter	62 000	67 000
Kostnader	62 000	65 000
Resultat	0	2 000
Kostnadstäckning i procent	100	103
Förvaltning av järnvägsfordon		
Intäkter	80 000	80 000
Kostnader	61 000	61 000
Resultat	19 000	19 000
Kostnadstäckning i procent	131	131

¹ Övriga avgifter består av bl.a. uthyrning av förarprovsvagnar vid prov, information, service och rådgivning, uthyrning av lokaler, uthyrning av reservbroar, teletjänster, elförsäljning och fastighetsförvaltning.

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 4.19.

Tabell 4.19 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2015	2016
<i>Offentligrättsliga avgifter</i>		
Intäkter	22 000	22 000
Kostnader	22 000	22 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och av länen i länsplanerna för regional transportinfrastruktur (dnr N2014/1779/TE, m.fl.). Trafikverkets och länens investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU (TEN-bidrag) samt förskotteringar. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag.

Trafikverket beräknar att under 2015 genomföra investeringar för cirka 23 466 miljoner kronor, se tabell 4.20.

Tabell 4.20 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Totalt
Större investeringar i nationell plan¹							
Väg	6 893	8 147	5 644	5 665	10 387	12 851	49 587
Järnväg	8 640	8 565	9 812	10 032	10 594	10 342	57 984
Sjöfart	0	73	246	400	225	221	1 166
Luftfart	0	0	50	50	52	52	204
Övriga investeringar	0	0	1 498	2 190	2 250	2 190	8 127
Investeringar i regional plan²							
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	506	352	820	1 215	1 375	1 397	5 665
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg	494	735	657	796	835	902	4 419
El- och teleinvesteringar	830	1 133	531	522	313	566	3 895
Investeringar i anläggningstillgångar (väg)	195	525	325	275	225	100	1 645
Investeringar i anläggningstillgångar (järnväg)	355	225	375	175	125	125	1 380
Summa investeringar	20 302	22 850	23 466	24 741	29 550	31 924	152 832
Anslag	15 157	15 582	19 068	21 186	21 794	23 113	115 899
Lån i Riksgäldskontoret	3 218	3 188	1 318	995	5 206	6 261	20 186
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 927	4 080	3 080	2 560	2 550	2 550	16 747
Summa finansiering	20 302	22 850	23 466	24 741	29 550	31 924	152 832

¹ Inklusive lån för investeringar som kommer att finansieras av intäkter från trängselskatter eller vägavgifter, förskottering och medfinansiering, däribland TEN-medel.

² Inklusive förskottering och medfinansiering, däribland TEN-medel.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 90 630 000 000 kronor 2016–2050.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts. I aktu-

ella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, som t.ex. Citybanan i Stockholm. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Mot bakgrund av att riksdagen på förslag av regeringen i budgetpropositionen för 2014 beslutade att anslagen till Vaghållning och Banhåll-

ning skulle ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* redovisas inte uppgifter för utfall för beställningsbemyndiganden 2013.

Regeringen bör bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 90 630 000 000 kronor 2016–2050.

Tabell 4.21 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018–2050
Ingående åtaganden	-	87 237 000	94 002 000	90 230 000		
Nya åtaganden	-	19 760 000	7 610 000			
Infriade åtaganden	-	-12 995 000	-11 382 000	-10 458 000	-8 846 000	-70 926 000
Utestående åtaganden	-	94 002 000	90 230 000	79 772 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	-	99 350 000	90 630 000			

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2015 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 43 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter belastar också låneramen.

Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 4.20 (beräknad nettoupplåning) innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslags-

förbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda inbesparade driftsmedel från färjetrafiken.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade både i Sverige och i Norge. De svenska lånen för Svinesundsförbindelsen beräknas vara slutamorterade 2023.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollerred–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr och Rv 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (dnr N2014/1779/TE, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2014–2025 innehåller ett antal investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Det gäller de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen respektive Västsvenska infrastrukturpaketet delvis ska finansie-

ras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter samt de vägavgiftsfinansierade broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. I detta inkluderas även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen. Riksdagen beslutade med anledning av regeringens proposition Vår tilläggsbudget för 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2021 ska uppgå till 50 000 miljoner kronor i 2009 års prisnivå. Denna planeringsram inkluderar ovan nämnda projekt och utgjorde ett komplement till den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för samma period som uppgick till 417 000 miljoner kronor i 2009 års prisnivå som riksdagen dessförinnan hade beslutat om (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Planeringsramen för investeringar

i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter uppräknades till 2013 års prisnivå i anslutning till propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) och ska uppgå till 53 000 miljoner kronor för perioden 2010–2025 och komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2014–2025 som uppgår till 522 000 miljoner kronor i 2013 års prisnivå.

Låneramen 2015 för ovan angivna ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 43 000 miljoner kronor.

I tabell 4.22 redovisas Trafikverkets nettoupplåning med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 4.23 redovisas den ackumulerade skulden 2013–2025, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 4.22.

Tabell 4.22 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2013–2025

Miljoner kronor

	Skuld 2013- 12-31	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2025	2025- 12-31
Broinvesteringar	63	-8	-8	-8	-8	-7	-6	-2	-2	-4	10
E6 Svinesundsförbindelse	522	-46	-49	-51	-54	-57	-59	-62	-66	-78	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	57	-57								0	
Prioriterade vägprojekt	4 843	0	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-243	-960	2 200
E 4 Sundsvall	688	640	55	-11	-4	-4	-5	-7	-9	-60	1 283
Rv 50 Motala–Mjölby	670	-186	2	0	-1	-1	-2	-2	-2	-9	469
Västsvenska infrastruktur- paketet (vägar)	140	-140	0	2	4	178	367	304	35	618	1 508
Investeringar i Stock- holmsregionen	0	0	0	21	4 538	4 976	5 661	5 558	3 768	8 692	33 214
Skurubron	0	0	0	0	0	138	403	191	-9	-54	669
Eldriftss- och Teleanlägg- ningar	3 880	932	309	280	58	288	266	243	219	511	6 986
Prioriterade järnvägsprojekt	15 000	159	-266	-266	-617	-617	-617	-617	-617	-2 468	9 074
Västsvenska infrastruktur- paketet (bana)	0	0	0	0	1	178	857	1 594	542	3 932	7 104
Botniabanan	15 378	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-1 716	10 230
Summa	41 241	865	-626	385	3 391	5 197	6 998	6 241	2 666	6 416	72 714

Tabell 4.23 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2013–2025

Miljoner kronor

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	...2025 ¹
Broinvesteringar	63	55	47	39	31	24	18	16	14	10
E6 Svinesundsförbindelse	522	476	427	376	322	265	206	144	78	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	57	0								
Prioriterade vägprojekt	4 843	4 843	4 603	4 363	4 123	3 883	3 643	3 403	3 160	2 200
E 4 Sundsvall	688	1 328	1 383	1 378	1 368	1 364	1 359	1 352	1 343	1 283
Rv 50 Motala–Mjölby	670	484	486	486	485	484	482	480	478	469
Västsvenska infrastruktur- paketet (vägar)	140	0	0	1	5	183	550	854	889	1 506
Investeringar i Stockholms- regionen	0	0	0	21	4 559	9 535	15 196	20 754	24 522	33 214
Skurubron	0	0	0	0	0	138	541	732	723	669
El- och teleanläggningar	3 880	4 812	5 121	5 401	5 459	5 747	6 013	6 256	6 475	6 986
Prioriterade järnvägsprojekt	15 000	15 159	14 893	14 627	14 010	13 393	12 776	12 159	11 542	9 074
Västsvenska infrastruktur- paketet (bana)	0	1	1	1	2	180	1 037	2 631	3 173	7 106
Botniabanan	15 378	14 949	14 520	14 091	13 662	13 233	12 804	12 375	11 946	10 230
Summa	41 241	42 106	41 480	40 778	44 026	48 429	54 625	61 156	64 343	72 747

¹ Den totala beräknade låneskulden uppgår 2022 till 66 925 miljoner kronor, 2023 till 68 448 miljoner kronor, 2024 till 69 527 miljoner kronor och 2025 till 72 747 miljoner kronor. Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2013–2021 samt 2025.

Kostnaden för räntor och amortering av lån för prioriterade infrastrukturobjekt, el- och teleanläggningar samt Botniabanan belastar anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. I tabell 4.24 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2014–2025 för dessa kostnader.

Räntor och amortering av lån för dels de projekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen och Västsvenska infrastrukturpaketet delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt, dels de avgiftsfinansierade broarna kommer att finansieras genom inkomster från trängselskatt respektive avgifter.

Vid beräkningen av anslagsbehovet har en kalkylränta på 2,25 procent, 2,75 procent, 3,50 procent respektive 4,00 procent använts för åren 2015, 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,20 procent använts.

Tabell 4.24 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar åren 2013–2025

Miljoner kronor

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lån i Riksgäldskontoret													
Räntor vägar	56	78	90	110	140	160	150	140	130	120	110	100	90
Amorteringar vägar	255	272	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	228	322	399	390	385	425	381	377	356	351	345	340	341
Amorteringar järnvägar	127	467	488	509	872	895	917	940	963	985	1 008	1 030	1 047
Räntor Botniabanan	326	308	336	399	564	546	556	512	495	478	461	444	426
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan Villkorslån	18	19	23	28	35	40	42	42	42	42	42	42	42
Teleanläggningar	0	0											
Hyra matarledningar	23	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Total anslagsbelastning	1 462	1 910	2 020	2 120	2 680	2 750	2 730	2 695	2 670	2 660	2 650	2 640	2 630

Regeringens överväganden

Ny trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen

Riksdagen beslutade med anledning av budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:) som innebär att två nya anslag förts upp på statsbudgeten från 2014: anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Regeringen föreslog i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) en ny långsiktig ekonomisk ram för perioden 2014–2025. Riksdagen biföll förslaget (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Den 3 april 2014 fastställdes, med utgångspunkt i Trafikverkets och länens förslag om en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstarter 2014–2016, beslut om förberedelse för byggstarter 2017–2019 samt om fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 (dnr N2014/1779/TE, m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som framgår av beslutet. Nedan ges exempel på åtgärder som ligger i planen.

Investeringsbidrag till Sälens flygplats

Ett investeringsbidrag på 250 miljoner kronor till en ombyggnad av Sälens flygplats bör ges för att besöksnäringen i Sälenområdet ska kunna utvecklas. Ett statligt investeringsbidrag till flygplatsen förutsätter ett godkännande av EU-kommissionen.

Särskild satsning på E20 genom Västra Götaland

En utbyggnad av E20 genom Västra Götaland genomförs. Staten kommer tillsammans med regionen i Västra Götaland samt till E20 angränsande kommuner gemensamt göra satsningar längs sträckan genom Västra Götaland. Satsningen innebär att fem nya sträckor ska byggas ut till 2+2-väg samt att hela E20 genom Västra Götaland blir mötesseparerad.

Ostkustbanan

Den första dubbelspårsetappen mellan Sundsvall och Gävle inleds med sträckan Sundsvall–Dingersjö, vilket ger en förkortad restid och ökad kapacitet både regionalt och för fjärrtrafiken (Stockholm–Sundsvall). Den totala investeringskostnaden uppgår till cirka 1 700 miljoner kronor, varav 1 000 miljoner kronor avsätts under planperioden 2014–2025. Detta möjliggör att cirka 9 kilometer dubbelspår kan färdigställas fram till 2025. Trafikverket ska dessutom prio-

ritera trimningsåtgärder för 300 miljoner kronor på sträckan Uppsala–Stockholm.

E10

Regeringen prioriterar att satsningar genomförs för att göra E10 mer trafiksäker. Utöver de pågående arbetena i Kiruna med ny sträckning av E10 till följd av den utökade gruvdriften så fastslår regeringen att två etapper av vägen ska mötessepareras. Utöver etappen Morjärv–Svartbyn ska Trafikverket skyndsamt påbörja arbetet med att mötesseparera etappen Avvakko–Lappeasuando. Detta är viktiga åtgärder inte minst för ambulanstransporterna, men det är också viktigt för alla företag som transporterar gods på E10 och alla som pendlar till eller från sina arbeten i stundtals mycket tuffa förhållanden. Satsningen förutsätter även att Trafikverket utökar vinterväghållningen på de sträckor av E10 där behov finns.

Utökad satsning till kollektivtrafik

Utöver de medel i nationell plan och inte minst i länsplanerna som avsatts till kollektivtrafik satsar regeringen ytterligare totalt 2 000 miljoner kronor under perioden 2015–2018 på kollektivtrafik. Kommunerna får i enlighet med gällande förordning ansöka om statlig medfinansiering för sådana åtgärder. Syftet är att möjliggöra att ökningen av persontransporter i tätorter sker med kollektivtrafik.

Ny anslagsstruktur

För att öka transparensen och tydligheten avseende tilldelningen av medel har regeringen för avsikt att öka detaljeringsgraden i anslagspoststrukturen. Bland annat tilldelas medel för investeringar över 50 miljoner kronor, investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder respektive forskning och innovation till särskilda anslagsposter.

Förslag och justeringar

Utökat ändamål för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

I den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 satsas 250 miljoner kronor i statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen. En slutlig utbetalning av investeringsbidraget förutsätter ett godkännande av EU-kommissionen. I syfte att förtydliga att anslaget även får användas för statsbidrag för cykelvägar har detta lagts in i

ändamålsbeskrivningen. Kostnader för den museiverksamhet som Trafikverket ansvarar för ingick tidigare som en del i dåvarande Vägverkets och Banverkets s.k. sektorsansvar för respektive trafikslag. Vägverket och Banverket skulle enligt sina instruktioner utifrån sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande gentemot andra aktörer inom respektive trafikslag. Genom inrättandet av Trafikverket fanns inte längre skäl för sådana trafikslags-specifika uppgifter, varvid regering i budgetpropositionen för 2010 uttalade att begreppet sektorsansvar inte längre skulle tillämpas. Det har därefter uppstått ett behov av att i ändamålsbeskrivningen för anslaget precisera de uppgifter som tidigare ingick i sektorsansvaret och som fortsatt ska kunna finansieras från anslaget. Motsvarande förtydligande behöver göras även avseende utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m. En särskild satsning riktad till kommuner och regioner görs för att stimulera utvecklingen av infrastrukturen för att utveckla kollektivtrafiken.

Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas även för statliga investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen, statsbidrag till cykelvägar, museiverksamhet inom transportområdet samt för utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.

Omfördelning av medel

Trafikverket bygger för närvarande Citybanan i Stockholm. Byggandet av Citybanan syftar till att öka kapaciteten för järnvägstrafiken genom Stockholm. Den kapacitetsökning som Citybanan tillför kan till fullo utnyttjas först när Getingmidjan (järnvägsbroarna över Stockholms ström) renoveras. Renoveringen kan inledas först efter det att Citybanan har öppnats för trafik 2017.

I beslutet att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 har regeringen utifrån Trafikverkets förslag beslutat att Getingmidjan delvis ska finansieras som ett namngivet objekt via anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 700 miljoner kronor. Den totala kostnaden för reinvesteringen uppgår till 2 500 miljoner kronor. Trafikverket har därefter återkommit till Regerings-

kansliet (Näringsdepartementet) och meddelat att verket ser svårigheter med att redovisningsmässigt kunna hantera att en reinvestering delvis finansieras via anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Regeringen har i denna proposition därför beräknat en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* år 2017 med 700 miljoner kronor och en motsvarande höjning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Eurofima

Det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock) bildades 1956 utifrån ett internationellt fördrag mellan ett antal europeiska stater. Verksamheten består i att finansiera järnvägsfordon åt de egna aktieägarna. Ägarna är i normalfallet statliga järnvägsföretag. Den svenska ägarandelen om 2 procent av aktiekapitalet har förvaltats av affärsverket Statens järnvägar. Vid utvecklingen av affärsverket vid årsskiftet 2012/13 överfördes ansvaret för förvaltningen av aktierna till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Sverige har för närvarande inga lån från Eurofima.

Eurofima har sitt säte i Schweiz och följer schweizisk lag utifrån bestämmelserna i det internationella fördrag som reglerar verksamheten. Aktiekapitalet omfattar totalt CHF 2 600 miljoner (ca 20 miljarder kronor). Av detta belopp är 20 procent inbetalat till bolaget. Resterande andel av aktiekapitalet kan infordras av bolaget efter beslut i bolagets styrelse vid behov av att stärka den ekonomiska ställningen. Svenska staten har en skyldighet att infria åtagandet gentemot Eurofima vid ett eventuellt beslut i bolagets styrelse. Den svenska andelen av det ej inbetalda aktiekapitalet uppgår till CHF 41 600 000 (ca 315 miljoner kronor). Ett infriande av åtagandet ses i dag som osannolikt. Ett eventuellt infriande behöver dock hanteras skyndsamt. Utvecklingen av affärsverket Statens järnvägar innebär att det inte längre finns möjlighet att belasta det egna kapitalet i affärsverket vid ett eventuellt infriande av åtagandet gentemot Eurofima. Enligt regeringens bedömning behöver därför ett anslag pekats ut för att möjliggöra en snabb hantering av ett infriande. Då sannolikheten för ett infriande bedöms som låg

ser regeringen däremot i nuläget inget behov av att avsätta medel. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* även får utnyttjas för inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock).

Finansiering av flygtrafiktjänster undantagna från avgift

Enligt EU-kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster ska vissa flygningar undantas från skyldigheten att betala avgifter för flygtrafiktjänster. Enligt samma förordning är det också möjligt att genom nationellt beslut undanta vissa andra i förordningen angivna flygningar. Regeringen avser att under 2014/15 återkomma till riksdagen med förslag till svensk reglering i denna del. Eftersom finansiering av de tjänster som undantas från avgift inte får falla på luftrumsbrukarna föreslår regeringen att Trafikverket får i uppgift att ersätta operatörer för sådana tjänster. Ersättningen föreslås belasta anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser*. Anslaget föreslås mot denna bakgrund tillföras 10 miljoner kronor. Finansiering sker med 5 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och med 5 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Förbandsverksamhet och beredskap* under utg.omr. 6 Försvaret och samhällets krisberedskap. Regeringen bedömer att denna fördelning väl svarar mot fördelningen av de undantagna flygningarnas karaktär.

Pris- och löneomräkning

Regeringen föreslår att anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015 och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 som en följd av den generella minskning av pris- och löneomräknade anslag som föreslås i denna proposition (se avsnitt 2.2).

Förslag och beräkningar

Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 4.25 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2013 ¹	Budget 2014 ²	Prognos 2014 ²	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Större investeringar i nationell plan ³	11 543 702	10 295 490	10 137 466	12 985 236	13 763 332	14 363 997	15 646 847
Väg- investeringar	6 126 915	5 019 865	4 152 339	3 972 149	4 406 654	4 569 828	6 284 298
Järnvägs- investeringar	5 416 787	5 181 625	5 912 127	8 717 280	8 906 716	9 517 515	9 088 759
Sjöfarts- investeringar	0	94 000	73 000	246 041	400 078	225 039	221 491
Luffarts- investeringar	0	0	0	49 766	49 885	51 615	52 299
Övriga investeringar ⁴	0	0	0	1 497 691	2 189 747	2 249 634	2 190 292
Investeringar i regional plan	2 613 207	2 870 000	3 095 520	3 107 857	3 221 558	3 340 771	2 976 456
Övrig verksamhet ⁵	1 038 271	993 348	1 086 505	1 564 882	1 572 398	1 618 633	1 631 921
Planering, stöd och myndighets- utövning	575 798	576 348	576 348	799 208	796 883	822 219	830 855
Forskning och innovation	0	0	0	332 934	348 896	360 992	365 776
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro- konsortiet ⁶	462 473	417 000	510 157	432 740	426 620	435 423	435 289
Räntor och återbetalning av lån ⁷	1 581 232	2 868 000	1 910 000	2 560 677	2 501 920	3 038 909	2 998 155
Väg	310 710	424 000	350 000	450 495	434 401	433 442	422 409
Järnväg	1 270 522	2 444 000	1 560 000	2 110 182	2 067 519	2 605 467	2 575 746
Kammarkollegiets disposition	2 206	2 204	2 204	2 199	2 193	2 222	2 280
Summa	16 778 618	17 029 042	16 231 695	21 718 542	23 251 149	24 150 192	25 445 950

¹ Mot bakgrund av att Riksdagen i budgetpropositionen för 2014 enligt regeringens förslag beslutade att anslagen till Vaghållning och Banhållning ska ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* avser kolumnen *Utfall 2013* i tabellen den gamla anslagsstrukturen, medan övriga kolumner avser den nya anslagsstrukturen.

² Kolumnerna för budget och prognos för 2014 avser den uppdelning av anslaget i anslagsposter som riksdagen beslutade i budgetpropositionen för 2014. I kolumnerna för 2015 och framåt redovisas en ytterligare detaljering av anslagen i anslagsposter med syfte att öka transparensen.

³ Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 50 miljoner kronor.

⁴ Övriga investeringar avser investeringar och åtgärder i transportsystemet vars planerade kostnader understiger 50 miljoner kronor, vilket innefattar trimnings- och effektiviseringsåtgärder i transportsystemet och miljöinvesteringar i befintlig transportinfrastruktur.

⁵ Före 2015 redovisades myndighetsutövning och övriga insatser för effektivisering av transportsystemet i separata delposter. Från 2015 redovisas myndighetsutövning tillsammans med de kostnader Trafikverket har för planering och stöd, bland annat infrastrukturplanering, samt vissa delar av det som redovisades inom delposten Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet. Forskning och innovation inom ramen för Trafikverkets arbete med utveckling av transportsystemet redovisas från 2015 separat.

⁶ I prognosen för 2014 ingår utfall för bidrag till vissa trafiksystem uppgående till 93 miljoner kronor.

⁷ Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 4,5 procent. Den preliminära beräkningen av tilldelning av medel till den aktuella anslagsposten baseras därmed på en högre kalkylränta än den som använts vid beräkning av anslagsbehovet i tabell 4.24. Regeringen menar att det finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån för att kunna hantera eventuella räntehöjningar.

Tabell 4.26 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	18 389 167	18 389 167	18 389 167	18 389 167
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	-22 067	-33 087	218 542	705 270
Beslut ³	3 351 442	4 895 069	5 542 483	6 351 512
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	21 718 542	23 251 149	24 150 192	25 445 950

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015, och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 21 718 542 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 23 251 149 000 kronor, 24 150 192 000 kronor respektive 25 445 950 000 kronor.

4.7.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 4.27 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2013	Utfall	Anslags- sparande	0	
2014	Anslag	20 932 705 ¹	Utgifts- prognos	20 524 265
2015	Förslag	20 821 798		
2016	Beräknat	20 710 380 ²		
2017	Beräknat	21 846 730 ³		
2018	Beräknat	21 856 822 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 20 722 814 tkr i 2015 års prisnivå.

³ Motsvarar 21 564 238 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 21 024 261 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,

- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom polisens administrations- och fakturahanteringskostnader för detta,
- stakning av vinterled till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, samt
- räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät.

Kompletterande information

Bestämmelser finns i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 18 008 000 000 kronor 2016–2020.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det total-

belopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts. Avgörande för när ett åtagande inträffar enligt gällande redovisningsregler är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Ex-

empelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Mot bakgrund av att riksdagen på förslag av regeringen i budgetpropositionen för 2014 beslutade att anslagen till Väghållning och Banhållning skulle ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* redovisas inte uppgifter för utfall för beställningsbemyndiganden 2013.

Regeringen bör bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 18 008 000 000 kronor 2016–2020.

Tabell 4.28 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018–2020
Ingående åtaganden	-	14 966 000	17 898 000	17 728 000		
Nya åtaganden	-	12 268 000	8 080 000			
Infriade åtaganden	-	-9 336 000	-8 370 000	8 809 000	5 523 000	3 396 000
Utestående åtaganden	-	17 898 000	17 608 000	7 459 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	-	18 300 000	18 008 000			

Regeringens överväganden

Utökade resurser till vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet

Behovet av underhåll på järnvägen är mycket stort. Regeringen föreslår att ytterligare 1 240 miljoner kronor per år 2015 till 2018 tillförs anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för att förstärka underhållet på järnvägen. De ökade underhållsinsatserna på järnväg koncentreras till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst. Det handlar på järnvägssidan om stambanorna, särskilt kring storstäderna, och även de transportstråk som näringslivet har prioriterat som mest angelägna. Regeringen har därtill i 2014 års proposition om höständeringsbudget föreslagit en tillfällig överföring av 510 miljoner kronor från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för att ytterligare

förstärka järnvägsunderhållet. Motsvarande medel återförs mellan anslagen senast 2019.

Säkerställd statlig kontroll över järnvägsunderhållet

Trafikverket är en dominerande beställare på området för spårunderhållstjänster och det är därför av vikt att verket följer utvecklingen inom marknaden för dessa tjänster. Det är nödvändigt att Trafikverket har tillräcklig kunskap om anläggningens tillstånd och nödvändiga åtgärdsbehov för att kunna fullgöra förvaltningsansvaret i alla delar från långsiktig planering till säkrandet av effektivt genomförda (operativa) åtgärder. Den pågående utredningen om järnvägens organisation (dir. 2013:46), vilken kommer att slutredovisas under juni 2015, kommer att belysa förutsättningar för ett återtagande av drift och underhåll inom järnvägen och ge förslag på eventuella behov av fortsatta åtgärder och utredningar. Regeringen avser vidta åtgärder för att

staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

Förtydligande av ändamål för anslaget 1:2 Vidmakthållande

Från anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* finansieras forskning och innovation inom området. Av detta följer att det behövs ett förtydligande av anslagets ändamål.

Trafikverket får vidare ta upp lån i Riksgäldskontoret för investeringar i broar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda inbesparade driftsmedel från färjetrafiken. Av detta följer att det behövs ett förtydligande av anslagets ändamål. Regeringen föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transport-*

infrastruktur även får användas för forskning och innovation inom transportområdet samt för utgifter för räntor och amorteringar av lån som upptagits för byggande av broar som ersätter färjor i statens vägnät.

Pris- och löneomräkning

Regeringen föreslår att anslaget minskas med 17 295 000 kronor för 2015 och 48 955 000 kronor fr.o.m. 2016 som en följd av den generella minskning av pris- och löneomräknade anslag som föreslås i denna proposition (se avsnitt 2.2).

Förslag och beräkningar

Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 4.29 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2013	Budget 2014	Prognos 2014	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Vidmakthållande väg	12 453 954	12 969 833	13 114 214	12 718 778	12 678 814	12 933 686	13 359 629
Drift och underhåll	9 853 121	9 555 825	10 067 295	10 361 051	10 295 332	10 517 426	10 910 590
Bärighet och tjäl-säkring	1 553 129	2 367 656	1 640 800	1 226 436	1 239 833	1 256 883	1 273 934
Bidrag för drift av enskild väg	1 047 704	1 046 352	1 090 000	1 131 291	1 143 649	1 159 377	1 175 105
Vidmakthållande järnväg	7 526 356	7 796 472	7 559 770	7 937 020 ¹	7 865 566	8 747 044	8 331 193
Drift, underhåll och trafikledning	7 526 356	7 796 472	7 559 770	7 937 020	7 865 566	8 747 044	8 331 193
Forskning och innovation	162 276	166 400	166 400	166 000	166 000	166 000	166 000
Summa	20 142 586	20 932 705	20 524 265	20 821 798	20 710 380	21 846 730	21 856 822

¹ Regeringen föreslår i denna proposition att ytterligare 1 240 miljoner kronor satsas per år under perioden 2015–2018. Förklaringen till att det belopp som anges under förslag 2015 inte ligger på en nivå som är 1 240 miljoner kronor högre än det belopp som anges under budget 2014 är att sistnämnda belopp inkluderar särskilda satsningar och således inte motsvarar en tolfedel av den totala anslagsramen över planperioden som uppgår till 6 800 miljoner kronor. Bland annat har regeringen i 2014 års proposition om höständeringsbudget föreslagit en tillfällig överföring av 510 miljoner kronor från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för att ytterligare förstärka järnvägsunderhållet.

Tabell 4.30 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	19 572 580	19 572 580	19 572 580	19 572 580
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	-23 487	-35 216	232 606	750 657
Beslut ³	1 272 705	1 173 016	2 041 543	1 533 585
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	20 821 798	20 710 380	21 846 730	21 856 822

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³ Anslaget minskar med 17 295 000 kronor för 2015, och 48 955 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 20 821 798 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 20 710 380 000 kronor, 21 846 730 000 kronor respektive 21 856 822 000 kronor.

4.7.3 1:3 Trafikverket

Tabell 4.31 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2013	Utfall	1 390 639	Anslags-sparande	60 196
2014	Anslag	1 327 878 ¹	Utgifts-prognos	1 306 564
2015	Förslag	1 283 636		
2016	Beräknat	1 292 578 ²		
2017	Beräknat	1 314 464 ³		
2018	Beräknat	1 348 866 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 280 382 tkr i 2015 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 280 470 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 1 280 596 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och in-

tern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer.

Anslaget finansierar vidare administration för förbättrings och ombyggnadsstruktur som bl.a. bidrar till att generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet samt för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom sjöfartsområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Kompletterande information

Regeringens överväganden

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Trafikverkets effektiviseringsarbete ger mer verksamhet för pengarna. Riksdagen har på förslag från regeringen beslutat om en ny långsiktig ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). I denna nya ekonomiska ram ingår medel som under samma period beräknas frigöras genom effektiviseringar inom administrationen. Totalt under planperioden har effektiviseringarna inom administrationen beräknats resultera i att åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för ytterligare ca 2 miljarder kronor kommer att kunna genomföras. De medel som på detta sätt frigörs används således oavkortat till statens utveckling av transportinfrastrukturen och vidmakthållande av infrastrukturen.

Trafikverket bildades den 1 april 2010 genom en sammanslagning av bland annat dåvarande Vägverkets och Banverkets verksamheter. Regeringen förutsätter att det effektiviseringsarbete som inleddes i samband med sammanslagningen fortsätter och gör bedömningen att detta arbete kommer att frigöra ytterligare 30 miljoner kronor per år. Dessa medel kommer att användas till angelägna satsningar, bl.a. infrastruktursatsningar.

Utgångspunkten bör även för framtiden vara att de medel som frigörs på Trafikverkets administrationsanslag genom Trafikverkets effektiviseringsarbete ska användas till statens utveckling av transportinfrastrukturen och vidmakthållande av infrastrukturen.

Finansiering av vissa avgifter till internationella organisationer

Regeringen föreslår i denna proposition en ordning som innebär att vissa avgifter för deltagande i internationella organisationer inom transportområdet betalas via anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet*. Finansieringen föreslås ske genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* engångsvis minskas med 70 004 kronor 2015. Från och med 2016 beräknas anslaget minskas med 41 422 kronor.

Pris- och löneomräkning

Regeringen föreslår att anslaget minskas med 1 164 000 kronor för 2015 och 3 320 000 kronor fr.o.m. 2016 som en följd av den generella minskning av pris- och löneomräknade anslag som föreslås i denna proposition (se avsnitt 2.2).

Förslag och beräkningar

Tabell 4.32 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	1 327 878	1 327 878	1 327 878	1 327 878
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	8 287	21 014	43 759	79 519
Beslut ^{3,4}	-52 529	-56 314	-57 173	-58 531
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	1 283 636	1 292 578	1 314 464	1 348 866

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 1 164 000 kronor för 2015 och 3 320 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

⁴ En omfördelning görs från myndighetens förvaltningskostnader för finansiering av gemensam e-förvaltning under åren 2015–2018. Alla myndigheter med över 500 årsarbetare, exklusive universitet och högskolor m.fl. samt ett antal utpekade myndigheter med färre än 500 årsarbetare, ingår.

Regeringen föreslår att 1 283 636 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2015.

För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 1 292 578 000 kronor, 1 314 464 000 kronor respektive 1 348 866 000 kronor.

4.7.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 4.33 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor				
			Anslags-sparande	
2013	Utfall	143 308		0
2014	Anslag	388 308	Utgifts-prognos	388 308
2015	Förslag	388 308		
2016	Beräknat	388 308		
2017	Beräknat	188 308		
2018	Beräknat	188 308		

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelsjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur.

Regeringens överväganden

Tabell 4.34 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	388 308	388 308	388 308	388 308
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut			-200 000	-200 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	388 308	388 308	188 308	188 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 388 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 388 308 000 kronor, 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

4.7.5 1:5 Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 4.35 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2013	Utfall	62 284	Anslags- sparande	0
2014	Anslag	162 284	Utgifts- prognos	162 284
2015	Förslag	162 284		
2016	Beräknat	162 284		
2017	Beräknat	62 284		
2018	Beräknat	62 284		

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal.

Regeringens överväganden

Tabell 4.36 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	162 284	162 284	162 284	162 284
Förändring till följd av:				
Beslut			-100 000	-100 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	162 284	162 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 162 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 162 284 000 kronor, 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

4.7.6 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 4.37 Anslagsutveckling 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

2013	Utfall	69 972	Anslags- sparande	37
2014	Anslag	70 013	Utgifts- prognos	70 013
2015	Förslag	80 013		
2016	Beräknat	80 013		
2017	Beräknat	80 013		
2018	Beräknat	80 013		

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Kompletterande information

Bestämmelser om fördelning av medel som avser driftunderskott finns i förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Regeringens överväganden

Anslaget föreslås öka med 10 miljoner kronor för finansiering av sådana flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster inom ramen för tillämpningen av kommissionens förordning (EG) 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Enligt förordningen ska vissa flygningar undantas från skyldigheten att betala avgifter för flygtrafiktjänster. Enligt förordningen får också några andra typer av flygningar undantas. Finansiering föreslås sker med 5 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och med 5 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Förbandsverksamhet och beredskap* under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

Under anslaget anvisas 63 miljoner kronor till driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten samt 7 miljoner kronor till kostnader för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

Tabell 4.38 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	70 013	70 013	70 013	70 013
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	10 000	10 000	10 000	10 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	80 013	80 013	80 013	80 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 80 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 80 013 000 kronor, 80 013 000 kronor respektive 80 013 000 kronor.

4.7.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 4.39 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2013	Utfall	810 338		20 662
2014	Anslag	831 000	Utgifts-prognos	810 265
2015	Förslag	831 000		
2016	Beräknat	831 000		
2017	Beräknat	831 000		
2018	Beräknat	831 000		

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får användas för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget får även användas

till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Regeringens överväganden

Tabell 4.40 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	831 000	831 000	831 000	831 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	831 000	831 000	831 000	831 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor, 831 000 000 kronor respektive 831 000 000 kronor.

4.7.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 4.41 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2013	Utfall	25 085		0
2014	Anslag	25 085	Utgifts-prognos	24 459
2015	Förslag	25 155		
2016	Beräknat	25 127		
2017	Beräknat	25 127		
2018	Beräknat	25 127		

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår i denna proposition en ordning som innebär att vissa avgifter för deltagande i internationella organisationer inom transportområdet betalas via anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet*. Avgifter för deltagande i internationella organisationer avser bl.a. Nordliga dimensionens partnerskap för transporter och logistik (NDPTL) och Östersjöstaternas råd (Baltic 21). Anslaget föreslås engångsvis öka med 70 004 kronor 2015. Från och med 2016 beräknas anslaget ökas med 41 422 kronor. Finansieringen föreslås ske genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* engångsvis minskas med 70 004 kronor 2015. Från och med 2016 beräknas anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 41 422 kronor.

Regeringens överväganden

Tabell 4.42 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	25 085	25 085	25 085	25 085
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	70	42	42	42
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	25 155	25 127	25 127	25 127

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 25 155 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 25 127 000 kronor, 25 127 000 kronor respektive 25 127 000 kronor.

4.7.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 4.43 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

2013	Utfall	44 371	Anslags-sparande	0
2014	Anslag	45 437 ¹	Utgifts-prognos	44 303
2015	Förslag	46 525		
2016	Beräknat	46 848 ²		
2017	Beräknat	47 640 ³		
2018	Beräknat	48 887 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 46 408 tkr i 2015 års prisnivå.

³ Motsvarar 46 411 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 46 415 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får användas för medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 4.44 Uppdragsverksamhet i Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2013	151 019	153 422	-2 403
(varav tjänsteexport)	3 774	3 767	7
Prognos 2014	154 000	151 900	2 100
(varav tjänsteexport)	3 800	3 800	0
Budget 2015	156 000	156 000	0
(varav tjänsteexport)	3 900	3 900	0

Regeringens överväganden

Tabell 4.45 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	45 437	45 437	45 437	45 437
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	1 129	1 570	2 362	3 609
Beslut ³	-41	-159	-159	-159
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	46 525	46 848	47 640	48 887

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 41 000 kronor för 2015 och 118 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 46 525 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 46 848 000 kronor, 47 640 000 kronor respektive 48 887 000 kronor.

4.7.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 4.46 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

År	Utfall	393 448	Anslags-sparande	263 984
2013	Utfall	393 448	Anslags-sparande	263 984
2014	Anslag	348 500	Utgifts-prognos	297 390
2015	Förslag	348 500		
2016	Beräknat	348 500		
2017	Beräknat	348 500		
2018	Beräknat	348 500		

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar genom det äldre regelverket för TEN-T och den nya Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF.

Kompletterande information

Bidrag från EU betalas in på statens budgets inkomstsida. Beviljade bidrag utbetalas sedan från statens budgets utgiftssida till de aktuella projekten. De bidrag som Sverige får utgör en medfinansiering som utökar den totala ramen för investeringar.

Regeringens överväganden

Sedan den 11 december 2013 gäller nya riktlinjer för TEN-T och för finansiering av TEN, för både energi, transport och it, genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF). Transeuropeiska nätverket för transporter ska stärka och länka samman transportsystemet i EU. De nya riktlinjerna för TEN-T sätter i huvudsak tekniska krav och standarder för nätverket. Transportnätverket klassificeras i övergripande transportnät, respektive stomnät. Dessutom pekas nio huvudkorridorer ut. Den huvudkorridor som Sverige berörs av är korridoren mellan Helsingfors och Valetta som kallas för Scandinavian-Mediterranean Corridor.

Regeringen anser att det är viktigt att Sverige deltar aktivt i sökandet av bidrag från budgeten för CEF och att projekt som tilldelats bidrag för

TEN-T och CEF slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut från EU-kommissionen.

Kommissionen har under 2013 gjort utlysningar i både det ettåriga och det fleråriga programmet. Sverige har med anledning av dessa utlysningar ansökt om medel från budgeten. Kommissionen föreslår TEN-T bidrag för 21 projekt där svenska aktörer ingår. Enskilda beslut per projekt tas under hösten och projekten föreslås få sammanlagt över 40 miljoner euro i bidrag. Projekten rör väg, järnväg, sjöfart och luftfart, bland annat återfinns flera sjömotorvägsprojekt med miljöprofil.

Förslag och beräkningar

Tabell 4.47 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	348 500	348 500	348 500	348 500
Förändring till följd av:				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	348 500	348 500	348 500	348 500

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor, 348 500 000 kronor respektive 348 500 000 kronor.

4.7.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 4.48 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor				
2013	Utfall	663 857	Anslags-sparande	1 119 602
2014	Anslag	873 886	Utgifts-prognos	489 670
2015	Förslag	1 005 058		
2016	Beräknat	1 395 200		
2017	Beräknat	1 555 200		
2018	Beräknat	1 550 200		

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten. Anslaget får även användas till system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 000 000 000 kronor 2016–2057.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. En kalkylränta på 4,5 procent har använts. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i

större projekt. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida be-

myndigandet vilket försenar och kan fördröja projektgenomförandet.

Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Förändrad trängselskatt och infrastrukturesatsningar i Stockholm (prop. 2013/14:76, bet 2013/14:SkU24, rskr. 2013/14:186) höjdes bemyndiganderamen under 2014 från 7 000 miljoner kronor till 16 600 miljoner kronor. Detta förklarar den höga prognosen för utestående åtaganden 2014 i tabellen nedan.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 000 000 000 kronor 2016–2057.

Tabell 4.49 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2016–2057
Ingående åtaganden		1 229 417	12 516 000	11 789 000	10 516 000	9 286 000
Nya åtaganden		12 255 000	600 000			
Infriade åtaganden		-968 417	-1 327 000	-1 273 000	-1 230 000	-9 286 000
Utestående åtaganden	1 229 417	12 516 000	11 789 000	10 516 000	9 286 000	0
Erhållet/föreslaget bemyndigande	7 314 000	16 600 000	12 000 000			

Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen bland annat finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 miljoner kronor i 2009 års priser. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, tillsammans med övriga lån som Trafikverket tar upp för infrastrukturprojekt, eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och amortering av lån kommer att belasta anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 4.50 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2013. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel vid utgången av 2013 uppgick till 140 858 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2015, se vidare i tabell 4.52.

Tabell 4.50 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2013

Tusental kronor

	2007–2010	2011	2012	2013	2007–2013
Intäkter från inbetald trängselskatt	2 565 681	785 741	797 487	846 827	4 995 736
Kostnader för administration	1 379 445	186 578	171 242	157 443	1 894 708
Överskott	1 186 236	599 163	626 245	689 384	3 101 028
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev)	1 198 700	558 523	588 535 ¹	548 526	2 894 284
Differens mellan överskott och avsatta medel	-12 464	40 640	37 710	140 858	206 744
Akkumulerad differens	-12 464	28 176	65 886	206 744	

¹ Belopp som faktiskt avsattes i regleringsbrevet för Trafikverket 2012 är 377 350 000 kronor högre än det belopp som redovisas i tabellen ovan. Bakgrunden är att ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fördes upp på statens budget den 1 januari 2011 och att investeringsmedlen i och med detta fördes från anslaget 1:1 *Väghållning* till den nya anslaget. I konsekvens med detta gjordes ett redovisningsmässigt avsteg från principen att ackumulerat överskott från väginvesteringar förs över till kommande år som anslagssparande. I stället tillfördes anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* 2012 ett belopp motsvarande utgående anslagssparande för 2010 på 1:1 *Väghållning* på cirka 377 miljoner kronor. Regeringen drog genom beslut in motsvarande belopp under anslaget 1:1 *Väghållning*. För att uppföljningen av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2012 ska bli korrekt behöver beloppet i tabellen därför justeras ned med motsvarande belopp. En utförligare beskrivning av det redovisningsmässiga avsteget gavs i budgetpropositionen för 2014.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganvända projekt i Stockholmsregionen för 5 000 miljoner kronor. Fram till och med 2014 har sammanlagt 1 443 miljoner kronor avsatts för det senare ändamålet.

Det bör understrykas att beräkningen av de medel som avsätts till investeringar endast är avsedd att spegla de överskott som trängselskattesystemet ger och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till investeringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 4.51 nedan hade ett anslagssparande på cirka 960 miljoner kronor ackumulerats vid utgången av 2013.

Tabell 4.51 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2013

Tusental kronor

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i Vägverket/Trafikverkets regleringsbrev)	222 000	566 700	410 000	558 523	965 885	548 526
Ingående anslagssparande		65 681	504 453	01	319 727	735 633
<i>Summa tillgängliga medel</i>	<i>22 000</i>	<i>632 381</i>	<i>914 453</i>	<i>558 523</i>	<i>1 285 612</i>	<i>1 284 159</i>
Användning (kostnader för genomförda väginvesteringar)	156 319	127 928	537 103	238 796	549 979	506 415
Utgående anslagssparande	65 681	504 453	377 350¹	319 727	735 633	960 985

¹ I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2012 fördes det utgående anslagssparandet för 2010 på cirka 377 miljoner kronor direkt till anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2012. Bakgrunden var att investeringsmedlen fördes från anslaget 1:1 *Väghållning* till anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fr.o.m. 2011.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 678 980 000 kronor 2015. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2015 tas hänsyn till den ackumulerade diffe-

rens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2013 på 140 858 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2015, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2013 avser regeringen att avsätta 819 838 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2015, se tabell 4.52 nedan.

Förändringar vid öppnande av Norra länken

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden (prop. 2013/14:26, bet. 2013/14:SkU15, rskr. 2013/14:95). Förändringarna föranleds av att trafikleden Norra länken i Stockholm kommer att färdigställas för trafik och innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet. Den nu gällande s.k. Lidingöregeln, som i dagsläget innebär att resande till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte ska betala trängselskatt, kommer samtidigt att slopas. Lagändringarna träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Ändringarna beräknas minska intäkterna från trängselskatt med 20 miljoner kronor per år från och med den 1 januari 2016.

Förändrad trängselskatt för förbättrad framkomlighet och miljö i Stockholm

I mars 2014 fattade riksdagen beslut med anledning av propositionen Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm (prop. 2013/14:76, bet. 2013/14:SkU24, rskr. 2013/14:186). Beslutet innebär en höjning av trängselskatten i Stockholms innerstad och att trängselskatt ska införas på Essingeleden från och med 1 januari 2016. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län, som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader. Den beslutade höjningen av trängselskatten i Stockholm beräknas öka intäkterna med ca 640 miljoner kronor per år från 2016. Enligt det avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län som staten slutit med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun ska medel motsvarande trängselskatteintäkter finansiera 9 000 miljoner kronor av investeringskostnaden.

Användningen av trängselskatter och finansieringen av Förbifart Stockholm

Om Stockholms läns landsting och Stockholms stad önskar förhandla med regeringen om användningen av trängselskatter eller finansie-

ringen av Förbifart Stockholm kommer regeringen att möta det önskemålet. Projektet fryses i väntan på besked huruvida det finns önskemål om en sådan förhandling. Om en ny uppgörelse inte nås före den 1 maj 2015 fortsätter byggandet av Förbifart Stockholm enligt plan.

Uttag av trängselskatt för utlandsregistrerade fordon

Regeringen föreslår i avsnitt 4.6.7, att trängselskatt ska betalas även för fordon som inte är registrerade i Sverige. Regeringens avsikt är att lagändringarna ska träda ikraft den 1 januari 2015.

Bedömningar om intäkterna från utlandsregistrerade fordon är förknippade med betydande osäkerheter angående vilken den faktiska inbetalningen kan bli. Detta med tanke på de praktiska svårigheter som finns med att identifiera och ta betalt av den betalningsskyldige. Andelen faktiska intäkter bedöms på sikt kunna öka. Trängselskatt från utlandsregistrerade fordon i Stockholm bedöms preliminärt öka bruttointäkterna med ca 23 200 000 kronor 2015 och med 28 200 000 kronor åren därefter. Även kostnadsbedömningar är förknippade med stora osäkerheter innan de föreslagna reglerna har tillämpats en tid. De sammanlagda system- och administrationskostnaderna för trängselskatt för utlandsregistrerade fordon i Stockholm uppskattas preliminärt till omkring 16 miljoner kronor per år från och med 2015. På sikt kan kostnaderna för indrivning minska om transpondrar kan användas.

Tabell 4.52 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2015–2018

Tusental kronor

	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Intäkter från trängselskatt	864 200	1 395 200	1 555 200	1 550 200
Kostnader för administration	185 220	180 240	180 260	153 280
Överskott	678 980	1 214 960	1 374 940	1 396 920
Justering för ackumulerad differens	140 858			
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	819 838	1 214 960	1 374 940	1 396 920

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 819 838 000 kronor till väginvesteringar 2015. Dessutom avser regeringen att avsätta samman-

lagt 185 220 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2015 blir därmed 1 005 058 000 kronor.

Tabell 4.53 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra vägan-knutna projekt i Stockholmsregionen) ¹	819 838	1 214 960	1 374 940	1 396 920
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	134 000	128 000	127 000	99 000
Kronofogdemyndigheten: administration	1 700	1 700	1 700	1 700
Sveriges Domstolar: administration	520	540	560	580
Skatteverket: administration	9 000	10 000	11 000	12 000
Summa/anslag	1 005 058	1 395 200	1 555 200	1 550 200

¹ Från 2016 kommer överskottet från trängselskatten i Stockholm även användas för utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län.

Förslag och beräkningar

Tabell 4.54 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	873 886	873 886	873 886	873 886
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	84 172	603 135	763 135	758 135
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt	47 000	-81 821	-81 821	-81 821
Förslag/beräknat anslag	1 005 058	1 395 200	1 555 200	1 550 200

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 005 058 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 1 395 200 000 kronor, 1 555 200 000 kronor respektive 1 550 200 000 kronor.

4.7.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 4.55 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor				
År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utfall
2013	Utfall	1 893 057		193 422
2014	Anslag	2 014 838 ¹	Utgifts-prognos	1 951 071
2015	Förslag	2 020 897		
2016	Beräknat	2 028 268 ²		
2017	Beräknat	2 060 509 ³		
2018	Beräknat	2 114 277 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 015 836 tkr i 2015 års prinsnivå.

³ Motsvarar 2 015 960 tkr i 2015 års prinsnivå.

⁴ Motsvarar 2 016 130 tkr i 2015 års prinsnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

Kompletterande information

Transportstyrelsens förvaltningskostnader för trängselskatt finansieras från anslagen 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* och 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Transportstyrelsen

Tabell 4.56 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor				
Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2013	1 554 141	27 550	1 376 359	205 332
Prognos 2014	1 577 921	30 770	1 510 147	98 544
Budget 2015	1 555 393	40 287 ¹	1 526 543	69 137

¹ Av intäkterna som disponeras 2015 avser 29 387 tkr tillsyn av flygtrafikfjäst i svenskt luftrum och 11 900 tkr administration av infrastrukturavgifter på väg.

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa redovisas mot inkomsttitel. Detsamma gäller intäkterna från den s.k. myndighetsavgift som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som finansierar regelgivningen och delar av den övriga verksamheten på luftfartsområdet.

Tabell 4.57 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet

Tusental kronor				
Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2013	0	843 037	856 290	-13 253
Prognos 2014	0	956 825	919 309	37 516
Budget 2015	0	992 408 ¹	945 653	46 755

¹ Intäkterna 2015 består av GAS-avgiften (762 177 tkr) samt den del av under-vägsavgiften som disponeras för medlemsavgift i Eurocontrol (144 581 tkr) och flygplatsers kostnader för kommunikation, navigation och övervakning (CNS) (85 650 tkr).

När det gäller avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 4.56 den del av intäkterna som motsvaras av verksamhet inom Transportstyrelsen. I tabell 4.57 redovisas den del av intäkterna som är av transfereringskaraktär.

På luftfartsområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter från två avgifter, den gemen-

samma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) och den s.k. undervägsavgiften. Intäkterna från GAS-avgiften finansierar Transportstyrelsens bidrag till svenska flygplatsers arbete med säkerhetskontroller. Denna avgift har under 2014 höjts för att täcka tidigare års underskott. Transportstyrelsens andel av undervägsavgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänster i svenskt luftrum samt den medlemsavgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol.

Regeringens avsikt är att Transportstyrelsen från 2015, för Trafikverkets räkning, ska ta ut infrastrukturavgifter på de nya vägbroarna över Motalaviken respektive Sundsvallsfjärden. Intäkterna som disponeras för finansiering av broarna inklusive administrationskostnaderna för avgiftsupptaget (se avsnitt 4.7.1). De cirka 11 miljoner kronor som Transportstyrelsen under 2015 beräknas disponera för administration av avgiftsupptaget ingår i tabell 4.56.

Tabell 4.58 Offentligrättslig verksamhet 2014 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning	0	0	0	101 743	101 743
Tillsyn	111 262	28 673	50 771	114 864	305 569
Tillstånd	190 752	23 311	13 482	52 625	280 170
Registerhållning	815 170	3 956	12 405	3 680	833 911
Summa	1 117 183	55 941	76 658	272 911	1 526 543

Av tabell 4.58 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden.

Tabell 4.59 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt -kost- nad)
Utfall 2013	101 348	88 601	12 747
(varav tjänsteexport)	(1 307)	(1 899)	(-592)
Prognos 2014	94 591	93 099	1 492
(varav tjänsteexport)	(88)	(49)	(39)
Budget 2015	94 367	94 367	0
(varav tjänsteexport)	(0)	(0)	(0)

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i sin helhet till vägtrafikområdet. Den omfattar följande tjänster:

- informationsuttag ur vägtrafikregistret,
- direktregistrering av t.ex. ägarbyten, försäkringsstatus och besiktning utfall via terminal för bl.a. bilhandlare, försäkringsbolag och besiktningföretag,
- personligt utformade registreringsskyltar,

- administration av felparkeringsavgifter åt kommuner och enskilda markägare,
- tillverkning och distribution av intyg om behörighet att frakta farligt gods åt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, samt
- t.o.m. 2014, tillverkning av färdskrivarkort åt Island.

Uppdragsverksamheten har tidigare gett ett överskott, men enligt Transportstyrelsen är avgiftsnivåerna nu anpassade till verksamhetens kostnader.

Regeringens överväganden

Fördelning mellan avgiftsfinansierad och skattefinansierad verksamhet

Sedan 2013 är anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* uppdelat i anslagposter för avgiftsfinansierad respektive skattefinansierad verksamhet. Anslagsposten för avgiftsfinansierad verksamhet används till de kostnader som täcks med avgifter som redovisas mot inkomsttitel. Kostnader för verksamheter för vilken ingen avgift tas ut finansieras från anslagsposten för skattefinansierad verksamhet.

Pris- och löneomräkning

Regeringen föreslår att anslaget minskas med 1 790 000 kronor för 2015 och 5 096 000 kronor

fr.o.m. 2016 som en följd av den generella minskning av pris- och löneomräknade anslag som föreslås i denna proposition (se avsnitt 2.2).

Tabell 4.60 Anslag 1:12 Transportstyrelsen fördelat på anslagsposter

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Skattefinansierad verksamhet	535 426	537 367	545 892	560 141
Avgiftsbelagd verksamhet	1 485 471	1 490 901	1 514 617	1 554 136
Förslag/Beräknat anslag	2 020 897	2 028 268	2 060 509	2 114 277

*Förslag och beräkningar***Tabell 4.61 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	2 014 838	2 014 838	2 014 838	2 014 838
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	8 039	20 514	52 741	106 514
Beslut ^{3,4}	-1 980	-7 084	-7 070	-7 074
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	2 020 897	2 028 268	2 060 509	2 114 277

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 1 790 000 kronor för 2015 och 5 093 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

⁴ En omfördelning görs från myndighetens förvaltningskostnader för finansiering av gemensam e-förvaltning under åren 2015–2018. Alla myndigheter med över 500 årsarbetare, exklusive universitet och högskolor m.fl. samt ett antal utpekade myndigheter med färre än 500 årsarbetare, ingår.

Regeringen föreslår att 2 020 897 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 2 028 268 000 kronor, 2 060 509 000 kronor respektive 2 114 277 000 kronor.

4.7.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 4.62 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2013	Utfall	60 409	Anslags- sparande	3 239
2014	Anslag	62 700 ¹	Utgifts- prognos	62 943
2015	Förslag	62 851		
2016	Beräknat	63 053 ²		
2017	Beräknat	64 046 ³		
2018	Beräknat	65 717 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 62 694 tkr i 2015 års prisnivå.

³ Motsvarar 62 696 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 62 703 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Regeringens överväganden

Tabell 4.63 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	62 700	62 700	62 700	62 700
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	207	567	1 561	3 231
Beslut ³	-56	-214	-215	-214
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	62 851	63 053	64 046	65 717

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 56 000 kronor för 2015 och 158 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 62 851 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 63 053 000 kronor, 64 046 000 kronor respektive 65 717 000 kronor.

4.7.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 4.64 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2013	Utfall	668 483	Anslags- sparande	171 517
2014	Anslag	817 000	Utgifts- prognos	758 588
2015	Förslag	888 963		
2016	Beräknat	1 008 800		
2017	Beräknat	1 048 800		
2018	Beräknat	1 085 800		

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Från anslaget finansieras även system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2016–2037.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg som Trafikverket ska göra för överskottet från trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten måste ingå avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. En kalkylränta på 4,5 procent har använts. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån upptagits.

Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att svara upp

mot den variation som förekommer framför allt i de större projekten. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyn-

digandet. Utan en sådan försämrings möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2016–2037.

Tabell 4.65 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018–2037
Ingående åtaganden		1 828 429	3 982 000	3 673 000	2 767 000	2 176 000
Nya åtaganden		3 587 488	747 000			
Infriade åtaganden		-1 433 917	-1 056 000	-906 000	-591 000	2 176 000
Utestående åtaganden	1 828 429	3 982 000	3 673 000	2 767 000	2 176 000	
Erhållet/förslaget bemyndigande	3 300 000	4 000 000	4 000 000			

Låneram

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bland annat Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och amortering av lån kommer att belasta anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till inve-

steringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. Budgetåret 2015 blir det första året en sådan justering görs för trängselskatten i Göteborg eftersom 2013 är det första året för vilket det finns uppgifter om faktiskt utfall. Samma princip tillämpas vid fastställande av överskott från trängselskatt i Stockholm. Av tabell 4.66 framgår en sammanställning avseende 2013 av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration av densamma samt avsatta medel till investeringar.

Som framgår av tabellen var den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel minus 42 837 000 kronor vid utgången av 2013. Detta belopp dras ifrån det beräknade överskottet 2015, se vidare i tabell 4.68.

Tabell 4.66 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till investeringar 2013

Tusental kronor

	2013
Intäkter från inbetald trängselskatt	625 646
Kostnader för administration	174 583
Överskott	451 063
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev)	493 900
Differens mellan överskott och avsatta medel	-42 837
Akkumulerad differens	-42 837

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2013 avsattes 493 900 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 4.67 nedan har investeringar genomförts under 2013 för hela det avsatta beloppet.

Tabell 4.67 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2013

Tusental kronor

	2013
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i Vägverket/Trafikverkets regleringsbrev)	493 900
Ingående anslagssparande	-
Summa tillgängliga medel	493 900
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	493 900
Utgående anslagssparande	0

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 715 380 000 kronor 2015. I beräkningen av hur

stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2015 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel 2013 på minus 42 837 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2015, samt differens mellan överskott och avsatta medel 2013 avser regeringen att avsätta 672 543 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2015.

Uttag av trängselskatt för utlandsregistrerade fordon

Regeringen föreslår i avsnitt 4.6.7, att trängselskatt ska betalas även för fordon som inte är registrerade i Sverige. Regeringens avsikt är att lagändringarna ska träda ikraft den 1 januari 2015.

Bedömningar om intäkterna från utlandsregistrerade fordon är förknippade med betydande osäkerheter angående vilken den faktiska inbetalningen kan bli. Detta med tanke på de praktiska svårigheter som finns avseende att identifiera och ta betalt av den betalningsskyldige. Andelen faktiska intäkter bedöms på sikt kunna öka. Trängselskatt från utlandsregistrerade fordon i Göteborg bedöms preliminärt öka bruttointäkterna med ca 16 800 000 kronor per år från och med 2015. Även kostnadsbedömningar är förknippade med stora osäkerheter innan de föreslagna reglerna har tillämpats en tid. De sammanlagda system- och administrationskostnaderna för trängselskatt för utlandsregistrerade fordon i Göteborg uppskattas preliminärt till omkring 24 000 000 kronor per år från och med 2015. På sikt kan kostnaderna för indrivning minska om transpondrar kan användas.

Tabell 4.68 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2015–2018

Tusental kronor

	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Intäkter från inbetald trängselskatt	931 800	1 008 800	1 048 800	1 085 800
Kostnader för administration	216 420	197 940	198 960	168 480
Överskott	715 380	810 860	849 840	917 320
Justering för ackumulerad differens	-42 837			
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	672 543	810 860	849 840	917 320

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 672 543 000 kronor till investeringar 2015. Dessutom avser regeringen att avsätta samman-

lagt 216 420 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2015 blir därmed 888 963 000 kronor.

Tabell 4.69 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagposter

Tusental kronor

	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Trafikverket: investeringar	672 543	810 860	849 840	917 320
Trafikverket: administration	32 000	26 500	26 500	22 000
Transportstyrelsen	170 000	157 000	158 000	132 000
Kronofogdemyndigheten	1 400	1 400	1 400	1 400
Sveriges Domstolar	1 020	1 040	1 060	1 080
Skatteverket	12 000	12 000	12 000	12 000
Summa	888 963	1 008 800	1 048 800	1 085 800

*Förslag och beräkningar***Tabell 4.70 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	817 000	817 000	817 000	817 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	71 963	191 800	231 800	268 800
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	888 963	1 008 800	1 048 800	1 085 800

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 888 963 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 1 008 800 000 kronor, 1 048 800 000 kronor respektive 1 085 800 000 kronor.

4.7.15 Sjöfartsverket**Sjöfartsverkets ekonomiska mål**

Regeringens förslag: Sjöfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, ha en räntabilitet om lägst 3,5 procent. Sjöfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 25 procent.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har påverkats negativt av konjunkturläget och av flera stränga vintrar ur ett isbrytarperspektiv. Omvärderingar av pensionsskulden har också haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Vid bokslutet 2013/14 var det egna kapitalet negativt och uppgick till -85 miljoner kronor. Soliditeten var således också negativ.

Regeringen anser att den ekonomiska situationen är bekymmersam.

I syfte att uppnå full kostnadstäckning för sjö- och flygräddningsverksamheten ökades

anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål* med 45 miljoner kronor från 2014. Vidare har Sjöfartsverket tilldelats en tillfällig ökning av anslagen 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål* med 200 miljoner kronor som får användas till utgifter för isbrytningsverksamhet, samt anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur* med 100 miljoner kronor som får användas till driften av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal m.m. Den tillfälliga ökningen gäller för åren 2014–2016.

För perioden 2015–2017 prognostiserar Sjöfartsverket ett positivt resultat efter finansiella poster för åren 2015–2016. Överskottet sätts av i en resultatutjämningsfond som kan nyttjas för att balansera effekten av tillfälliga resultatpåverkande poster. År 2017 upphör den tillfälliga ökningen av anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* och anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur* och Sjöfartsverket prognostiserar då ett nollresultat efter finansnetto. Soliditeten stiger under prognosperioden och förväntas vid periodens slut ligga på 9,6 procent.

De åtgärder som vidtagits beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket.

I ett läge där det egna kapitalet är negativt är ett räntabilitetskrav på det egna kapitalet inte ett ändamålsenligt mått. På längre sikt bedömer dock regeringen att nuvarande räntabilitetskrav på eget kapital om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål.

Vad avser Sjöfartsverkets soliditet pekar prognosen mot en avsevärd avvikelse mot det långsiktiga målet om 25 procent. Regeringen anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket, och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet.

I enlighet med principerna för beskattning av bolag bör ingen skattemotsvarighet tas ut från Sjöfartsverket innan de ackumulerade förlusterna som redovisats i Sjöfartsverket motsvaras av ett lika stort redovisat positivt resultat.

Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet mot beaktande av dessa principiella synpunkter.

Nedanstående tabell redovisar prognosen över Sjöfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen.

Tabell 4.71 Prognos för Sjöfartsverkets resultat

Klicka här för att ange tabellens underrubrik.

	2014	2015	2016	2017
Resultat efter finansiella poster	124,1	136,8	160,5	0,0
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0	0	0	0
Soliditet (%)	4,9	5,2	9,6	9,6
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0,0	0,0	0,0	0,0

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 835 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2015 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2015 låta Sjöfartsverket besluta om kapitaltillskott om högst 10 000 000 kronor till förmån för Sjöfartsverket Holding AB.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera det pågående projektet med anskaffning av sju nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 835 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverkets helikopterverksamhet har tidigare bedrivits som ett aktiebolag inom Sjöfartsverket Holding AB. Verksamheten har nu inför-

livats i myndigheten men ännu kan det finnas behov av att tillföra kapital till dotterbolaget.

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2015–2017 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Investeringarna uppgick 2013 till 387 miljoner kronor. Finansieringen skedde med egna medel samt med ett lån i Riksgäldskontoret. Likvida medel uppgick vid årets slut till 368 miljoner kronor vilket är en

ökning med 67 miljoner kronor jämfört med föregående år.

I enlighet med tabellen nedan planerar Sjöfartsverket för 773 miljoner kronor för perioden 2015 till 2017.

Investeringarna ska användas främst till nya helikoptrar samt till dammsäkerhetshöjande åtgärder i både Södertälje och Trollhätte kanal. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler samt it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

Tabell 4.72 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Budget 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Farleder/utmärkning	33,0	94,6	66,7	147,2	126,6	
Isbrytning	24,1	13,8	32,5	12,0	5,0	
Sjötrafikinformation (VTS)	0,6	0,7	9,4	6,0	2,0	
Sjögeografisk information	7,9	17,5	12,2	10,5	10,0	
Lotsning	28,4	37,1	45,4	48,1	18,3	
Flyg- och sjöräddning	281,1	242,7	180,5	7,0	7,0	
Övriga myndighetsavgifter	0	0	0	0	0	
Gemensamma funktioner	11,4	18,8	8,5	9,3	9,4	
Summa investeringar	386,5	425,2	355,2	240,1	178,3	
Lån	240,0	0	0	0	0	
Egna medel	146,5	425,2	355,2	240,1	178,3	
Summa finansiering	386,5	425,2	355,2	240,1	178,3	

4.7.16 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Luftfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ha en räntabilitet om lägst 4 procent över en konjunkturcykel. Luftfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 15 procent.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker,

effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket verkar inom de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket, bl.a. Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 391/2013 av den 10 mars om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, med bland annat s.k. prestationsplaner för säkerhet, kostnadseffektivitet, kapacitet och miljö.

Under innevarande (den första) referensperioden har Luftfartsverket till följd av kraven

på kostnadseffektivitet minskat sina kostnader i kostnadsbasen för en route med ca 10 procent. Systemet innebär att man inte längre får full kostnadstäckning samtidigt som det ger incitament att sänka kostnaderna. Den andra referensperioden, som börjar 2015, är femårig och innebär krav på kostnadsneddragningar för den svenska kostnadsbasen som helhet med 10,1 procent.

Kraven på kostnadsreduktioner ställer stora krav på omställning och effektivisering av verksamheten, särskilt som väsentliga reduktioner redan gjorts under den första referensperioden. Luftfartsverket bedömer att det finns ett behov av att minska verksamhetens kostnader med ca 15 procent, eller ca 350 miljoner kronor, för att bli konkurrenskraftiga och för att möta flygbolagens behov. Den svenska en route-avgiften har under senare år stigit och den relativa skillnaden mot avgiften i länder runt Sverige utgör ett problem.

Utvecklade arbetsformer

Sverige har ingått avtal med Danmark om det dansk-svenska luftrummblocket, och har som ett led i implementeringen av detta bildat ett gemensamt handelsbolag, NUAC HB, som sköter driften av flygtrafiktjänsten under väg åt Luftfartsverket. Utvecklingen av samarbetet inom NUAC HB och utnyttjande av möjligheterna till utvidgat luftrumssamarbete utgör en nyckelaktivitet i förändringsarbetet.

Utöver samarbetet med danska Naviar inom ramen för NUAC HB deltar Luftfartsverket i tekniska och forskningsinriktade samarbetskonstellationer i syfte att effektivisera verksamheten och sänka kostnaderna. Detta arbete är fortsatt viktigt för Luftfartsverket, samtidigt som det behövs ett ökat fokus på att realisera potentialen i dessa samarbeten i takt med att utrymmet i kostnadsbasen för undervägsavgiften minskar. I syfte att skapa bättre förutsättningar för forsknings- och innovationsinsatser ges därför Luftfartsverket numera vissa möjligheter att via Trafikverkets anslag finansiera viss FoI-verksamhet (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Ekonomiska förutsättningar

Flygets utveckling, som är av stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, väntas under 2014 innebära att trafiken växer något. Luftfartsverkets långsiktiga prognos från 2014–2018 innebär en ökning med i genomsnitt knappt 2 procent

per år. Den totala trafikvolymen uppgick 2013 till 694 097 en route-rörelser, vilket innebar en ökning med 1 procent jämfört med 2012. För 2014 bedöms trafiken öka, enligt nuvarande prognos med ca 1,6 procent.

De ekonomiska förutsättningarna för Luftfartsverket styrs under de kommande åren i hög grad av prestationsplanen för en route, enligt vilken Luftfartsverkets kostnader i fast pris ska reduceras med 11,3 procent till 2019 jämfört med 2014.

I dag omfattar den lokala flygtrafiktjänsten i Sverige 51 flygplatser med någon form av flygtrafikledningstjänst, antingen flygkontrolltjänst eller flyginformationstjänst. Av dessa ägs 9 av Swedavia och 7 av Försvarmakten. Av de övriga är 32 kommunala och 4 privata. Enligt den ändring av luftfartslagen (2010:500) som beslutades av riksdagen i juni 2014 (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336), och som trädde i kraft den 15 augusti 2014, kommer Luftfartsverket att utföra den lokala flygtrafiktjänsten, eller flygtrafikledningstjänsten, med ensamrätt på Swedavia AB:s och Försvarmaktens flygplatser. Genom lagändringen säkerställs Luftfartsverkets förmåga att hantera såväl civil som militär flygtrafiktjänst och de effektiviseringsvinster som erhållits genom den integrerade civil/militära flygtrafiktjänsten kan bibehållas. Enligt regeringens bedömning säkerställer lagändringen såväl Luftfartsverkets kompetens som tillräcklig volym för att svara mot Försvarmaktens behov.

För de övriga flygplatserna är flygtrafikledningstjänsten öppen att välja genomförande i egen regi eller upphandling. För närvarande bedrivs flygtrafikledningstjänsten vid nio regionala flygplatser av annan aktör än Luftfartsverket. Vid hittills genomförda upphandlingar har Luftfartsverket förlorat ett antal uppdrag till följd av bristande konkurrenskraft. Det finns därför ett behov för affärsverket att bättre förbereda sig för de ändrade marknadsförutsättningarna.

Luftfartsverket kommer fortsatt att utnyttja möjligheterna till breddad intäktsbas genom uppdrag utanför Sverige i enlighet med sitt uppdrag.

Utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

För perioden 2015–2018 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från 62 miljoner kronor 2015 till 80 miljoner kronor 2018. Solidite-

ten förväntas vid periodens slut ligga på 13 procent.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås bara 13 procent. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås till 2017.

En förklaring till den försämrade räntabiliteten är behovet att öka avsättningarna för tjänstepensioner. Behovet har förstärkts av de allt lägre nivåer för den långa realränta som används när avsättningarna beräknas. Regeringens bedömning är att det finns ett behov av att förändra systemet för hantering av avsättning för pensioner. Förändringar måste hanteras samlat för samtliga affärsverk, som i dag tillämpar samma modell. Regeringen bedömer att eventuella förslag till förändringar kommer att kräva ytterligare utredning.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket i syfte att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel bör fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Tabell 4.73 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2014	2015	2016	2017
Resultat efter skattemotsvarighet	49	53	59	63
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	6	6	6	6
Soliditet (%)	13	13	13	13
Beräknad skattemotsvarighet	14	15	17	18
Beräknad utdelning	7	8	9	9

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare

upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2015 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2015 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LfV Holding AB inom en ram om högst 100 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LfV Holding AB inom en ram om högst 150 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas vidare att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2014 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 1 500 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör fortsätta gälla även för 2015.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LfV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LfV Holding AB inom en total ram på 100 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LfV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Regeringen föreslår att dessa bemyndiganden kvarstår på samma nivå för 2015.

Luftfartsverkets verksamhet utomlands bedrivs huvudsakligen i samarbete med annan partner. I syfte att dela risk och begränsa risken för Luftfartsverkets del är det önskvärt att för sådana samarbeten kunna bedriva samarbetet inom ett gemensamt företag. Bl.a. i syfte att få tillräcklig flexibilitet i bildande eller avveckling av sådana samarbeten bör regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag respektive sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten i den utsträckning det bedöms behövas för effektivt genomförande av uppdraget och i syfte att begränsa affärsrisken. Riksdagen har tidigare (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) bemyndigat

regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen. Genom regeringens förslag i denna proposition anpassas formuleringen till budgetlagens (2011:203) formulering i 8 kap. §§ 3 och 4. I sak kan det också sägas att den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som föreläggat.

Luftfartsverket behöver inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilt försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilt försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten. Regeringen gör bedömningen att båda dessa åtgärder är lämpliga för att begränsa risken i den berörda verksamheten.

Luftfartsverket väntas 2014 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. Under 2011 löste Luftfartsverket in del av pensionsskulden som avser pensionärer, fribrev och livräntor.

Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2015–2017 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2015–2017 uppgår till 360 miljoner kronor, vilket är en minskning med ca 20 procent jämfört med föregående års investeringsplan, men i nivå med beräknat utfall för 2014. Den nya nivån är därmed en anpassning till investeringsbehoven.

Trafikledningssystem

För att utnyttja flygtrafikledningssystemets (COOPANS, COOPERation between ANS-providers) kapacitet optimalt genomför Luftfartsverket fortlöpande uppgraderingar av såväl det tekniska systemet som arbetsmetodiken. COOPANS är ett internationellt samarbetsprojekt avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör, Thales.

Utvecklingen av ATM-systemet (Air Traffic Management) inom COOPANS har gått in i en implementeringsfas. Kommande år sker en stegvis uppgradering av systemet för att säkerställa ett väl fungerande system både funktions- och kapacitetsmässigt.

Den gemensamma finansieringen av systemutvecklingen ger en kostnadseffektiv systemuppgradering och medverkar till SES-kraven på harmonisering av tekniska och operativa system. Under perioden genomförs insatser avseende underhålls- och ersättningsinvesteringar för att höja flygsäkerheten, säkerställa kapacitet och regularitet, samt att reducera kostnaderna.

Även på EU-nivå kommer implementering av den nya flygtrafiktjänstfunktionen (ATM) i SESAR-programmet att påbörjas i enlighet med två nya förordningar, nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst och nr 716/2014 av den 27 juni 2014 om inrättandet av det gemensamma pilotprojektet till stöd för generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst 716/2014. Luftfartsverkets avsikt är att tillsammans med övriga deltagare i COOPANS medverka i styrningen av implementeringen genom deltagande i den s.k. införandeförvaltaren.

Fjärrstyrda torn

En viktig utveckling under perioden är s.k. fjärrstyrda torn (RTC, Remote Tower Center). Detta är ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid små- och medelstora flygplatser genom s.k. fjärrstyrda torn för att leda och övervaka trafik utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader. Implementering av projektet pågår i Sundsvall och Örnsköldsvik avseende flygtrafikledningsfunktioner, displayer, master för kameror etc. Saab AB utvecklar tek-

niken medan Luftfartsverket svarar för den operativa metodiken. Av central betydelse för fortsättningen av projektet är framgång med säkerhetsbevisning och certifiering.

Efter den första driftsättningen och en lyckosam kommersialisering av RTS-tjänsten (RTS, Remote Tower Services) som produkt kan ytterligare investeringar i fjärrstyrda torn bli aktuella. Indikerat behov är inkluderat i planen under åren 2014–2016.

Dessutom har utrymme lagts in för att hantera alternativa anläggningar för kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm (contingency) i syfte att säkerställa kapacitet i händelse av att ordinarie anläggningar slås ut, liksom anskaffning av s.k. primärradar (PSR TMA SA, Primary Surveillance Radar Terminal Area Stockholm) som behövs som back-up till den normala radarövervakningen, liksom ett system för hantering av aeronautisk information (ADQ).

Övriga investeringar

Utöver vad som anges ovan inkluderas i investeringsplanen ersättningsinvesteringar för moder-

nisering och utbyte av äldre system. Det gäller såväl utbyte av radiostationer i norra Sverige (VHF) som ersättning av nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar, såsom radarstationer och radio.

Övriga investeringar avser främst investeringar i byggnader, huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning och ventilation. Därutöver ingår i posten it, bl.a. en uppgradering av affärssystemet samt en ny integrationsplattform (kommunikation mellan olika databaser), liksom nytt eller uppgraderat beslutsstödsystem.

Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning avseende de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehoven under de närmaste åren. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

Tabell 4.74 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Budget 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
COOPANS	26	27	27	35	35	35
Contingency	-	-	5	25	25	25
SUPS	11	16	-	-	-	-
PSR TMA SA	3	20	17	-	-	-
RTC	9	31	47	32	-	-
VHF	6	5	4	4	4	-
ADQ	0	9	9	-	-	-
Övrigt	35	12	11	24	56	60
Summa investeringar	90	120	120	120	120	120
Lån	0	0	0	0	0	0
Egna medel	90	120	120	120	120	120
Summa finansiering	90	120	120	120	120	120

4.8 Bolagsförvaltningen

4.8.1 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Uppgiften för Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) är att direkt eller via Öresundsbrokonsortiet äga och förvalta den svenska 50-procentiga ägarandelen i

Öresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron. Sverige bildade Svedab 1991 och på motsvarande sätt bildade Danmark samma år A/S Øresund (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Bolagen sattes upp för att bygga och driva den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Svedab och A/S Øresund bildade därefter det samägda Öresundsbrokonsortiet. Konsortiet

byggde och finansierade den 16 kilometer långa kust-till-kust förbindelsen, Öresundsbron. Broförbindelsen är avgiftsfinansierad och omfattar både väg- och järnvägstrafik mellan de två länderna.

Öresundsbron utgör i dag en viktig länk i ett internationellt infrastruktursystem som knyter samman Öresundsregionen och Sverige med övriga Europa. Svedab förvaltar för staten viktiga och värdefulla anläggningar och avtal, som reglerar ovan beskrivna ansvarsförhållanden.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i 2010 års budgetproposition (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117) att utöka SVEDAB:s låneram till 3 361 miljoner kronor, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt. Låneramen är beräknad i januari 2009 års prisnivå och driftskostnaderna ska därför indexjusteras till denna prisnivå. Återbetalning av lånen kan påbörjas när Öresundsbrokonsortiet börjar lämna utdelning till ägarbolagen. Målsättningen för Svedab är att samtliga lån ska vara återbetalda senast 2040.

4.8.2 Öresundsbrokonsortiet

Öresundsbrokonsortiet ägs till lika delar av det svenska bolaget Svedab och det danska bolaget A/S Øresund. Verksamheten i det samägda konsortiet regleras i ett konsortialavtal från januari 1992 och består i att driva och underhålla den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn samt att idka därmed förenlig verksamhet. Byggandet av den fasta förbindelsen skedde i Öresundsbrokonsortiets regi och finansierades genom upplåning på kapitalmarknaden. Avgifterna från både väg- och järnvägstrafiken över förbindelsen används för att täcka konsortiets alla kostnader för drift och underhåll, liksom för kapitalkostnader i form av ränta och amortering på de utestående skulderna. När konsortiet redovisar ett fritt eget kapital ska konsortiet börja lämna utdelning till ägarbolagen så att dessa ska kunna amortera sina utestående lån för respektive landanslutning. Enligt nuvarande prognos beräknas utdelning kunna lämnas från 2018.

Avgifterna för vägtrafiken över bron fastställs av konsortiets styrelse utifrån bestämmelserna i konsortialavtalet och tillfaller kon-

sortiet. För järnvägstrafiken betalar Trafikverket och Banedanmark en årlig avgift till konsortiet som räknas upp med index i enlighet med ett avtal från 2000.

Betalstationerna för vägtrafiken över Öresundsbron återfinns på den svenska sidan. För att underlätta passagen genom betalstationen finns möjlighet att teckna abonnemang för en elektronisk transponder som fästs i bilen och automatiskt registrerar passager genom betalstationen. Frekventa resenärer kan även teckna avtal som ger rabatt på det ordinarie priset. En transponder utställd av Öresundsbrokonsortiet, en så kallad ØresundBizz, kan även användas i andra betalstationer som ingår i det s.k. EasyGo-samarbetet. EasyGo är ursprungligen ett skandinaviskt samarbete mellan ett antal avgiftsupptagare. I dag deltar betalstationer, betaltvägar, brobolag och färjeoperatörer från Sverige, Norge, Danmark och Tyskland i samarbetet som gör det möjligt att använda en enda transponder i de anslutna betalstationerna i de olika länderna. Kunderna slipper därigenom teckna separata abonnemang och hantera olika betalningssystem, i olika valutor, för varje betalstation.

EU-kommissionen beslutade i oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för vägtullar (beslut EG nr 750/2009), det s.k. EETS-beslutet. Det syftar till att skapa ett europeiskt system för elektroniska vägtullar där standardiserad utrustning i fordon ska kunna användas för att färdas i alla elektroniska vägtullsystem inom EU. I avvaktan på att en marknad för betalningsförmedlare etableras utifrån EETS-beslutet har Öresundsbrokonsortiet beslutat att tills vidare fortsätta driva avgiftsupptagningen i egen regi och att kvarstå i EasyGo-samarbetet.

4.8.3 Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan, järnvägen Rosersberg–Stockholm Arlanda Airport–Odensala med tillhörande station och plattform på Stockholms central, invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av flera utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att delta belystes. Arlandabanan Infrastructure AB bildades av staten för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för

att hantera statens rättigheter och skyldigheter i projektet (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74). Bolaget äger anläggningarna, övervakar driften av Arlandabanan och svarar för att rättigheter och skyldigheter i avtalen följs. Arlandabanan har anlagts av A-Train AB som också svarar för att finansiera anläggningen med privat kapital och för att driva anläggningen. Anläggningen överläts av A-Train AB till Arlandabanan Infrastructure AB när den var färdigställd. Som ersättning för detta har A-Train AB dels fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva snabbtågstrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, dels nyttjanderätt till hela anläggningen till 2040 med vissa skyldigheter att upplåta den för genomgående tågtrafik via Arlanda flygplats. Snabbtågspendeln bedrivs under namnet Arlanda Express. A-Train AB är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan vilket innebär att bolaget fördelar kapacitet, leder trafiken och tar ut avgifter för trafiken på banan. Arlandabanan Infrastructure AB äger Arlandabanan och är part i Arlandabaneavtalet och förvaltar därigenom för staten viktiga och värdefulla avtal, som reglerar ovan beskrivna ansvarsförhållanden.

A-Train AB har sedan 2004 ägts av den australiensiska investmentbanken Macquarie via fonden Macquarie European Infrastructure Fund (MEIF). I juli 2014 slutfördes ett ägarbyte varvid en ägargrupp med tre institutionella investerare, förvärvade samtliga aktier från MEIF. Ägarbytet påverkar inte relationen mellan A-train AB och Arlandabanan Infrastructure AB.

För närvarande pågår på initiativ av Arlandabanan Infrastructure AB en översyn av Arlandabaneavtalen i syfte att förenkla och uppdatera dem med anledning av de förändringar som skett inom järnvägsstiftningen och statens myndighetsstruktur. Avsikten är att uppdateringen ska ske inom ramen för gällande riksdagsbeslut rörande Arlandabanan.

I december 2012 startade AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) direkt pendeltågstrafik mellan Tumba/Älvsjö och Uppsala via Arlanda, vilket har medfört ett breddat tågutbud och ett nytt attraktivt alternativ för resa med tåg till Arlanda som ett ytterligare komplement till den befintliga snabbtågspendeln som trafikerar Stockholm–Arlanda flygplats utan mellanliggande stopp. Utöver snabbtågpen-

deln Arlanda Express och SL-trafiken trafikerar Arlanda flygplats också av regional- och fjärrtåg. Under 2013 ökade antalet tågpassagerare till och från Arlanda flygplats med 8 procent jämfört med 2012. Antalet passagerare som reste med andra tågföretag än snabbtågspendeln Arlanda Express ökade med 25 procent.

Regeringen lämnade den 8 mars 2012 en skrivelse till riksdagen som närmare redogjorde för de förhållanden som rör Arlandabanan och regeringens syn på vissa frågor avseende banan inklusive regeringens bedömning av förutsättningarna att utnyttja den s.k. optionen (skr. 2011/12:93).

5 Politiken för informationssamhället

5.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it) inklusive elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Åtgärder och resultat med koppling till it-området följs även upp och redovisas inom andra utgiftsområden.

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektronisk kommunikation och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa och främja utvecklingen inom dessa områden.

E-legitimationsnämnden inrättades den 1 januari 2011 och har som uppgift att stödja och samordna den offentliga sektorns behov av säkra metoder för elektronisk identifiering och signering (e-legitimationer) i den offentliga förvaltningens e-tjänster. Nämnden tillhandahåller en infrastruktur för elektronisk identifiering, en s.k. identitetsfederation.

Inom politiken för informationssamhället finns även ett antal kommittéer och forum. Digitaliseringskommissionen (dir. 2012:61) har i uppdrag att verka för att det it-politiska målet uppnås och att regeringens ambitioner inom området, som redovisas i It i människans tjänst – en digital agenda för Sverige (dnr N2011/342/ITP), fullföljs. Genom ett tilläggsdirektiv (dir. 2013:108) i november 2013 ansvarar kommissionen även för den administrativa funktionen för Användningsforum, som tidigare legat hos

Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam), numera Myndigheten för delaktighet. Forumets huvuduppgift är att säkerställa en kontinuerlig dialog kring tillgänglighet och användbarhet som en kvalitetsaspekt av it.

Delegationen för e-förvaltning, E-delegationen, (dir. 2009:19) har i uppdrag att i nära samverkan med Regeringskansliet koordinera de statliga myndigheternas it-baserade utvecklingsprojekt samt följa upp dess effekter för medborgare, företagare och medarbetare.

Bredbandsforum (dnr N2010/2461/ITP), med kanslifunktion hos PTS, har i uppgift att främja utbyggnaden av bredband i hela landet.

5.2 Utgiftsutveckling

Tabell 5.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2013	Budget 2014 ¹	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
<i>Politiken för informationssamhället</i>							
2:1 Post- och telestyrelsen	20	27	27	27	28	28	29
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	139	127	127	138	140	140	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	22	37	31	37	37	37	37
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	22	19	19	24	17	18	18
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	260	250	253	120	120	120	120
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	37	38	38	48	45	46	47
Summa Politiken för informationssamhället	500	499	495	395	387	389	391

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2013 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 500 miljoner kronor. Prognosen för 2014 avseende de totala utgifterna uppgår till 495 miljoner kronor. Regeringens förslag till anslag 2015 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 395 miljoner kronor. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslagen till sammanlagt 387 miljoner kronor, 389 miljoner kronor respektive 391 miljoner kronor.

5.3 Mål för området

Regeringens förslag: Det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs.

Skälen för regeringens förslag:

Det nuvarande övergripande målet för politiken för informationssamhället är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet (prop. 2008/09:100, utg. omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

Målet togs ursprungligen fram när det skulle finnas ett mål för varje politikområde. Med den målstruktur som nu gäller för budgetpropositionen anser regeringen att ett

sådant övergripande mål inte längre är nödvändigt. Målet bör därför upphävas.

Riksdagen har beslutat om mål för it-politiken inklusive bredband, sektorn för elektronisk kommunikation, postmarknaden samt för grundläggande betaltjänster. Dessa redovisas nedan.

It-politik

Regeringens förslag: Ett nytt delmål för elektronisk kommunikation ska lyda: *Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.*

Målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken.

Skälen för regeringens förslag:

Målet för it-politiken är att: Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).

Ett delmål är att: Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop.

2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr 2009/10:297).

Ett nytt delmål för elektronisk kommunikation föreslås vara: elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Målet för elektronisk kommunikation är för närvarande att: enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose marknadens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

I syfte att tydliggöra målet för elektronisk kommunikation bör det kortas ner och formuleras om men behålla samma sakinnehåll.

Målet för it-politiken inkluderar en större bredd av frågor varför målet för elektronisk kommunikation i stället bör utgöra ett delmål till målet för it-politiken.

Post

Regeringens förslag: Målet för postsektorn ska lyda: *Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).*

Skälen för regeringens förslag:

Det nu gällande målet för post är att: det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kg. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot.

Detta mål bör kortas ned och formuleras om till att: det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).

Syftet med den nya målformuleringen är att tydliggöra målet för postmarknaden. Det tidigare målet motsvarar det mål som anges i postlagen som fortsatt gäller för själva lagen.

Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Tabell 5.2 Målstruktur för politiken för informationssamhället

It-politik	Post	Grundläggande betaltjänster
<p>Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).</p>	<p>Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).</p>	<p>Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).</p>
<p>Ett delmål är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.</p>		
<p>Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr 2009/10:297).</p>		

5.4 Resultatredovisning

5.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

En rad olika faktorer påverkar utvecklingen inom informationssamhället. Politikens bidrag inom detta område är ofta svår att mäta och avgränsa från effekterna av andra offentliga och privata insatser. De viktigaste indikatorerna för att redovisa resultaten inom it-politiken är följande:

- Andel individer som använt internet i stort sett varje dag respektive som aldrig använt internet.
- Andel individer som använt internet för att hämta information från myndigheters webbplatser samt som under året använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters webbplatser.
- Andel företag med minst tio anställda respektive företag med 1-9 anställda som använt internet för att söka information från myndigheters webbplatser.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolkningstäckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s, 30 Mbit/s.
- Årsutveckling av pris per abonnemang för fast bredband minst 8 Mbit/s samt årsutveckling lägsta pris snittanvändare mobila samtalstjänster.
- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s respektive antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s.

Flera av indikatorerna är nya och syftet med de nya indikatorerna är att de bättre ska visa måluppfyllelsen än tidigare indikatorer. För vissa indikatorer saknas dock historiska tidsserier, vilket framgår av tabell 5.3.

Regeringen har uppdragit åt Statistiska centralbyrån (SCB) att mäta en utökad åldersgrupp, t.o.m. 85 år, jämfört med tidigare då 74 år var maxålder. Eftersom denna statistik är ny och ännu inte är beslutad för kommande år, presenterar tabell 5.3 statistik för åldersgruppen 16–74 år, däremot kommenteras den äldre ålderskategorin i resultattexterna.

Regeringen har vidare uppdragit åt SCB att mäta it-användningen hos personer med funktionsnedsättning, se resultattexterna.

Målet för it-politiken kan också delvis mätas genom de internationella index och rankingar som finns inom it-området. Dessa studier jämför länders förutsättningar samt investeringar och användning av it men visar inte genomslag på ekonomi eller sysselsättning vilket också kan vara av intresse (se mer i avsnitt 5.4.2 Analys).

För området robusthet och säkerhet har lämpliga indikatorer ännu inte kunnat identifieras. Det finns därför ett behov av utvecklingsarbete inom detta område.

Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar. Regeringen har ett ansvar för att se till att alla har tillgång till posttjänster och grundläggande betaltjänster. Om det finns indikationer på att så inte är fallet, ansvarar regeringen för att åtgärda detta bl.a. genom insatser från PTS, ansvarig myndighet för dessa områden.

Tabell 5.3 Indikatorer på målpuffyllelse

	2010	2011	2012	2013
It-politik				
<i>Individer, andel (%) av befolkningen (kvinnor/ män) 16–74 år som:</i>				
använt internet i stort sett varje dag	75/78	80/81	78/82	81/81
aldrig använt internet	7/6	5/4	7/4	4/4
använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor	63/65	69/70	72/75	73/75
använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor	40/45	43/44	48/49	47/48
<i>Företag andel (%) (minst 10 anställda/ 1–9 anställda), som:</i>				
använt internet för att söka information från myndigheters hemsidor	88/74	92/82	93/84	93/82
använt internet för att hämta blanketter från myndigheters hemsidor	86/73	91/80	91/81	92/81
Elektronisk kommunikation				
<i>Mobiltäckning i hela landet (yttäckning/ befolkningstäckning (%):</i>				
Taltjänster ¹	i.u.	i.u.	i.u.	84/>99
Datatjänster:				
1 Mbit/s ²	i.u.	i.u.	i.u.	74/>99
10 Mbit/s ³	i.u.	i.u.	i.u.	57/99
30 Mbit/s ⁴	i.u.	i.u.	i.u.	2/61
<i>Prisutveckling:</i>				
årsutveckling pris per abonnemang fast bredband 8 Mbit/s, juni–juni	i.u.	-12	-2	-3
årsutveckling lägsta pris snittanvändare mobila samtalstjänster, aug–aug	i.u.	-9	0	-14
Bredband				
<i>Tillgänglighet:</i>				
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s	44	49	53	57
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	1100	800	500	<500

Källor: SCB, PTS Prisutvecklingen på mobiltelefoni och bredband 2013

¹Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

²Avser den sammanlagda täckningen för Net1, Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

³Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

⁴Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

5.4.2 It-politik

Resultat

Sverige blir fortsatt bättre på att använda digitaliseringens möjligheter, men det finns fortfarande stora möjligheter till förbättringar inom it-området. Enligt den svenska statistiken (se tabell 5.3) har individers användning av internet inklusive e-tjänster generellt ökat kontinuerligt sedan 2010.

Företagens användning av internet, framförallt för e-förvaltning, har legat på en hög nivå de senaste åren, men enligt SCB:s statistik har den utvecklingen planat ut något 2013. Även på övriga områden inom it-politiken är utvecklingen generellt sett positiv, se följande stycken.

Prisutvecklingen inom området elektronisk kommunikation är gynnsam för konsumenterna vilket enligt regeringens mening torde tyda på en väl fungerande marknad. Tillgången till både fast och mobilt bredband ökar, vilket innebär att

även målet för bredband är på god väg att uppnås.

Sverige placerar sig bland de tre högst rankade länderna i de etablerade index som mäter digitaliseringen i världen, bl.a. World Economic Forums Global Information Technology Report 2014. De främsta ländernas positioner i mätningarna är stabila över tid och skillnaderna mellan länderna är över lag små.

Utöver internationella jämförelser av investeringar i och användning av it, är det önskvärt med beskrivningar av hur dessa aktiviteter ger effekter med genomslag i ekonomi och sysselsättning. Det saknas enighet inom forskarsamhället för hur sådana effekter bör beräknas och beskrivas och resultat blir svåra att överföra mellan länder. Regeringen har uppdragit åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser att beskriva digitaliseringens bidrag till ekonomisk tillväxt och sysselsättning med fokus på svenska förhållanden. Resultatet ska redovisas den 15 januari 2015.

Utvecklingen inom den europeiska digitala agendans sakområden och Sveriges position inom dessa, uppges vara positiv inom flera områden, framförallt digitalt innanförskap, digital kompetens samt forskning och innovation enligt Digitaliseringskommissionens delbetänkande En digital agenda i människans tjänst – en ljusnande framtid kan bli vår (SOU 2014:13). Flera länder har en positiv utveckling medan Sverige har nått så pass höga nivåer att tillväxttakten avtar.

Digitaliseringskommissionen konstaterar i sitt delbetänkande En digital agenda i människans tjänst – en ljusnande framtid kan bli vår (SOU 2014:13) att digitaliseringens möjligheter behöver uppmärksammas inom skola och undervisning. Digitaliseringskommissionen har därför lämnat ett antal förslag som på olika sätt syftar till att öka de digitala inslagen i den svenska grund- och gymnasieskolans undervisning. Delbetänkandet har remitterats.

Genom tilläggsdirektiv den 28 november 2013 fick Digitaliseringskommissionen i uppdrag att ansvara för administrationen av det regionala signatärsskapet samt uppföljningen av de regionala digitala agendorna.

I samtliga 21 län har avsiktsförklaringar signerats av många aktörer som därmed åtagit sig att ta fram en egen regional digital agenda. I fyra län har regionala digitala agendor presenterats.

Ökat digitalt innanförskap

Digitalt innanförskap innebär att alla som vill ska kunna använda de möjligheter som digitaliseringen erbjuder. I SCB:s undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet 2013 framgår att tre fjärdedelar av Sveriges befolkning i åldern 16–85 år använder datorer och internet dagligen (siffran för åldersgruppen 16–74 år är 81 procent vilket framgår av tabell 5.3).

Av dem som i SCB:s undersökning uppgav att de använt datorer och internet angav 18 procent att de har någon form av funktionsnedsättning, 38 procent av dessa tillhör åldersgruppen 75–85 år. Drygt fem procent av det totala antalet personer med funktionsnedsättning i undersökningen svarade att de upplever att de har stora svårigheter att använda datorer och internet på grund av funktionsnedsättningen och ytterligare 20 procent uppgav att de har vissa svårigheter. Sju av tio personer med funktionsnedsättning uppgav att de inte upplever några särskilda svårigheter vid it-användning. Regeringen uppdrog den 24 april 2014 åt Post- och telestyrelsen (PTS) att göra en förstudie om förutsättningarna för att driva en nationell tjänst med it-support för personer med funktionsnedsättning. Uppdraget ska rapporteras senast den 31 december 2014.

Den 13 mars 2014 tilldelades Digidelnätverket genom föreningen Sambruk i Sverige ett finansieringsbidrag för att arrangera Get online week 2014. Den 28 augusti 2014 lämnades ytterligare verksamhetsbidrag för att stödja insatser för främjandet av digitalt innanförskap.

Jämställd it-utveckling

Det är generellt sett ingen större skillnad mellan kvinnor och män när det gäller användningen av datorer och internet, enligt SCB:s it-statistik Privatpersoners användning av datorer och internet 2013. I åldersgruppen 75–85 år var dock skillnaderna större mellan könen, där fler kvinnor än män uppgav att de aldrig har använt en dator (58 procent av kvinnorna och 34 procent av männen) och som inte hade tillgång till internet i hemmet (61 procent av kvinnorna och 34 procent av männen). Fler kvinnor än män uppgav att anledningen till att inte ha internet i hemmet är att de inte behöver internet, inte vet hur man använder internet eller att det är för dyrt.

Andelen kvinnor i it-sektorn var 2013 fortsatt låg. Från it-utbildningar på universitet och högskolor utexaminerades 20 procent kvinnor och 80 procent män 2013, enligt statistik från Universitetskanslersämbetet. Enligt SCB var andelen kvinnor i it-yrken fortsatt 20 procent och andelen män 80 procent 2013.

It- och småföretag

SCB konstaterar i sin årliga undersökning Företagens användning av it att stora företag använder it i högre utsträckning än de med färre anställda. Störst är skillnaderna i användningen av mobila enheter och i vilken utsträckning e-fakturerings används.

Digitaliseringskommissionen anger att trots att it-användningen bland företag successivt har ökat är tillväxttakten relativt låg. Andelen småföretag med 1–9 anställda som har egen webbplats har t.ex. legat still runt 60 procent under perioden 2010–2013.

Utredningen om ökad it-användning i småföretag har i sitt slutbetänkande Små företag - stora möjligheter med it (SOU 2012:63) föreslagit att statistiken över it-användning i företag även bör inkludera företag med noll anställda. Regeringen har uppdragit åt SCB att även undersöka it-användningen bland sådana företag 2014.

It för miljön

SCB:s undersökning Företagens användning av it visar att en något högre andel företag med tio anställda eller fler har en miljöpolicy eller motsvarande med syfte att företaget ska minska sin miljöpåverkan genom att välja telefon-, webb-, eller videomöten. Däremot har andelen sjunkit något när det gäller miljöpolicy som innehåller minskad energiförbrukning, krav på miljöcertifiering vid upphandling samt hänsyn till energiförbrukning vid upphandling av system och hårdvara. Bland företag med en anställd eller fler är andelen något lägre än bland de större företagen, särskilt med avseende på telefon-, webb-, eller videomöten och krav på miljöcertifiering vid upphandling.

Enligt Naturvårdsverkets årliga sammanställning av de statliga myndigheternas miljöledningsarbete, Miljöledning i staten 2013, har 95 procent angett att de använder it för att minska sin energianvändning, en minskning med 3 procentenheter sedan föregående år.

Av myndigheterna har 98 procent angett att de använder it för att minska antalet tjänsteresor,

vilket är samma nivå som förra året. De flesta myndigheter tillhandahåller teknik för video-/telekonferenser och vissa har tagit fram integrerade mötes- och resepolicyer.

E-delegationens uppföljning av myndigheternas arbete med e-förvaltning och e-tjänster 2013 visar att nästan 60 procent av myndigheterna använder it för resfria möten till stor del eller i hög utsträckning. Andelen har ökat med nästan 20 procentenheter sedan 2011.

Trafikverket driver projektet Resfria möten i myndigheter (REMM) i samarbete med ett tjugotal myndigheter. Projektet avslutas i november 2014.

Naturvårdsverkets förslag från 2012 om indikatorer för it för miljön behandlas för närvarande inom ramen för revideringen av förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter.

E-förvaltning

Sju av tio personer har enligt SCB hämtat information från myndigheters webbplatser under perioden april 2012 till mars 2013. Det är framförallt personer i åldern 25–54 år som är användare, män i högre grad än kvinnor. Merparten av de som inte använt myndigheters webbplatser uppgav att de inte haft behov av det eller så har ärendet krävt inskickat dokument eller ett personligt besök. De som använt myndigheternas webbplatser är huvudsakligen nöjda med tjänsterna. Bland företagen har andelen som använt offentliga e-tjänster ökat med ca fem procentenheter sedan 2010. Mindre företag använder e-tjänster i något mindre grad än de större (se tabell 5.3).

E-delegationens uppföljning av de statliga myndigheternas arbete med e-förvaltning och e-tjänster 2013 visar att 70 procent av myndigheterna prioriterar frågorna i mycket hög eller ganska hög grad. Elektroniskt informationsutbyte mellan de statliga myndigheterna (maskin-till-maskin) har ökat markant jämfört med motsvarande undersökning 2011. Betydligt fler statliga myndigheter är också involverade i gemensamma satsningar jämfört med 2011.

ESV redovisade den 1 oktober 2014 sitt uppdrag att ta fram en modell för beräkning och jämförelse av it-kostnader. Arbetet genomfördes i samverkan med 22 myndigheter och visade att myndigheterna har en sammanlagd it-kostnad på 12,5 miljarder och att mer än hälften av it-

kostnaderna går till inköp av externa tjänster och konsulter.

ESV estimerar statens totala it-kostnader till 24–31 miljarder kronor. I rapporteringen pekar ESV på att jämförelser av nyckeltal för it kan vara värdefullt för myndigheterna, både för jämförelse mellan myndigheter och för jämförelse över tiden för den enskilda myndigheten, samt utgör en bra grund för lärande mellan myndigheter.

Konkurrensverket har fått i uppdrag (dnr S2014/6323/RU) att i samverkan med ESV och i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting att ta fram ett underlag till handlingsplan för en genomgående elektronisk inköpsprocess.

Direktiv 2014/55/EU om elektronisk fakturering vid offentlig upphandling antogs den 16 april 2014. Direktivet innebär att statliga myndigheter, kommuner, landsting och sådana juridiska personer som omfattas av upphandlingslagstiftningen framöver måste kunna ta emot e-fakturer som överensstämmer med en europeiska standard som ska utarbetas.

E-delegationens arbete

E-delegationen koordinerar och samordnar flera gemensamma insatser och tilldelades 2014 medel för bl.a. projekten Mina Meddelanden, Effektiv informationsförsörjning, e-Arkiv och e-Diarium. Våren 2014 presenterades en kartläggning av mer än hundra offentliga strategiska e-förvaltningsprojekt.

E-delegationens uppföljning visar att användningen av kostnads- och nyttoanalys har ökat de senaste två åren, men att endast ett fåtal myndigheter kan beräkna den årliga interna kostnadsbesparingen av nya tjänster. Endast 30 procent av de svarande myndigheterna har en strategi för försörjning av it, en s.k. it-sourcingstrategi, vilket är en viss ökning jämfört med 2011.

För att hantera standardiseringsfrågorna på it-området fick E-delegationen i uppdrag att etablera ett it-standardiseringsråd. Rådet drivs nu vidare av SIS, Swedish Standards Institute.

E-delegationen lämnade i oktober 2013 in delbetänkandet Organisering av framtidens e-förvaltning (SOU 2013:75) om framtidens organisering av e-förvaltning. Delbetänkandet har remitterats.

Gemensamma e-förvaltningstjänster

Regeringen beslutade i oktober 2013 om en ändring i förordningen (2003:770) om statliga

myndigheters elektroniska informationsutbyte. Ändringen innebär att infrastrukturen för säkra elektroniska meddelanden, Mina meddelanden, nu också kan användas av kommuner och att privatpersoner och företag kan ta emot myndighetspost från kommuner och statliga myndigheter elektroniskt på ett samlat ställe. Fyra statliga myndigheter och en kommun är idag anslutna till tjänsten.

Statens servicecenter fick den 14 augusti 2014 regeringens uppdrag att tillsammans med Riksarkivet utveckla en myndighetsgemensam tjänst för e-arkiv (dnr N2014/3415/ITP, N2014/2701/ITP). Syftet med tjänsten är att göra det enklare och billigare för myndigheterna att införa e-arkiv, men också bidra till ökad öppenhet och tillgång till information om den statliga förvaltningen.

ESV rapporterade i januari 2014 sitt uppdrag att följa upp de ekonomiska nyttor som realiserats hos statliga myndigheter till följd av vissa initiativ såsom Elektroniska beställningar och Mina meddelanden. ESV skulle även föreslå en modell för löpande uppföljning av e-förvaltningsprojekt. ESV konstaterar att det inte har varit möjligt att sammanställa ekonomiska nyttor för initiativen. Orsaken till detta är dels att ingen mätning av kostnader och kvalitet har gjorts före införandet, dels att flera av initiativen fortfarande är under genomförande.

E-handel i staten

Regeringen beslutade i november 2013 om en ändring i förordningen (2003:770) om statliga myndigheters elektroniska informationsutbyte som innebär att i princip alla statliga myndigheter med fler än 50 anställda senast den 1 juli 2014 ska beställa sina varor och tjänster elektroniskt (e-beställningar).

ESV har regeringens uppdrag att leda och samordna införandet av elektronisk handel i staten vilket inkluderar e-beställningar. ESV:s uppföljningsrapport från september 2013 visar att myndigheterna gjort ett stort arbete, men att flera ligger efter. Regeringen uppdrog därför åt ett antal myndigheter att återrapportera införandet av elektroniska beställningar. ESV:s rapport (ESV 2014:42) från i juni 2014 om införandet av e-beställningar visar att det i dagsläget är 93 av 154 myndigheter som möter kraven.

ESV har sedan 2012 i uppdrag att vara Peppol-myndighet och som medlem delta i Open

Peppol och därigenom bidra till att stimulera den gränsöverskridande handeln i EU och för att förenkla upphandlingsprocessen genom elektroniska förfaranden.

ESV har också i uppdrag att under 2014 samordna Sveriges deltagande i EU-projektet e-SENS (Electronic Simple European Networked Services) som syftar till ökad digital samverkan mellan EU:s medlemsländer.

Övriga uppdrag och samarbeten

I mars 2014 rapporterade Statskontoret sitt uppdrag att utvärdera E-delegationen (dnr N2014/1630/ITP). Statskontoret konstaterar att regeringen behöver stärka den samlade beslutsförmågan och genomförandekraften inom e-förvaltningsområdet. Statskontoret anser vidare att möjligheterna till systemeffektiviseringar i statsförvaltningen kan vara stora eftersom förutsättningarna för interoperabilitet i offentlig sektor inte är tillräckligt utredda.

Tio myndigheter har i regleringsbrevet för 2014 fått i uppdrag att redovisa hur de arbetar för att genomföra strategin Med medborgaren i centrum.

Regeringen skrev i juni 2013 under en överenskommelse med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) om att främja digitalisering. SKL skulle enligt överenskommelsen bl.a. ta fram förslag på hur förutsättningar för digital samverkan mellan kommunala och statliga myndigheter kan förbättras. SKL lämnade in en rapport med förslag i oktober 2013.

E-signaturer och e-legitimation

År 2012 uppskattades antalet unika användare av e-legitimation i Sverige till 5,6 miljoner, och det mesta tyder på att antalet användare ökar. I åldersgruppen 25–42 år närmar sig andelen användare 100 procent.

E-legitimationsnämnden arbetar med att genomföra valfrihetssystemet för elektronisk identifiering och signering. Efter en ändring i förordningen (2010:1497) med instruktion för E-legitimationsnämnden (SFS 2014:61) får nämnden ta ut avgifter av de upphandlande myndigheterna som har anslutit sig till valfrihetssystemet.

Den 29 januari 2014 skrev samtliga i E-delegationen ingående myndigheter, vars myndighetschefer är ledamöter i E-delegationen, under en avsiktsförklaring om att ansluta sig till Svensk e-legitimation. Inom respektive

myndighet pågår arbete med att ta fram tidplaner för anslutning.

Regeringen uppdrog den 8 maj 2014 åt E-legitimationsnämnden att genomföra fördjupade analyser av Svensk e-legitimation utifrån ett säkerhetsperspektiv, med fokus på de enskilda användarna av e-legitimationer och infrastrukturen som helhet (dnr N2014/2207/ITP).

E-delegationen har tilldelats särskilda medel till aktiviteter för att förstärka införandet av Svensk e-legitimation (dnr N2014/425/ITP).

Internets förvaltning

Den centrala tilldelningen av domännamn och IP-nummer styrs av Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) i en modell av samverkan i flerpartsforum där representanter för länder, företag och civilsamhället lämnar råd till ICANN som fattar beslut om tilldelning av toppdomäner, t.ex. .se. Sverige deltar genom representation i ICANN:s Governmental Advisory Committee (GAC).

Med internets växande betydelse ökar intresset för internets globala förvaltning och engagerar allt fler länder och aktörer runt om i världen. En fråga som en del länder driver är om internets globala förvaltning fortsatt ska ske i flerpartssamverkan eller övergå till en enbart mellanstatlig modell. Detta diskuteras i möten inom ramen för bl.a. Internationella teleunionen (ITU) och FN:s generalförsamling. Frågorna berördes också vid en internationell konferens i Brasilien i april 2014.

I mars 2014 beslutade USA:s regering att överväga en överlämning av sitt resterande inflytande över internets rot-zon. Detta utgör ett stöd för att främja modellen med flerpartssamverkan.

IPv6

För att använda internet krävs bl.a. att varje ansluten enhet (dator, skrivare etc.) kan adresseras med en unik adress, internetadress, s.k. internetprotokolladress (IP-adress). Adresser i version fyra av internetprotokollet (IPv4) håller globalt på att ta slut och det är nödvändigt att genomföra en övergång till IP version 6 (IPv6). Detta framhålls av Europeiska kommissionen (KOM(2008) 313) och PTS. PTS rapporterar löpande hur myndigheters införande av IPv6 utvecklas (<http://e-tjanster.pts.se/internet/ipv6>). I maj 2014 var 79 procent av alla myndigheter tillgängliga med

IPv6 för någon av tjänsterna e-post, DNS (domännamnssystem) och webb medan 29 procent var tillgänglig för alla tre tjänsterna.

PTS har på uppdrag av regeringen tagit fram en vägledning för organisationer som ska införa IPv6 och följer utvecklingen av myndigheters arbete med att göra sina webbplatser tillgängliga för IPv6. PTS undersökning visar att åtta av tio myndigheter har infört IPv6 för någon del av sin externa kommunikation. Emellertid återstår att införa IPv6 för många myndigheter.

5.4.2.1 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Sverige är ett föregångsland när det gäller utvecklingen av 4G (fjärde generationens mobilsystem). Av befolkningen har enligt operatörerna 99 procent numera tillgång till bredband med hög överföringshastighet via LTE (Long Term Evolution). Den snabba utbyggnaden har främjats av ett tidigt frigörande av nödvändiga radiofrekvenser och lanseringen av nya tillstånd på marknaden, t.ex. det s.k. 800 MHz-bandet. Det har inneburit att utbyggnaden på landsbygden har förbättrats och täckningsgraden är idag högre för 4G än för den äldre tekniken 3G. Även användningen av mobilt bredband tog fart under 2013 och Sverige ligger nu näst högst bland EU:s medlemsländer. Under 2013 överfördes ca 270 300 Terabyte data i mobilnäten vilket är 54 procent mer än under 2012. Antalet abonnemang på mobilt bredband har på ett år ökat med 11 procent och uppgick till drygt 7,8 miljoner i slutet av juni 2013.

När det gäller fast bredband så kan ca 60 procent av befolkningen teckna ett abonnemang med en överföringshastighet på minst 100 Mbit/s.

Prisutveckling

Enligt PTS statistik i Prisutvecklingen på mobiltelefoni och bredband 2013, kostade ett mobiltelefonabonnemang i Sverige med 100 samtal eller 900 samtal lika mycket. Flera erbjudanden i Sverige har antingen helt fria samtal och sms eller så ingår ett stort antal samtal och sms. Som ett resultat av att allt fler använder smarta telefoner och internet via mobiltelefoner har efterfrågan på data ökat. I prisstatistiken framgår att det är mängden data

som ingår i abonnemanget som differentierar priset på erbjudandet.

Priset för det billigaste erbjudandet för en medelanvändare av mobilt bredband i Sverige ligger på samma nivå 2013 som 2010 på 176 kronor. Jämfört med övriga länder i Norden har Sverige högre priser för medelanvändare (5 Gbyte per månad). Sverige hamnar 2013 på en tolfte plats av 34 OECD-länder. Billigast är det i Finland och Estland och dyrast är det i USA och Nya Zeeland. En EU-jämförelse visar att det är billigare i sex andra länder. För användare som använder mycket data (10 Gbyte per månad) är det däremot billigare i Sverige. Då placerar sig Sverige på en sjundeplats i samma OECD-ranking.

Till skillnad från mobilt bredband så styrs priserna på fast bredband av den aviserade hastigheten Mbit/sekund. År 2013 var priset 339 kronor per månad på det billigaste rikstäckande erbjudandet på fast bredband med en överföringshastighet på minst 100 Mbit/s. Det motsvarar en prisminskning med åtta procent sedan 2011. Det svenska erbjudandet är det billigaste i Norden.

Operatörernas avtalsvillkor har varit svårtillgängliga för konsumenterna, bl.a. med begränsningar som är svåra att förstå. Därför har PTS under 2013 agerat för att underlätta för konsumenterna. Den 1 juli 2013 trädde nya föreskrifter och allmänna råd i kraft som syftar till att förbättra konsumenternas möjlighet att göra informerade val med stöd av innehållet i avtalet. Användare ska enligt föreskrifterna kunna få tydlig information om tjänstens användbarhet (lägsta tjänstekvalitet, vilka begränsningar operatören vidtar etc.), heltäckande avtalsvillkor (all information ska finnas samlad) och jämförbarhet avseende både priser och viktiga villkor (översikt innehållande de viktigaste parametrarna).

Radiofrekvenser

Användningen av mobila bredbandstjänster har ökat kraftigt under de senaste åren. Detta medför att efterfrågan på frekvensutrymme (spektrum) också ökar. Samtidigt finns det många andra användare av radiospektrum som också kräver utrymme. Radiospektrum är en begränsad resurs och vid fördelning av frekvenser måste hänsyn tas till alla användares behov och förutsättningar.

Hantering av radiospektrum har en stark internationell prägel. Det gäller även marknaderna för t.ex. mobiltelefoner och terminaler för trådlöst bredband. Detta begränsar Sveriges möjligheter att vidta helt nationella åtgärder i regleringen av radiospektrum.

Regeringen beslutade den 27 februari 2014 om sändningsutrymme för marksänd tv för tillståndsperioden den 1 april 2014 till och med den 31 mars 2020. Beslutet innebär bl.a. att hela frekvensutrymmet 470–790 MHz får användas för marksänd tv fram till och med den 31 mars 2017. Efter detta datum kan det s.k. 700 MHz-bandet (694–790 MHz) göras tillgängligt för andra ändamål.

Regeringen beslutade den 24 april 2014 om två uppdrag till PTS. Enligt det första uppdraget ska PTS utreda användningen av 700 MHz-bandet efter den 31 mars 2017. Enligt det andra uppdraget ska PTS ta fram en ny frekvensplanering för marksänd tv i frekvensbanden 174–230 respektive 470–694 MHz.

PTS har den 15 april 2014 beslutat om en spektrumstrategi som ska vägleda myndigheten i spektrumförvaltningen, så att resursen spektrum hanteras på ett sätt som ger störst nytta för samhället. Strategin innebär bl.a. att samhällsekonomisk analys ska ligga till grund för PTS beslut samt att tillgången till användbart spektrum bör öka.

Mobiltäckning

Efterfrågan på och behov av god mobiltäckning ökar kontinuerligt. Enligt PTS kartläggning Svensk telemarknad från maj 2014 ökade datatrafiken i de mobila näten med 54 procent mellan 2012 och 2013. En ökning som förväntas fortsätta. En väl utbyggd mobil infrastruktur är en förutsättning för att möta människors önskan om att leva mobila liv samt kunna verka och driva företag över hela landet.

Enligt PTS rapportering av uppdrag att samla in statistik om tillgången till mobila kommunikationsnät och kompletterande statistik, är den totala yttäckningen för taltjänster och sms 84 procent och

befolkningstäckningen högre än 99 procent.⁴ För mobilt bredband med hastigheten 1 Mbit/s var yttäckningen 74 procent och befolkningstäckningen högre än 99 procent. För de högre hastigheterna 10 Mbit/s och 30 Mbit/s var yttäckningen 57 procent respektive 2 procent. Befolkningstäckningen för 10 Mbit/s och 30 Mbit/s var 99 procent respektive 61 procent. (Se tabell 5.3.)

En viktig del i en väl fungerade marknad är informerade konsumenter. Ett exempel på ofullständig information är att operatörerna i sin marknadsföring t.ex. angett datahastighet med en ”upp till”-hastighet vilket kan vara otydligt för konsumenten. Som en följd av ett utbrett missnöje med operatörernas täckningskartor uppdrog regeringen 2013 åt PTS att göra stickprovsmätningar, som bekräftade farhågorna om missvisande täckningskartor. Regeringen uppdrog åt PTS och Konsumentverket att utreda och presentera förslag för hur täckningskartorna skulle kunna förbättras. PTS och Konsumentverkets rapport Hur kan konsumenterna få bättre information om täckning? från april 2014 resulterade i en branschöverenskommelse där teleoperatörerna förbundit sig att presentera mer rättvisande och jämförbara täckningskartor. Branschöverenskommelsen ger också Konsumentverket möjlighet att utöva tillsyn.

Regeringen uppdrog vidare under 2013 åt PTS att arrangera regionala dialogmöten med deltagande från teleoperatörer samt beslutsfattare på lokal och regional nivå. Syftet med mötena var att förbättra möjligheten till samverkan och underlätta etablering av infrastruktur i kommersiellt mindre attraktiva områden. Regeringen har den 3 juli 2014 uppdragit åt PTS att ge förslag på hur Sverige kan använda s.k. samhällsmaster för att förbättra mobiltäckningen.

Förändringar i lagen om elektronisk kommunikation

Flera myndighetsrapporter har pekat på svårigheter med att byta leverantör av bredband, tv och mobila tjänster. Med anledning av

⁴ Täckningen avser situationer när en handburen terminal som hålls i handen, mot huvudet eller nära kroppen (8 db dämpning).

propositionen Lätt byte – enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster (prop. 2013/14:79) beslutade riksdagen om åtgärder för att göra konsumenternas liv enklare genom bättre förutsättningar för leverantörsbyten. För det första begränsas uppsägningstidens längd för vanliga konsumentabonnemang till en månad (på mobilmarknaden är den i dag genom branschpraxis oftast tre månader). För det andra får konsumenter rätt att efter den inledande bindningstiden få operatörslös borttagna kostnadsfritt och utan dröjsmål. Dessa lagförslag antogs av riksdagen (bet. 2013 /14:CU24, rskr. 2013/14:184). Ändringarna gäller sedan den 1 maj 2014.

Ytterligare lagförslag lämnades som förbättrar de rättsliga förutsättningarna för prisregleringssystemet på marknaden. För att skapa ökad tydlighet och minska osäkerheten när det gäller prisnivåer ska PTS i vissa fall kunna besluta att operatörer ska tillämpa ett visst högsta eller lägsta pris för samtrafik och andra former av grossisttillträde. För att ytterligare förenkla processen för fastställande av priser upphävs bestämmelsen om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om beräkning av kostnadsorienterade priser. I stället ska det framgå av varje skyldighetsbeslut som meddelas hur beräkningen ska ske. Riksdagen antog dessa lagförslag (prop. 2013/14:72, bet. 2013/14:TU15, rskr. 2013/14:195). Ändringarna gäller sedan den 1 juli 2014.

Telefoni

Att tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen generellt sett är god i hela landet säkerställs främst genom marknads försorg och ytterst genom regeringens fortsatta insatser på området i form av lösningar som upphandlas av PTS. De som har haft tillgång till telefoni, men som av olika skäl förlorat detta, får tillgång till telefoni om det begärs. Totalt har PTS upphandlat 17 telefonilösningar under perioden 2008–2013.

Under 2013 har TeliaSonera AB fortsatt arbetet med det s.k. teknikskiftet, som innebär att delar av det fasta telenätet avvecklas och ersätts med en telefonilösning via mobilnätet. Omställningen kan komma att beröra som mest 50 000 abonnenter och pågå t.o.m. 2015.

Robusthet

I propositionen Lag om sprängämnesprekursorer och redovisning av krisberedskapens utveckling (prop. 2013/14:114) redovisas bakgrund och viktigare åtgärder för att stärka robusthet och driftssäkerhet för de elektroniska kommunikationerna. Exempel är PTS investeringar i reservelaggregat, anskaffning av reservsambandsmedel för viktigare operatörers teledriftcentraler och investeringar för ökad redundans i näten. Andra exempel är övningar som statliga aktörer har haft tillsammans med operatörer, etablering, vidmakthållande och anpassning av skyddade anläggningar där samhällsviktiga operatörer kan placera viktig utrustning och ett vidareutvecklat samarbete mellan teleoperatörer och elnätägare för att minska konsekvenserna av avbrott såväl på el som på telesidan, samt vidareutveckling av en samverkansportal för Nationella telesamverkansgruppen (NTSG).

En likformig incidentrapportering för teleoperatörer påbörjades under 2011 utifrån ett EU-direktiv.

PTS genomför och rapporterar årligen en risk- och sårbarhetsanalys över sektorn elektronisk kommunikation. Resultaten ligger till grund för löpande åtgärder inom flera områden.

Ledningskollen.se är en webbtjänst för informationsutbyte om ledningar och annan infrastruktur i mark, som genom att förenkla begäran om ledningsanvisning minskar antalet grävskador. Webbtjänsten kan även användas för att söka och erbjuda grävsamordning samt för att samla och ge information om och vid samhällsplanering. Ledningskollen finansieras gemensamt av PTS, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket och är därför kostnadsfri för användarna. I slutet av maj 2014 hade Ledningskollen över 550 anslutna ledningsägare, däribland samtliga dominerande aktörer inom el och elektronisk kommunikation. Antalet skador till följd av avgrävningar har sedan Ledningskollen infördes minskat med 60–80 procent för två av de större operatörerna.

Vardags säkerhet

Statistik från SCB visar att den andel personer i åldern 16–74 år som inte har internet hemma på grund av säkerhets- och integritetsskäl har minskat från ca två procent (ca en procent avseende män och ca tre procent avseende

kvinnor) av befolkningen 2011 till ca en procent (för båda könen) 2012 och 2013.

Statistik från SCB visar också att känslan av säkerhet är hög bland dem som använder internet. Nivån varierar däremot något beroende på anslutningsform. Säkrast känner användare sig när de använder den fasta anslutningen hemma eller trådlöst nätverk hemma. 92 procent uppger att de alltid eller oftast känner sig säkra när de använder dessa två typer av anslutningsformer.

Enligt PTS konsumentundersökningar om internetsäkerhet 2013 ser 94 procent någon form av risk med att använda internet, en andel som stigit från 89 procent 2009. Samma undersökning visar också att andelen som skyddar sitt trådlösa nätverk genom lösenord har stigit successivt från 52 procent 2009, till 74 procent 2011 och till 90 procent 2013.

SCB redovisar siffror för 2012 över i vilken utsträckning företagen anger problem med säkerhet eller skyddande av data som begränsande faktorer för webbförsäljning. I de riktigt små företagen är det bara en procent som redovisar sådana begränsningar och för de större företagen är det bara två procent (förutom i företagen med 50–249 anställda, där tre procent redovisar sådana begränsningar).

Det förekommer dock fortfarande it-incidenter av olika slag. It-attacker genomförs enligt OECD alltjämt i stor skala (jfr. OECD:s Communications Outlook 2011). Av OECD-länderna ligger Sverige på tolfte plats avseende antal säkra servrar per capita, med övriga Nordens länder högre rankade (jfr. OECD:s Communications Outlook 2013). Det finns fortfarande en rad olika typer av intrång i och obehörigt utnyttjande av vanliga användares datorer, t.ex. virus, trojaner⁵, botnät⁶, spionprogramvara och annan oönskad lagring av skadlig kod.

Enligt SCB:s individundersökning uppgav 19 procent att de någon gång under året valt att inte börja använda en tjänst på internet eller

mobil enhet på grund av hur tjänsten behandlat deras personuppgifter, medan 78 procent svarat nej på denna fråga och tre procent svarat att de inte visste om de gjort detta val.

SCB redovisar att bland dem som öppnar ett e-postmeddelande från en avsändare de inte känner uppger en tredjedel (33 procent) att de ofta eller ibland öppnar eller klickar på eventuella länkar i meddelandet.

Endast 10 procent av tillfrågade personer vänder sig till myndigheters webbsidor och informationsmaterial för att informera sig om risker med internetanvändning och hur man skyddar sig.

5.4.2.2 Bredband

Enligt PTS bredbandskartläggning 2013 hade 57 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband med en teoretisk hastighet om minst 100 Mbit/s i oktober 2013. Det är en ökning med fyra procentenheter jämfört med oktober 2012 (se tabell 5.3). I områden utanför tätort och småort hade ca 10 procent tillgång till 100 Mbit/s. 70 procent av hushållen och företagen befinner sig i eller i närheten av en fiberansluten fastighet. Det är en ökning med fem procentenheter från oktober 2012, vilket ger fortsatt goda förutsättningar för att tillgången till snabbt bredband ska öka ytterligare under det närmaste året.

Även utbyggnaden av mobilt bredband har fortsatt i snabb takt, främst i områden utanför tätort och småort. I oktober 2013 hade 99 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband via LTE (4G). Motsvarande siffra utanför tätort och småort var 96 procent, en ökning med 16 procentenheter från oktober 2012.

PTS bredbandskartläggning visar även att antal hushåll och företag som saknar bredband och därmed möjlighet att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband fortsätter att minska. Beslutet om frigörande av 800 MHz-bandet 2007 har tillsammans med PTS täckningsvillkor för delar av frekvensbandet lett till att allt fler hushåll kontinuerligt får tillgång till grundläggande bredband. Under 2012 och 2013 hade 140 hushåll och företag fått tillgång till bredband till följd av täckningsvillkoret, vilket innebär att i

⁵ Trojaner är en skadlig kod som finns i ett program eller en bit kod som i sig verkar ofarlig och inväntar en förutbestämd tidpunkt, instruktioner utifrån eller lämpligt tekniskt tillfälle för att utföra sitt uppdrag.

⁶ Botnät ger personerna bakom näten kontroll över datorerna och kan användas för att sprida skräppost eller utföra överbelastningsattacker mot webbplatser.

oktober 2013 saknade färre än 500 hushåll tillgång till bredband.

Marknaden investerade drygt 8 miljarder kronor i bredbandsinfrastruktur 2013 enligt PTS rapport Uppföljning av bredbandsstrategin 2014. Då utbyggnaden främst sker i tätort finns stöd till utbyggnaden i mer glest befolkade områden för att hushåll och företag i dessa områden ska få liknande möjligheter. Insatserna har skett genom bl.a. stöd till bredbandsutbyggnad via landsbygdsprogrammet, regionala strukturfondsprogram och kanalisationsstödet. Under föregående programperiod (2007–2013) satsades totalt cirka 2,2 miljarder kronor på bredbandsutbyggnad på landsbygd och i glesbygd via både EU-fonder och nationella stödprogram.

Bredbandsutredningen lämnade sitt slutbetänkande Bredband för Sverige in i framtiden (SOU 2014:21) i april 2014. Betänkandet innehåller analyser och förslag som syftar till att effektivisera den marknadskompletterande bredbandsutbyggnaden. Betänkandet har remitterats.

Bredbandsforums arbete

Arbetsgrupperna i Bredbandsforum har under det senaste året behandlat bl.a. robusthetsfrågor, mobilt bredband och ansvarsfördelning mellan offentliga aktörer på regional nivå och kommuner i bredbandsplaneringen.

Arbetet inom ramen för Bredbandsforum har enligt medlemsorganisationerna lett till ökad samverkan som bidrar till att gemensamma lösningar kan identifieras i syfte att öka tillgången till bredband.

Analys

Det kan konstateras att it-användningen i Sverige generellt sett ligger på en hög nivå och ökar inom många områden. Det är inga större skillnader mellan kvinnor och mäns eller mellan olika åldersgruppers användning. Allt fler använder offentliga e-tjänster och e-handel inom detaljhandeln har ökat kraftigt. Enligt E-barometern årsrapport 2013 (som ges ut av PostNord AB (publ) i samarbete med Svensk Digital Handel och HUI Research) har e-handelns omsättning ökat från 4,9 miljarder kronor 2003 till 37 miljarder kronor 2013.

Sverige ligger generellt sett bra till i internationella jämförelser inom it-området, men konkurrensen är hård om att vara bäst i världen. Därför behöver utmaningar tas om hand och potentialen utnyttjas ännu bättre.

Det är angeläget att även kunna beskriva vilket genomslag it-investeringar och utbredd användning av it i samhället och näringslivet har på den samlade ekonomin och nationens sysselsättning. Regeringen har uppdragit åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser att beskriva vad som är känt om hur samhällets ökade användning av elektroniska kommunikationer, mjukvara och it bidrar till ekonomisk tillväxt, sysselsättning och företagens konkurrenskraft. En tidigare studie har visat att it-investeringar i OECD-länder under perioden 1995–2001 bidrog med 20 procent av deras samlade BNP-tillväxt.⁷ Medan det är positivt med så stora tillväxteffekter är resultaten från denna och liknande studier mer sammansatta än vad den presenterade effekten kan antyda. Det är angeläget att skapa ett kunskapsunderlag för att kunna dra slutsatser om vilka offentliga eller privata insatser som kan ge önskade effekter.

Ökat digitalt innanförskap

I jämförelse med många andra länder har Sverige en hög andel av befolkningen som är digitalt delaktig. Andelen äldre som använder sig av internet är dock låg och inom denna grupp kan det digitala innanförskapet ökas ytterligare. Framförallt gäller det äldre med särskilda funktionsnedsättningar och äldre med invandrarbakgrund. Det digitala innanförskapet behöver ökas inom samhällets mest marginaliserade och utsatta grupper.

Förutsättningarna för personer med funktionsnedsättningar kan förbättras i alla åldersgrupper bl.a. genom att arbeta med användbarhetsfrågor där principen ”Design för alla” är en viktig utgångspunkt, inte minst ur ett e-förvaltningsperspektiv.

I arbetet med att öka den digitala delaktigheten spelar ideella initiativ en betydande roll då de kompletterar offentliga insatser.

⁷ Ahmad, N., P. Schreyer, and A. Wöfl. 2004. “ICT Investment in OECD Countries and its Economic Impacts.” In *The Economic Impact of ICT: Measurement, Evidence and Implications*. Paris: OECD Publishing. 61–83.

Jämställd it-utveckling

Det kan konstateras att den positiva utvecklingen av individers användning av internet och att skillnaden mellan kvinnors och mäns it-användning minskat markant på bara några år (se tabell 5.3). I den högre åldersgruppen använder dock kvinnor it i lägre grad än männen, vilket innebär att äldre kvinnor inte till fullo utnyttjar digitaliseringens möjligheter. Därför är frivilliga initiativ som riktar sig till denna grupp viktiga.

Trots att unga kvinnor är aktiva konsumenter av it- och telekomföretagens varor och tjänster är könsfördelningen i it-sektorn fortsatt skev. Detta innebär att kvinnors kompetens och erfarenheter inte tas tillvara inom it-området, vilket kan få negativa konsekvenser för it-utvecklingen och nya it-lösningar.

It och småföretag

Enligt SCB:s undersökning verkar inte småföretagen fullt ut använda de möjligheter som digitaliseringen ger. Ett ökat genomslag av s.k. molntjänster kan sannolikt påverka situationen i positiv riktning.

Det har visat sig att småföretagens förutsättningar och behov skiljer sig åt och att det framför allt är lokalt och regionalt förankrade initiativ som ökat användningen.

En ökad digitalisering och effektivare it-användning bland småföretagen kan inte bara bidra till administrativa och verksamhetsmässiga fördelar, utan även till innovation och utveckling av nya affärsmodeller. På så vis kan konkurrenskraften öka och dessutom ge småföretagen tillgång till nya marknader, bl.a. genom e-handel.

It för miljön

Det kan konstateras att ingen större förändring har skett när det gäller förekomsten av företags miljöpolicy för it-frågor. När det gäller myndigheterna har siffrorna legat på en hög nivå sedan mätningen påbörjades 2010. Nivån är fortsatt hög men en viss utplaning kan ses i statistiken. Det är viktigt att både privat och offentlig sektor arbetar aktivt med frågor kring it och miljö för att på så sätt minska miljöbelastningen.

Riksdagen har bl.a. tillkännagivit att regeringen bör ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten i sin verksamhet för att minimera

den miljöpåverkan som resor i tjänsten medför (bet. 2013/14:TU7, rskr. 2013/14:168).

Regeringen ser positivt på myndigheternas arbete för en ökad andel resfria möten. Ett exempel är REMM-projektet som har fungerat som ett stöd till myndigheter i dessa frågor.

E-förvaltning

En enklare vardag för medborgare

SCB:s uppföljning visar att medborgare till stora delar är nöjda med de e-tjänster myndigheterna tillhandahåller, vilket regeringen bedömer som att e-förvaltningsarbetet i stort bedrivs i linje med målet om en enklare vardag för medborgare (se avsnitt 5.4.2 Resultat, E-förvaltning). Samtidigt visar EU:s jämförelser av e-tjänster i EU att Sverige på flera områden behöver förbättra och förenkla för medborgare eftersom e-tjänsterna inte tillräckligt väl hänger samman över myndighetsgränserna.

Förvaltningsgemensamma tjänster, som t.ex. Mina meddelanden, är viktiga för att göra det enklare för medborgarna. Många statliga myndigheter planerar eller överväger att ansluta sig till gemensamma e-förvaltningstjänster, t.ex. Mina meddelanden. Samtidigt visar en kartläggning att det dröjer innan en bredare skara myndigheter och meddelandenflöden är anslutna till tjänsten.

En öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet

Avseende målet om en öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet (se avsnitt 5.4.2 Resultat, E-förvaltning) pågår många insatser. Statliga myndigheter, såsom SMHI, gör sin data tillgänglig, Vinnova gör ett viktigt arbete med att sammanställa och presentera data som är tillgängligt för vidareutnyttjande, Mina meddelanden är öppet för privata brevådeoperatörer att ansluta sig till och Svensk e-legitimation främjar innovation och konkurrens. Samtidigt kan mer göras för att fler tjänster ska bli tillgängliga för privata aktörer att bygga vidare på.

En ökad digital samverkan

Utvecklingsmyndigheterna (Bolagsverket, Lantmäteriet, Skatteverket och Transportstyrelsen) har gjort ett värdefullt arbete med att kartlägga vilka initiativ som pågår inom respektive utvecklingsområde och peka på hinder för vidare utveckling.

Myndigheterna blir i allt större utsträckning digitalt samverkande, med fler digitala informationsutbyten. De behöver ha tillgång till grundläggande och säkra digitala resurser för sin och samhällets informationsförsörjning. Det finns fortsatt en stor potential i ökad digital samverkan, vilket både Statskontoret och E-delegationen pekat på, för att ge medborgare enklare och mer sammanhängande e-tjänster, minska behovet av uppgiftslämnande för medborgare och företag och för att effektivisera myndigheternas verksamheter. Därmed behövs ett långsiktigt stöd till arbete med digital samverkan, vilket både E-delegationen och Statskontoret pekat på i sina rapporter till regeringen. Ett ökat informationsutbyte innebär också att myndigheternas beroende av varandra blir större.

Sverige och Norden har en framträdande roll i projektet e-SENS (se avsnitt 5.4.2 Resultat, E-förvaltning), vilket ökat förutsättningarna för att kunna dra nytta av de möjligheter som Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF, Connecting Europe Facility) kommer erbjuda och för att öka Sveriges digitala samverkan med EU:s övriga medlemsländer.

En högre kvalitet och effektivitet i verksamheten

E-förvaltning anses vara strategiskt viktig av de flesta av de statliga myndigheterna enligt E-delegationens uppföljning. It är en betydande kostnadspost hos de statliga myndigheterna och en stor del av it-kostnaderna används för inköp av externa tjänster och konsulter. Dock är det endast 30 procent av de statliga myndigheterna som har en försörjningsstrategi för it (när och hur man väljer att anskaffa it-tjänster och varor). En del statliga myndigheter skulle kunna öka sin effektivitet genom att förbättra styrningen av sin it-verksamhet, arbeta mer strategiskt med it-försörjning eller bättre följa upp att nyttor av it-investeringar realiserar. Det finns behov av att utveckla stöd till de statliga myndigheterna och regeringens uppföljning av it-investeringar.

En ökad samverkan i e-förvaltningsfrågor mellan kommuner och landsting och statliga aktörer kan förbättra servicen till medborgarna och öka effektiviteten hos de statliga myndigheterna.

E-delegationens arbete

Regeringen bedömer att E-delegationens arbete har varit betydelsefullt inom flera områden, bl.a. har en god samverkanskultur mellan de i

E-delegationen representerade myndigheterna vuxit fram. Delegationen har också varit viktig för att öka kunskapsutbytet mellan myndigheterna och att ta fram vägledningar. Det är viktigt att säkerställa långsiktigheten i arbetet med kompetensstöd, vägledning och uppföljning såsom Statskontoret påpekar i sin utvärdering av E-delegationen.

E-handel i staten

Införandet av e-beställningar går framåt, men uppföljningar visar att regeringen behöver fortsätta att följa utvecklingen för att uppnå önskade effekter.

Totalt använder 116 statliga myndigheter de e-handelstjänster som tillhandahålls av Statens servicecenter, varav 68 myndigheter använder den tjänst som inkluderar e-beställningar. Dessa 68 myndigheter motsvarar 17,5 procent av statsförvaltningen mätt i antalet anställda.

E-signaturer och e-legitimation

Den nya modellen med ett valfrihetssystem för Svensk e-legitimation är betydelsefull då den gör det möjligt för offentlig sektor att ställa gemensamma krav och nå en situation där flera utfärdares e-legitimationer kan användas i e-tjänsterna. Medborgaren kan därmed själv välja e-legitimation från de leverantörer som godkänts av E-legitimationsnämnden.

Valfrihetssystemet möjliggör också en utveckling av marknaden för elektronisk identifiering och signering. Nya aktörer får tillträde till marknaden och kan anslutas löpande efter godkännande av E-legitimationsnämnden, vilket kommer att främja innovation och utveckling mot bättre och mer användarvänliga e-tjänster. Det är viktigt att tjänster för elektronisk identifiering och signering i så stor utsträckning som möjligt bygger på öppna standarder och använder programvara som minskar offentlig sektors beroende av enskilda tekniker och lösningar.

Utvecklingen och användningen av e-legitimation för identifiering och signering är betydelsefull för att myndigheterna ska kunna tillhandahålla effektiva och framgångsrika digitala tjänster. Offentlig sektor är beroende av att medborgare har e-legitimationer som kan användas i e-tjänsterna. E-legitimationer möjliggör mer avancerade e-tjänster som underlättar och stödjer medborgaren i sin dialog med myndigheterna.

Den avsiktsförklaring som de statliga myndigheter vars myndighetschefer är ledamöter i E-delegationen har undertecknat gällande anslutning till Svensk e-legitimation, understryker betydelsen av att myndigheterna agerar tillsammans för att utveckla och leverera enkla och säkra digitala tjänster.

Europeiska kommissionen lämnade den 4 juni 2012 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (KOM[2012] 238 slutlig). Förordningen antogs den 23 juli 2014 och ställer krav på att e-legitimationer som utfärdats i medlemsstaterna och som anmälts till kommissionen enligt ett visst förfarande ska ömsesidigt erkännas och accepteras av medlemsstaterna. (Se mer i avsnitt 5.5 Politikens inriktning, E-signaturer och e-legitimation.)

Internets förvaltning

Internet Governance Forum (IGF) har i uppdrag att samla det internationella samfundet i diskussioner om internets globala förvaltning. De frågor som diskuteras för närvarande gäller formerna för arbetet och ett utökat deltagande från låg- och medelinkomstländer, vilka ofta har låg representation inom diskussioner om internets förvaltning och mycket att vinna på ett väl fungerande internet för sina medborgare och företag.

Det svenska engagemanget i ICANN, IGF, NETmundial och andra sammanhang har bidragit i arbetet med att behålla ett globalt internet som präglas av frihet och öppenhet. Sverige välkomnar USA:s beslut att överväga att överlämna sitt resterande inflytande över internets rot-zon och arbetar med ICANN för att åstadkomma ett hållbart förslag till global lösning. Sverige driver i alla sammanhang en tydlig linje att modellen med flerpartsamverkan av internets förvaltning ska kvarstå, att ökat statligt inflytande på bekostnad av andra parter inte kan accepteras, mänskliga rättigheter ska gälla online likväl som offline, samt att ITU:s mandat inte ska sträckas utanför reglering av telekommunikationer.

IPv6

För att få ett tillgängligt, öppet och robust internet i Sverige och globalt, är införandet av IPv6 hos svenska myndigheter en viktig del. Det är viktigt att ökningstakten inte avstannar utan

att svenska myndigheter ökar takten i sitt införande av IPv6. (Se mer om IPv6, internetprotokoll version 6 under 5.4.2 Resultat, IPv6.)

5.4.2.3 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation

En gynnsam utveckling av marknaden för elektronisk kommunikation kännetecknas i huvudsak av två faktorer: konkurrens och goda investeringsnivåer. Investeringarna i sektorn ligger relativt högt i Sverige jämfört med övriga OECD-länder under de senaste åren. För att förbättra förutsättningarna för effektiv konkurrens bedriver PTS fortsatt en viktig tillsyn på grossistmarknaderna inom bredbandsområdet (koppar såväl som fiber).

Bredbandsutbyggnaden är i stor utsträckning efterfrågedriven. Det finns en stark efterfrågan på de tjänster som erbjuds, framför allt tjänster för strömmande video. Det gör att antalet bredbandsabonnemang växer stadigt. Samtidigt är priserna på mobiltelefoni och bredband konkurrenskraftiga. Särskilt storanvändare har jämförelsevis låga priser i Sverige jämfört med andra länder.

Som ett resultat av att allt fler använder internet via smarta mobiltelefoner fortsätter efterfrågan på datatrafik att öka. Operatörerna erbjuder allt fler kombinationer av datamängder till olika priser. Det är en utveckling som har kunnat skönjas tidigare men som nu är tydligare och visar att affärsmodellerna håller på att förändras.

Mångfalden av prismodeller och erbjudanden på marknaden gör det svårare för konsumenter att fatta väl informerade beslut. PTS nya föreskrifter om innehållet i avtal (PTSFS 2013:3) bedöms förbättra konsumenternas möjligheter att tillgodogöra sig marknadsinformationen.

Radiofrekvenser

Det finns tydliga utmaningar på spektrumområdet, då efterfrågan på radiospektrum ökar samtidigt som det inte finns några lämpliga tomma frekvensband att ta i anspråk. Det kan bl.a. leda till överväganden om att omplanera eller omdisponera befintliga frekvensband för att göra dem tillgängliga för andra tjänster. Sådana omplaneringar utgör ofta tidskrävande processer.

PTS fortsätter att arbeta enligt den beslutade spektrumstrategin. Ett huvudsyfte med spektrumstrategin är att den ska bidra till att radiospektrum räcker till samhällets behov, idag och i framtiden. I detta ligger bl.a. att utveckling av radiobaserade användningar ska möjliggöras genom tillräcklig tillgång på radiospektrum, att allt spektrum på sikt ska kunna delas samt att det ska skapas förutsättningar för mångfald av spektrumanvändningar. På så sätt kan radiospektrum utnyttjas mer effektivt och främja samhällsnyttan över tid.

Mobiltäckning

Tillgång till mobil kommunikation är i dag en förutsättning för att kunna bo, verka och driva företag i hela landet.

Mobiltäckningen är generellt sett god både för tal och mobilt bredband, i synnerhet där människor bor och vistas. Samtidigt finns exempel där användarnas behov och förväntningar inte motsvaras av den verkliga tillgången till mobila kommunikationsnät. Faktorer som påverkar den upplevda mobiltäckningen är terminalens mottagningsförmåga, den ökade mängden datatrafik som leder till kapacitetsbrist i näten samt materialval i husväggar som påverkar täckningen inomhus. Andra faktorer som påverkar och försvårar täckningen är exempelvis fysiska hinder, berg, dalar, skog och väder.

Vidare har operatörernas täckningskartor varit alltför optimistiska vilket skapat orealistiska förväntningar hos användarna. Den nya branschöverenskommelsen är därför viktig för konsumenterna. Mer jämförbara täckningskartor underlättar för konsumenter att välja den operatör som bäst passar deras behov.

När det gäller tillgången till mobila kommunikationsnät finns skillnader i yttäckning mellan gles- och tätbefolkade områden, vilket beror på att de kommersiella förutsättningarna för utbyggnad är sämre i glesbygd. Flera åtgärder har vidtagits för att skapa bättre förutsättningar för fortsatt utbyggnad i glest befolkade områden. (Se mer i avsnitt 5.4.2.1 Resultat, Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation, Mobiltäckning). Regeringen har uppdragit åt PTS och fem länsstyrelser att fortsätta arrangera regionala dialoger under 2014 och början av 2015 i syfte att främja utbyggnad i kommersiellt mindre intressanta områden

genom samordning mellan offentliga och privata aktörer (dnr N2014/1722/ITP).

Frigörande av frekvensband

Beslutet från 2007 om att frigöra 800 MHz-bandet för mobila bredbandstjänster har, tillsammans med PTS täckningsvillkor, inneburit en omfattande utbyggnad av LTE (4G) på relativt kort tid. Flera operatörer har meddelat att de avser göra ytterligare investeringar i de mobila kommunikationsnäten med fokus på de områden i Sverige som i dag har sämre täckning.

Beslutet om att frigöra 700 MHz-bandet för annan användning än tv-sändningar kommer sannolikt ytterligare att bidra till denna utveckling. 700 MHz-bandet har egenskaper som lämpar sig för tjänster där god yttäckning och inomhustäckning är önskvärda. Beslutet om sändningsutrymme skapar därmed förutsättningar för att 700 MHz-bandet kan tas i anspråk för utbyggnad av mobiltelefoni och mobila bredbandstjänster. Utbyggnad av mobila tjänster i 700 MHz-bandet kan ytterligare förbättra yttäckningen.

Täckningskrav i de lägre frekvensbanden är även fortsättningsvis viktiga för att säkra mobiltäckning i kommersiellt mindre attraktiva områden. PTS årliga kartläggning av de mobila kommunikationsnäten kommer att utgöra ett viktigt verktyg för att säkerställa att operatörerna lever upp till sina åtaganden samt för att följa hur utbyggnaden generellt fortskrider.

Telefoni

Tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen är överlag god i hela landet. Enligt den utvärdering som PTS låtit göra riskerar som mest 5–10 abonnenter per år att förlora tillgången till telefoni utan att marknaden kan erbjuda någon lösning. Det handlar främst om fastigheter i fjällvärlden och enligt belägna platser. PTS kommer under 2014 att utvärdera och testa IP-telefoni via satellit som ersättningslösning.

Genomförandet av TeliaSonera AB:s teknikskifte (avveckling av gamla stolplinjer samt telefonstationer med gammal teknik och få abonnenter) bevakas noggrant av såväl PTS som regeringen och följs upp vid behov. Antalet klagomål har minskat markant under 2014 då flera tekniska problem har lösts. Behovet av stöd och rådgivning från en oberoende part dit berörda abonnenter kan vända sig med frågor

som rör fast telefoni och teknikskiftet har minskat. PTS uppdrag att tillhandahålla en upplysningstjänst med möjligheter till individanpassade råd upphandlades tidigare, men bedrivs sedan årsskiftet 2013/14 inom myndigheten.

Robusthet

Det redan starka beroendet av elförsörjning inom området elektronisk kommunikation ökar efterhand som de kopparbaserade kommunikationsnäten till företag och privatpersoner ersätts med fiberkablar eller trådlös kommunikation. Användningen av terminaler som kräver egen elförsörjning ökar också hos konsumenter, exempelvis bärbara telefoner, routrar och modem för internetaccess m.m. Krav på reservkraftsförsörjning är också en del i de föreskrifter avseende driftsäkerhet som PTS för närvarande arbetar med.

Abonnenter med samhällsviktiga funktioner bör utveckla sitt förberedande arbete vad gäller försörjningen av elektroniska kommunikationer vid allvarliga störningar och kriser. Det kan t.ex. handla om att se över avtal med teleoperatörer eller att skapa en säkrare it-arkitektur över organisationens datahantering. Förmågan till ledning, samverkan, informationsgivning och prioriteringar vid allvarliga händelser kan utvecklas ytterligare.

Vardagssäkerhet

Det kan konstateras att säkerhets- och integritetsskäl blivit ett allt mindre viktigt skäl till varför privatpersoner inte är uppkopplade mot internet, oavsett om uppkopplingen sker i hemmet eller någon annanstans. Detta, tillsammans med övrig statistik som redovisas i avsnitt 5.4.2.1, kan tolkas som en indikation på att förtroendet för internet har ökat. En bidragande orsak är att it-användningen har ökat samtidigt som effekterna för den enskilde av de incidenter som inträffar inte upplevs som alltför allvarliga i förhållande till nyttan med internet.

Samtidigt finns en risk att det höga förtroendet för it och internet leder till ett naivt beteende. Exempelvis är det oroande att så många följer länkar i e-post från okända avsändare (se avsnitt 5.4.2.1 Resultat, Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation, Vardags säkerhet).

PTS konsumentundersökningar från 2013 visar att vissa delar av säkerhetsbeteendet förbättrats, t.ex. i form av att fler säkrar sina

trådlösa nätverk. Europeiska kommissionen har i konsekvensanalysen till förslaget till direktiv om nät- och informationssäkerhet konstaterat att Sverige tillhör de fem bästa EU-länderna på området. Förtroendeingivande är också att så få blir drabbade av virus i mobiltelefonen. Utvecklingen på området behöver dock följas noga eftersom användningen av smarta telefoner ökar snabbt.

Samtidigt återkommer rapporter från OECD och andra aktörer om att incidenter i form av dels intrång i it-utrustning, dels it-relaterade intrång i den personliga integriteten, fortsätter. PTS konsumentundersökning från 2013 visar dock att få företag anger problem med säkerhet eller skyddande av data som begränsande faktorer för webbförsäljning.

Det är oväntat att det är så få som tio procent som vänder sig till myndigheters webbsidor och informationsmaterial för att informera sig om risker med internetanvändning och hur man skyddar sig.

Dataöverföringar mellan länder är i många fall en förutsättning för att företag ska kunna verka internationellt och förverkliga sin fulla potential.

5.4.2.4 Bredband

Sverige har generellt sett god tillgång till bredband och tillgången har ökat stadigt under de senaste åren. För att riksdagens mål inom bredbandsområdet ska nås behöver emellertid utbyggnaden fortsätta i god takt, både i tätort och mer glest befolkade områden.

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet är en central faktor för att stimulera nya affärsmöjligheter, tjänster och innovationer. Enligt OECD Internet Economy Outlook 2012 är tillgång till bredband med hög överföringshastighet mycket viktig för ekonomisk och social utveckling och utgör en kommunikations- och överföringsplattform som kan användas till att öka produktiviteten.

Bredbandsutredningen konstaterar att den marknadsdrivna utbyggnaden av fibernät framför allt varit koncentrerad till stora företagskunder och flerfamiljshus i tätort. Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är därför ojämnt fördelad mellan tätort och mer glest befolkade områden. Befolkningsunderlaget på landsbygd och i glesbygd är många gånger begränsat, vilket

innebär att det generellt sett inte är lönsamt för kommersiella aktörer att investera i bredband. För att möta behovet av bredbandstillgång även i dessa områden, behöver stöd kunna ges till utbyggnad av bredband med hög överföringshastighet.

Den ökade digitaliseringen i samhället leder till att behovet av bredband med hög överföringshastighet ökar hos både hushåll och företag. För att främja utbyggnaden av bredband i hela landet är det lokala och regionala engagemanget, tillsammans med förekomsten av lokala och regionala bredbandsstrategier, av största vikt. Det handlar bl.a. om att tydliggöra regionens behov och förutsättningar samt underlätta utbyggnaden av bredband. Något som ställer krav på regionala samordningsinsatser. Regeringen delar därför Bredbandsutredningens bedömning att det finns behov av fortsatt samordning mellan olika aktörer.

Nationellt bidrar Bredbandsforum till att stimulera sådan samverkan för att hitta gemensamma lösningar som ökar tillgången till bredband och bidra till uppfyllandet av bredbandsmålen. På regional nivå är bilden mer splittrad och det kan finnas behov av mer samordnande insatser.

5.4.3 Post

Resultat

Alla postmarknader inom EU ska sedan den 1 januari 2013 vara öppna för konkurrens enligt det tredje postdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster). Det innebär att inget medlemsland får upprätthålla ett monopol på någon del av den nationella postmarknaden.

I oktober 2013 fanns det 32 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Posten AB:s marknadsandel mätt i antalet försändelser var 86,1 procent 2013, jämfört med 87,2 procent 2012. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 13,2 procent 2013, jämfört med 12,5 procent 2012. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på

0,66 procent 2013, jämfört med 0,3 procent 2012.

Antalet utdelade försändelser 2013 var 2,5 miljarder jämfört med 2,6 miljarder 2012. Minskningen mellan åren är 3,8 procent och är något mindre än minskningen mellan 2011 och 2012 då den var 4,4 procent.

Tillsynen på postområdet 2013 visar att målen för postservicen är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten är tillgodosedda.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2013 var det ca 1 000 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en minskning jämfört med tidigare år med ca 100 hushåll. Det kan även förekomma frivilliga överenskommelser om att avstå från daglig utdelning mot kortare avstånd till den egna postlådan.

Posten AB har genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsetts att vara den postoperatör som ska tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. daglig service till alla hushåll, företag och organisationer. Posten AB har överklagat PTS villkor, bl.a. gällande hur årsvolymrabatter ska presenteras tydligare. Förvaltningsrätten i Stockholm ändrade inte PTS beslut (mål 20401-12) och Kammarrätten i Stockholm meddelade inte prövningstillstånd. Målet befinner sig för tillfället vid Högsta förvaltningsdomstolen i avvaktan på prövningstillstånd (mål 2335-14).

PTS upphandlar på regeringens uppdrag två tillgänglighetstjänster inom postområdet för att tillgodose behov hos kvinnor och män med funktionsnedsättning: befordran av punktskriftsförsändelser och posttjänster för äldre (fyllda 80 år) och personer med funktionsnedsättning boende i glesbygd.

Analys

Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045) och som utgår från medborgarnas och samhällets behov av en effektiv, sammanhållen och tillförlitlig posttjänst. Det är statens ansvar att säkerställa

att en sådan posttjänst finns och fungerar i hela landet.

De kontinuerligt sjunkande brevvolymer i Sverige gör att postoperatörerna möter stora utmaningar i att anpassa sina verksamheter till de förändrade förutsättningarna som denna utveckling medför. Samtidigt sker en kraftig tillväxt inom e-handelsmarknaden som genererar ökande volymer av paket och större brevfrändelser. Detta kan medföra förändrade krav och förväntningar på postoperatörerna från både e-handelsföretag och dess kunder.

Den existerande konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad sedan föregående år, men i ett längre tidsperspektiv ser konkurrenssituationen på postmarknaden ut att utvecklas positivt. För rikstäckande befördran av enstaka frändelser är Posten AB i praktiken den enda operatören. Inom marknaden för sändningar är dock konkurrensen fortsatt hård mellan Posten AB och Bring Citymail Sweden AB.

5.4.4 Grundläggande betaltjänster

Resultat

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2007:825) med länsstyrelseinstruktion och bevakningsuppdraget i regleringsbrevet göra en bedömning av huruvida samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser stödja länsstyrelsernas arbete med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster.

Bevakningsuppdraget sammanställs årligen av Länsstyrelsen i Dalarnas län och rapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). I den rapport som lämnades i november 2013 konstateras att det alltså finns privatpersoner som har svårt att utföra grundläggande betaltjänster. Flertalet länsstyrelser påvisar att

problemen i de flesta fall hör samman med svårigheter att använda tekniken för ändamålet, och i vissa fall är svårigheterna kopplade till en funktionsnedsättning eller hög ålder. Vissa länsstyrelser rapporterar även att problem förekommer för vissa föreningar och småföretagare inom handel och turism i glesbygden, främst i fjäll- och skärgårdsområden. Länsstyrelserna efterfrågar en god it-infrastruktur med välfungerande mobil- och bredbandsnät i hela landet och att länsstyrelsernas regionala arbete inom grundläggande betaltjänster ska präglas av långsiktighet. Rapporten uppmärksammar även att Riksbankens planerade byte av sedlar och mynt kan påverka tillgången på grundläggande betaltjänster negativt.

Samtliga länsstyrelser sökte och beviljades stöd från PTS under 2012 och 2013 för att genomföra bedömningarna av behovet av statliga insatser för att säkerställa det politiska målet för grundläggande betaltjänster och för regionalt utvecklingsarbete avseende grundläggande betaltjänster. Sedan hösten 2012 finns regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Under en övergångsperiod har PTS tillhandahållit en taxitjänst för 18 personer som tidigare använt tjänsten Brevgiro och som önskat fortsatt hjälp för att kunna transportera sig till en ort där betaltjänster kan utföras. Taxitjänsten har använts i väldigt liten omfattning och upphörde att gälla i slutet av augusti 2013. PTS har även under en övergångsperiod upphandlat värdetransporter, även denna tjänst har använts i liten omfattning och upphörde under hösten 2013.

Analys

Betaltjänstmarknaden fortsätter att utvecklas i snabb takt och för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av denna utveckling behövs en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen.

Vissa grupper av användare med vissa typer av funktionsnedsättningar har alltså svårt att utnyttja en del av de tjänster som finns på marknaden i dag. En förbättrad användbarhet av de elektroniska kommunikationstjänsterna skulle sannolikt bidra till att ännu fler väljer att använda dem för att t.ex. betala räkningar.

5.5 Politikens inriktning

5.5.1 It-politik

Sverige är redan digitalt framstående men det krävs fortsatta insatser för att Sveriges ledande position ska behållas.

En väl utbyggd och välfungerande digital infrastruktur är en förutsättning för att möta den ökade it-användningen i samhället och skapa de möjligheter till ökad konkurrens- och innovationskraft som it-utvecklingen ger.

Digitaliseringen har de senaste tio åren haft en viktig del i Sveriges produktivitet utveckling. Digitalisering är också ett centralt verktyg för att kunna minska den moderna samhällets klimatpåverkan och kan modernisera den svenska ekonomin så att nya hållbara jobb skapas i växande företag. Digitaliseringen skapar nya möjligheter för bl.a. smarta och hållbara städer, kollektivtrafik, transporter, resfria möten som bl.a. bidrar till att öka takten i arbetet med att nå miljö kvalitetsmålen, kultur, yttrandefrihet och demokrati. Sverige är framstående i att använda digitaliseringens möjligheter på många områden. Inom vissa områden, såsom skolan, finns fortsatt en stor utvecklingspotential.

Den offentliga sektorn utgör en betydande del av ekonomin i Sverige. Därför får digitalisering av den sektorn stora effekter på Sveriges välbefinnande och samhällets möjlighet att nå de nationella miljö kvalitetsmålen. Digitalisering av den offentliga förvaltningen kan bidra till en ökad innovationskraft i samhället.

I informationssamhället är det viktigt att värna den personliga integriteten. Alla parter ska bidra till att förbättra nät- och informationssäkerheten för att öka tilliten till it-systemen. En övergång från pappersbaserade rutiner till en automatiserad och samverkande digital förvaltning skulle kunna minska den offentliga sektorns miljö påverkan.

Ökat digitalt innanförskap

Arbetet för att öka det digitala innanförskapet bedrivs brett och aktivt, framför allt genom PTS insatser. Insatserna spelar en viktig roll för främjandet av digitalisering för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning oavsett ålder inom bl.a. elektronisk kommunikation. Arbetet bedrivs även genom ett flertal specifika projekt, bl.a. en förstudie om förutsättningarna

att driva en nationell tjänst med it-support för personer med funktionsnedsättning.

Användningsforum ser till att användbarhet och tillgänglighet främjas, genom en kontinuerlig dialog mellan olika aktörer och genom att visa på goda exempel. Dessutom spelar gräsrotsinitiativen och eldsjälarna en betydande roll i främjandet av det digitala innanförskapet.

Frågan om hur fler ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter spänner över i stort sett alla politikområden och kräver samarbete och dialog mellan olika aktörer såsom myndigheter, privata aktörer, organisationer, forskarsamhället och företrädare för olika användargrupper. Det krävs fortsatta insatser av olika slag och ett långsiktigt arbete för att Sverige ska kunna fortsätta att stärka sin position i internationella jämförelser.

Tillgång till bredband är en grundförutsättning för att vara digitalt delaktig men i allt högre grad handlar det om användbarhet och tillgänglighet till tjänster där människors delaktighet i alla aspekter av informationssamhället måste stå i fokus samt en ökad kompetens hos användarna.

Jämställd it-utveckling

Ett näringsliv som speglar samhället är ett lönsamt näringsliv, vilket även gäller it- och telekombranschen. Unga kvinnor är aktiva användare av smarta telefoner och mer aktiva än män på sociala medier och bloggar. It-sektorn borde därför bättre ta vara på kraften i kvinnors delaktighet och kunskap särskilt mot bakgrund av att it-branschen är under stark utveckling och att Sverige är världsledande på området.

För att fler kvinnor ska välja it-yrken, behöver intresset för it och it-relaterade studier öka. En förutsättning för detta är att redan i grundskolan genomföra insatser som uppmuntrar och stödjer flickors intresse för naturvetenskap, matematik och tekniska ämnen. Samtidigt behöver it-branschen skapa goda karriärmöjligheter för kvinnor. Det behövs också synliga förebilder och utökade samarbeten mellan lärosäten och näringsliv. Regeringen uppmuntrar fortsatta regionala och lokala initiativ som genomförs på området.

It och småföretag

It har en stor potential för småföretag i termer av administrativa och verksamhetsmässiga

fördelar och för innovation och utveckling av nya affärsmodeller.

På lokal och regional nivå bör it:s roll för företagens utvecklingsmöjligheter, innovationsförmåga och konkurrenskraft uppmärksammas.

Utvecklingen av molntjänster⁸ bedöms kunna öka förutsättningarna för småföretag att använda digitala lösningar i verksamheten då det krävs mindre investeringar i hård- och mjukvara.

It för miljön

Sverige har goda förutsättningar att bli ett globalt föregångsland med bättre miljö och snabbt minskande klimatutsläpp. It har en viktig roll i att bidra till den nödvändiga samhällsomställningen.

Både privata och statliga aktörer behöver i högre utsträckning tillvarata de möjligheter som finns att med hjälp av it bidra till ett miljöanpassat samhälle.

Statlig miljöbelastning ska minska genom användning av miljöanpassad it. Myndigheternas utveckling mot en mer miljömässigt hållbar förvaltning följs utifrån områdena anskaffning av it, drift av it samt resfria möten bl.a. inom ramen för myndigheternas årliga redovisningar enligt förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter (miljöledningsförordningen).

Inom ramen för arbetet med att se över miljöledningsförordningen avser regeringen att även behandla området it för miljön.

I Naturvårdsverkets rapport Miljöledning i staten 2013 framgår att e-förvaltningsarbetet ofta tas upp som exempel i myndigheternas redovisning av den direkta miljöpåverkan, t.ex. teknik för resfria möten och ökad andel elektroniska utskick. Frågan om resfria möten är naturligtvis viktig för miljön men har också betydelse också ur ett e-förvaltningsperspektiv. Det handlar om den statliga förvaltningens effektivisering och hushållningen av statliga medel, bl.a. en potential att minska myndigheternas resekostnader med hjälp av teknik för digitala möten.

Det är viktigt att den kompetens och de erfarenheter som upparbetats bland myndigheter inom REMM-projektet (se avsnitt 5.4.2 Resultat, It-politik) tas om hand även i fortsättningen.

E-förvaltning

Arbetet med att modernisera och effektivisera den offentliga sektorn för att ge bättre service åt medborgarna till en lägre kostnad är viktigt.

En ökad samordning utgör en av de stora utvecklingspotentialerna i den offentliga förvaltningen. Stora delar av det offentliga åtagandet är komplexa samhällsuppdrag som inte kan avgränsas till enskilda myndigheter. Ofta styrs emellertid verksamheten utifrån mer avgränsade synsätt. Styrningen av offentlig förvaltning kan utvecklas ytterligare genom att främja digital samverkan över myndighetsgränserna. En sådan samverkan utgör således en viktig del i arbetet med att utveckla samarbete och rutiner mellan statliga myndigheter till gagn för enskilda individer som annars riskerar att hamna mellan stolarna eller bollas fram och tillbaka mellan myndigheter. En bristande samverkan mellan myndigheter skapar inte bara problem för enskilda medborgare och företagare som kommer i kontakt med det offentliga. Det kan även medföra onödiga kostnader för staten.

Regeringen förstärker därför styrningen och samordningen av övergripande it-användning i statsförvaltningen genom en satsning under perioden 2015–2018. Digitaliseringen av den svenska offentliga förvaltningen ska stimuleras. Digitaliseringen ska också stödja myndigheternas samverkan med motsvarigheter i andra länder, framför allt inom EU. Satsningen ska bidra till att nå målen för e-förvaltning samt främja utvecklingen och användningen av gemensamma lösningar.

Regeringen vill se en ökad samordning och utveckling av informationsutbytet mellan myndigheter. Det är också centralt att utveckla samarbetet mellan Regeringskansliet och övriga myndigheter. Detta ska leda till en förstärkning av den gemensamma e-förvaltningen i staten i syfte att effektivisera myndigheternas verksamhet och förbättra service och tillgänglighet för medborgare.

Satsningen syftar till att förbättra de statliga myndigheternas möjligheter att genomföra effektiviseringar utifrån en helhetsanalys, dvs. att

⁸ Molntjänster är nätverksburna it-resurser (t.ex. programvara, servrar, lagring) som företaget kan använda efter behov och där användningen debiteras efter utnyttjad kapacitet.

initiera, utveckla, införa och förvalta gemensamma e-förvaltningslösningar samt förbättra regeringens förmåga att styra, samordna och följa upp de statliga myndigheternas arbete med att digitalisera förvaltningen.

Under perioden 2015–2018 avsätts 45 miljoner kronor per år för främjandet av investeringar i innovativa och samverkande digitala lösningar.

Satsningen omfattar insatser samlade under fem områden:

Ett: Bättre service till medborgare och företag till en lägre kostnad

Regeringen avser att uppdra åt ett antal statliga myndigheter att vara utvecklingsmyndigheter och genomlys utpekade områden ur ett digitaliseringsperspektiv. Följande områden ska prioriteras under 2015:

- digitala lösningar för ökat bostadsbyggande,
- bättre utnyttjande av miljöinformation speciellt geografisk miljöinformation,
- förutsättningar för tillväxt i hela livsmedelskedjan,
- förenklat företagande samt
- en mer ändamålsenlig informationshantering i vården som underlättar personalens arbete samt förenklar situationen för patienten.

Dessa myndigheter ska framför allt identifiera möjligheter att med hjälp av samverkande och innovativa digitala lösningar förbättra servicen och frigöra resurser. Därtill ska en myndighet få i uppdrag att analysera hur ärendehantering och uppgiftslämnande för företag i ökad grad kan digitaliseras och automatiseras, samt överväga om obligatorium bör användas för statliga myndigheters anslutning till och för användning av vissa e-tjänster.

Regeringen avser också att ge ett antal statliga myndigheter i uppdrag att identifiera möjligheter till effektiviseringar i de statliga myndigheternas it-hantering; it-drift och datorhallar, användning av it-konsulter m.m.

Regeringen överväger att utreda besparingspotentialen i ökad digital samverkan och hur förutsättningarna kan förbättras för att främja ökad interoperabilitet och informationsutbyte. Regeringen överväger också att utreda nya finansieringsmodeller för

gemensamma statliga e-förvaltningstjänster och grunddata.

Två: Tydligare styrning vid införande av förvaltningsgemensamma lösningar

För att statliga myndigheter ska kunna utveckla medborgarcentrerade lösningar krävs att ett antal gemensamma digitala funktioner utvecklas och införs i hela statsförvaltningen. Myndigheterna ska i större utsträckning tillsammans utveckla och dela digitala lösningar som skapar en enklare, öppnare och effektivare förvaltning till nytta för medborgare och företag. Regeringen kommer i större utsträckning styra myndigheternas anslutning till gemensamma tjänster. Målet är att Svensk e-legitimation ska vara infört senast 2016 och att mellanstora och större myndigheter ska ha anslutit relevanta meddelandeflöden till Mina meddelanden senast 2017. Införandet bör dock ske med hänsyn tagen till myndigheternas förutsättningar. Regeringen kommer att överväga fler områden där det kan vara aktuellt med styrning för att åstadkomma en snabbare utveckling och ökad användning av gemensamma digitala lösningar t.ex. resfria möten och e-arkiv.

Tre: Långsiktigt förvaltningsansvar för gemensamma digitala lösningar

Regeringen avser att peka ut ett förvaltningsansvar för de gemensamma lösningar och förmågor som krävs för en digitalt samverkande förvaltning. I ett första steg ska ansvar pekas ut för följande områden:

- E-handel i staten,
- det samlade digitala mötet,
- it-drift, it-projekt, och digital samverkan.

Förvaltningsansvaret innebär bl.a. att inom statsförvaltningen samla och dela kunskap, tillhandahålla expertis om metoder och lösningar, verka för gemensamma lösningar och i vissa fall tillhandahålla gemensamma lösningar samt att löpande genomlys nuläge och identifiera potential för samverkan.

Under 2015 kommer regeringen att initiera ett förvaltningsgemensamt digitalt utvecklingsinitiativ kallat Mitt Sverige. Syftet är att stötta innovation och deltagande genom att främja ett aktivt deltagande av enskilda, organisationer och näringsliv i utvecklingen av morgondagens mobila e-tjänster.

Fyra: Förstärkt uppföljning av myndigheternas it-användning

Regeringen avser att uppdra åt ESV att stötta regeringen i att följa upp statsförvaltningens digitalisering. ESV ska i samverkan med en grupp myndigheter utarbeta förslag till regeringen på hur mätning och rapportering av de statliga myndigheternas it-användning kan utvecklas. Detta kan bl.a. omfatta hur statliga myndigheter ska mäta och rapportera effektiviteten i användningen av it, it-kostnader, strategiska it-projekt och projekt med hög risk.

Fem: Förstärkt förmåga att styra, leda och samordna en digitalt samverkande statsförvaltning

Regeringen kommer att inrätta ett strategiskt råd i syfte att biträda Regeringskansliet, där myndighetschefer som har nyckelroller i genomförandet av satsningen ingår. Regeringskansliets förmåga att samordna och bereda frågor som rör myndighets- och departementsövergripande e-förvaltningsfrågor ska öka. ESV kommer att få i uppdrag att stötta regeringen i genomförandet av satsningen.

ESV ska följa upp effektrealisering av gemensamma satsningar, stötta myndigheterna under de olika faserna i utvecklingsprocessen, följa upp effekterna av den samlade e-förvaltningsutvecklingen, identifiera behov och besparingspotentialer av gemensamma e-förvaltningslösningar samt följa upp effektiviteten i myndigheternas användningen av it och it-kostnader.

Under 2015 kommer regeringen att inleda en dialog med Sveriges Kommuner och Landsting om förutsättningarna för hur digital samverkan med kommuner och landsting kan utvecklas och förutsättningarna kan förbättras för lösningar som är anpassade för hela landet.

E-delegationen

E-delegationen har spelat en betydelsefull roll för utvecklingen av svensk e-förvaltning. E-delegationens ursprungliga uppdrag löper ut den 31 december 2014. Den 4 september 2014 fattade regeringen beslut om att förlänga E-delegationens uppdrag till och med 1 juli 2015 (dir 2014:37). E-delegationen kommer under 2015 att ha en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för den nya organiseringen av det gemensamma e-förvaltningsarbetet och de insatser som genomförs inom ramen för detta.

Fonden för ett sammanlänkat Europa

Inom ramarna för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) har 1,1 miljarder euro fördelats inom telekommunikationssektorn. Medlen ska till största delen användas till digitala tjänster. Pengarna ska säkerställa interoperabilitet och täcka kostnaderna för att driva den infrastruktur på europeisk nivå som kopplar samman medlemsstaternas infrastrukturer. Inom e-förvaltningsområdet kommer medlen att användas för att bekosta ny infrastruktur för e-legitimation, e-upphandling, elektroniska patientöversikter, e-recept, Europeana, e-juridik och tullrelaterade tjänster.

Det är viktigt att Sverige deltar aktivt i sökandet av medel från budgeten för CEF.

E-signaturer och e-legitimation

E-legitimationer är en viktig förutsättning för att medborgare på ett säkert sätt ska kunna identifiera sig elektroniskt i de offentliga myndigheternas e-tjänster. Detta skapar förutsättningar för offentlig sektor att ta fram mer avancerade e-tjänster som underlättar och stödjer medborgaren i sin dialog med myndigheterna.

Regeringen bedömer att anslutning av myndigheter och utfärdare till Svensk e-legitimation är en framgångsfaktor för att myndigheterna fortsatt ska kunna tillhandahålla enkla, trygga och säkra digitala tjänster, men även att nya e-tjänster utvecklas. Anslutningstakten behöver öka och regeringen kommer därför att se över möjligheten att uppdra åt statliga myndigheter med behov av säker identifiering att ansluta sig till Svensk e-legitimation. Regeringen kommer att följa upp och utvärdera de statliga myndigheternas införande av Svensk e-legitimation.

Europaparlamentets och rådets förordning nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG har publicerats. Förordningen ställer krav på att e-legitimationer som utfärdats i medlemsstaterna och som anmälts till kommissionen enligt ett visst förfarande ska ömsesidigt erkännas och accepteras av medlemsstaterna. Anpassningen av svenska regler till förordningen är en prioriterad fråga för regeringen. Det är angeläget att varje medlemsland bidrar till att underlätta

gränsöverskridande elektronisk identifiering. Utländska personer ska på ett tillförlitligt sätt kunna använda sitt lands godkända e-legitimation vid användning av svenska tjänster, givet att det finns ett regelverk som garanterar säkerhetsnivå och ansvar.

Internets förvaltning

Internets utveckling ska karaktäriseras av öppenhet, frihet och säkerhet, till gagn för medborgare, företag, organisationer och offentlig sektor. Målet är ett globalt, tillgängligt, öppet och robust internet som präglas av frihet och respekt för mänskliga rättigheter och personlig integritet.

Flerpartssamverkan i olika fora ska stärkas. För att bibehålla ett globalt och robust internet som präglas av frihet och öppenhet behöver det svenska engagemanget i bl.a. Internet Governance Forum (IGF) och Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) fortgå (se även avsnitt 5.4.2 Resultat, It-politik, Internets förvaltning).

Det är viktigt att fortsatt driva positionen att modellen med flerpartsforum bevaras och att den statliga styrningen av internet inte ökar. Detta då det i allt kraftfullare termer framgår att det finns länder runt om i världen som vill se en statsledd förvaltning av internet, vilket står i kontrast till den svenska synen på flerpartssamverkan kring internets förvaltning.

Sverige bör fortsätta att engagera sig internationellt, samarbeta med branschen, civilsamhället och med andra länder för att därigenom påverka utvecklingen för att internet fortsatt ska vara en öppen decentraliserad plattform för kommunikation. Sverige kommer fortsatt vara aktivt inom relevanta internationella fora. Sverige bör arbeta för att fler länder ansluter sig till GAC (Governmental Advisory Committée) och deltar i dess arbete. I sammanhanget är det viktigt att Sverige deltar aktivt i FN-processer och betydande internationella samlingar där internets förvaltning är en aktuell fråga och där stater är representerade.

IPv6

Alla myndigheter bör använda sig av DNSSEC, en säkerhetsstandard för internetadresser, och vara nåbara med internetprotokollet version 6 (IPv6). Arbetet med att öka användningen av DNSSEC bland offentliga användare bör fortsätta. Arbetet med offentlig sektors

utveckling av e-tjänster ska stödja övergången till IPv6. Det är viktigt att takten i detta utvecklingsarbete ökar, för att kunna nå målet med ett tillgängligt, öppet och robust internet i Sverige och globalt.

5.5.1.1 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Regeringen kommer fortsätta att identifiera och undanröja hinder för att marknaden för elektronisk kommunikation ska fungera så effektivt som möjligt, i syfte att konsumenterna ska få största möjliga urval och nytta av elektroniska kommunikationstjänster. I vissa fall kan konsumenters ställning ytterligare behöva stärkas. Det är också viktigt att utgå ifrån och följa upp resultatet av det senaste årets vidtagna regleringsreformer.

Aldrig har så många olika tjänster funnits tillgängliga från så många olika terminaler och från så många olika geografiska platser. Allt mer avancerade och kapacitetskrävande tjänster tillhandahålls på marknaden. Användares varierande behov av olika bredbandstjänster för att vardagen ska fungera behöver kunna tillgodoses. Det är tydligt, och naturligt, att konsumenters behov och levnadsmönster kontinuerligt skapar större efterfrågan på bandbredd och tillgänglighet. Regeringens strävan är därför att skapa gynnsamma förutsättningar för att fortsätta bygga ut och uppgradera infrastruktur och utveckla morgondagens tjänster för konsumenternas bästa.

Radiofrekvenser

Människors användning av mobila datatjänster och s.k. smarta telefoner har de senaste åren medfört en kraftig ökning av mängden trafik i näten för mobilt bredband. Regeringen bedömer att ökningen kommer att fortsätta. För att tillgodose användarnas förväntningar på mobila bredbandstjänster är det nödvändigt att se till att radiospektrum används effektivt. Till detta kommer önskemål om bättre täckning inom landet, inte minst i glesbefolkade områden. Att bygga ut tillräckligt bra mobiltelefoni i hela landet är en viktig grund för jobb och tillväxt.

Regeringen verkar för harmonisering av radiofrekvensanvändningen på global nivå, inom den Internationella teleunionen (ITU) samt på

europaisk nivå inom EU. Det är viktigt att hitta tillräckligt frekvensutrymme för trådlösa bredbandstjänster.

Harmoniserad frekvensanvändning skapar förutsättningar för den globala industrin att ta fram terminaler och nätutrustning i stor skala. Konsumenterna kan därmed få tillgång till billig och bra utrustning.

Arbetet med frekvensharmoniseringen inom EU bör fortsätta och förstärkas. Erfarenheterna hittills är att de beslut som fattas på EU-nivå inte alltid genomförs i tid och på ett enhetligt sätt i medlemsstaterna, vilket är negativt för den inre marknaden. Det krävs därför insatser för att se till att de beslut som fattats om frekvenser också genomförs i medlemsstaterna.

Regeringens inriktning är att tillståndsgivning för radiospektrum fortsatt ska vara en nationell kompetens. Det är viktigt att tillståndsvillkor kan utformas på ett sätt som ger största möjliga samhällsnytta utifrån svenska förhållanden. Det gäller t.ex. villkor om täckning och utbyggnad av trådlösa tjänster.

Mobiltäckning

Regeringen kommer att prioritera arbetet med att skapa förutsättningar för mobiltäckning i hela Sverige. En väl utbyggd infrastruktur bidrar till att människor kan leva mobila liv och kan verka och driva företag över hela landet.

Utgångspunkten för regeringens politik är att utbyggnaden av den mobila infrastrukturen ska göras av kommersiella aktörer. Staten har ett ansvar för att skapa goda förutsättningar bl.a. genom en väl fungerande marknad och genom att främja effektiv frekvensanvändning, vilket kan innefatta frigörande av radiofrekvenser för mobil kommunikation. I områden där det saknas kommersiella förutsättningar för utbyggnad kan incitament i form av t.ex. statliga täckningskrav spela en viktig roll. Utbyggnad av mobila kommunikationsnät kan också främjas av dialog och samverkan mellan privata och offentliga aktörer på lokal och regional nivå.

Regeringen välkomnar de planerade investeringar som flera operatörer lämnat besked om och kommer bl.a. genom PTS årliga rapportering att fortsätta följa hur utbyggnaden av mobila kommunikationsnät i hela landet fortskrider, inklusive uppfyllandet av de statliga täckningskraven. Frigörandet av 700 MHz-bandet skapar goda förutsättningar för fortsatt utbyggnad av och tillgång till mobila kommunikationstjänster i hela landet.

En förutsättning för en väl fungerande marknad utgörs av att konsumenter har en stark ställning. I det ingår tillgång till tillförlitlig och lättillgänglig information vid val av tjänst och leverantör. Det därför viktigt att bevaka resultatet av uppdraget till PTS och Konsumentverket samt genomförandet av branschöverenskommelsen om marknadsföring av täckning för mobila tjänster.

Regeringen kommer att fortsätta verka för ökad mobiltäckning i hela landet. En viktig del i arbetet utgörs av den åtgärdslista (dnr N2014/2718/IPT) som PTS tagit fram i anslutning till regeringens uppdrag att samla in statistik om tillgången till mobila kommunikationsnät (dnr N2013/2538/IPT).

Översyn av EU-regelverket om en inre marknad för telekommunikationer

Arbetet inom EU med åtgärder för att förverkliga en inre marknad för telekommunikationer kommer att fortsätta vid sidan av och efter det att kommissionens förslag till förordning behandlats av lagstiftarna. Det behövs en bredare och långsiktig analys till grund för en heltäckande översyn av det existerande EU-regelverket.

Elektroniska kommunikationstjänster tillhandahålls i allt högre grad enbart genom IP-nät, vilket ger upphov till nya frågeställningar inom konkurrens- och konsumentområdena. En översyn bör behandla vilken typ av reglering som behövs i framtiden för att genom konkurrens, investeringar och innovation maximera konsumentnytta och tillgodose näringslivets behov av elektroniska kommunikationer. Sverige bör bidra aktivt i det arbetet utifrån sin styrkeposition som föregångsland inom it-området.

EU-kommissionens förslag om en inre marknad för telekommunikationer

Kommissionen presenterade den 11 september 2013 ett förslag till en ny förordning om en inre marknad för telekommunikationer (Telecoms Single Market, TSM) se FaktaPM 2013/14:FPM8. Förordningen är tänkt att gälla parallellt med befintligt regelverk. Förslaget har börjat behandlas. På rådsötet den 6 juni 2014 var rättsakten föremål för kommissionens lägesrapport. Det huvudsakliga målet för det svenska förhandlingsarbetet är att värna och stärka den inre marknaden samtidigt som

möjligheter att vidta nationella åtgärder för att nå angelägna mål ska kunna behållas.

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Telefoni och en anslutning som medger funktionell tillgång till internet är i dag en nödvändighet. Den lägsta nivå som bör eftersträvas är 1 Mbit/s enligt regeringens beslut 2011 (dnr N2011/7418/RS).

Enligt en utvärdering från PTS 2014 finns fortsatt behov av statliga medel för fem till tio nya upphandlingar per år av telefonlösningar eller internetanslutning, främst i fjälltrakter. Det handlar då om en stadigvarande bostad eller ett fast verksamhetsställe som tidigare haft tillgång till telefoni, men nu saknar detta på grund av att olika radiolänklösningar och fasta förbindelser inte längre finns tillgängliga. Samernas behov av telefoni samt IP-telefoni genom bredband via satellit är områden som kommer att utredas ytterligare av PTS.

TeliaSonera AB:s arbete med det s.k. teknikskiftet fortgår. PTS utvärderar löpande verksamheten och regeringen följer noga arbetet. (Se även avsnitt 5.4.2.1 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation, Telefoni.)

Robusthet

Dagens samhälle är beroende av tillförlitliga elektroniska kommunikationer. Inte enbart för samhällsviktig verksamhet som räddningstjänst och polis, utan även för grundläggande samhällsfunktioner som betalningar, vård och omsorg samt tillgång till nyhetsmedia. Samhällsutvecklingen ställer allt högre krav på en robust och driftsäker it-infrastruktur.

En särskild utredning, NISU 2014, ska lämna förslag till en Strategi om mål för hantering och överföring av information i elektroniska kommunikationsnät och it-system, (dir. 2013:110). Utredningen förväntas bli klar i december 2014 (se mer i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap). Denna utredning utgör tillsammans med ett antal dokument underlag för den framtida inriktningen av arbete och insatser inom området. Dessa dokument är bl.a. EU:s beslutade strategi för cybersäkerhet, En öppen, säker och trygg cyberrymd, Europaparlamentets och rådets förslag till direktiv om åtgärder för att säkerställa en hög gemensam nivå av nät- och informationssäkerhet i hela unionen samt

pågående revidering av OECD:s Guidelines for Security of Information Systems and Networks.

I Bredbandsforums rapport Utmaningar för att uppnå robusthet finns också förslag till åtgärder för att vidmakthålla och utveckla en robust fiberinfrastruktur.

Vardagssäkerhet

Samtliga aktörer i samhället ska kunna lita på att it-systemen är robusta och tillförlitliga avseende tillgänglighet, konfidentialitet och riktighet. En viktig del av detta är fortsatt arbete med vardagssäkerhet. I detta bör ingå att förstärka säkerheten, tilliten och kunskaperna hos verksamheter och medborgare eftersom enskildas agerande kan få effekter för it-systemen och därmed säkerheten i samhället i stort. Ansvaret för nät- och informationssäkerhet delas av användare, marknadens aktörer och staten. Alla dessa parter bör därför bidra till att förbättra nät- och informationssäkerheten och för att öka tilliten till it-systemen. Denna tillit driver användning av tjänster som i sin tur driver utveckling av innovation, tillväxt, delaktighet m.m. framåt.

De olika typer av intrång i och obehörigt utnyttjande av datorer som förekommer måste motverkas. Statistiken visar att användarna inte alltid agerar på ett adekvat sätt i förhållande till de risker som finns (se mer i avsnitt 5.4.2.1 Resultat, It-politik, Vardagssäkerhet). Därför krävs kontinuerliga insatser för att öka skyddet och kompetensen hos it-användare kring rutinmässig och förebyggande säkerhet. Marknadsaktörerna har den bästa kunskapen om dessa frågor och har därför ett stort ansvar att bidra till detta ökade skydd. Staten bör dock utifrån sitt ansvar, vid behov, bistå med kompletterande insatser.

Det faktum att endast en tiondel av befolkningen vänder sig till myndigheters webbsidor och informationsmaterial för att informera sig om risker med internetanvändning föranleder en omprövning av i vilken form denna information ska lämnas och av vem. Det är dock tillräckligt många för att relevanta myndigheter bör tillhandahålla information och tjänster till konsumenter och småföretag för att de ska kunna använda internet på ett säkrare sätt.

Sveriges del av internet och de svenska it-systemen är beroende av att nätverk och kontaktpunkter även utanför Sverige fungerar. Dessutom kommer många it-attacker från

datorer utomlands. Sveriges deltagande i det internationella arbetet med nät- och informationssäkerhet är därför viktigt. Sverige bör bl.a. arbeta för att andra länder ska bli bättre på att förebygga och hantera hot och risker avseende nät- och informationssäkerhet.

5.5.1.2 Bredband

Tillgång till bredband med hög överföringskapacitet är nödvändigt för att öka it-användningen i samhället och ta tillvara de möjligheter till ökad konkurrens- och innovationskraft som utvecklingen ger.

Eftersom tillgången till bredband med hög överföringshastighet är ojämnt fördelad både över landet och mellan tätort och småort samt områden utanför tätort och småort, prioriterar regeringen att även fortsatt kunna ge stöd till utbyggnad i områden där marknaden inte anser det vara lönsamt att bygga ut. För att stödja denna utbyggnad avser regeringen att göra betydande satsningar inom ramen för landsbygdsprogrammet fram till 2020. Regeringen avser även att kunna ge stöd via regionalfondsprogrammen i de områden som har valt att prioritera bredbandsutbyggnad. Stöden ges i enlighet med EU:s statsstödsregelverk. Bredbandssatsningarna inom ramen för EU-fonderna görs under förutsättning att bredband ingår som ett prioriterat område i den svenska partnerskapsöverenskommelsen med Europeiska kommissionen. (Se även utgiftsområde 19 Regional tillväxt och utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel).

Det är viktigt att hanteringen av EU-stöden präglas av likvärdighet, effektivitet och enkelhet. En ändamålsenlig nationell uppföljning av stödets effekter är viktig att åstadkomma.

Regeringen kommer verka för att arbetet med bredbandsutbyggnad i länen i högre grad kan samordnas och stödjas.

För att ytterligare främja utbyggnaden av bredband i hela landet är dialog och samverkan mellan de olika aktörer som verkar på den svenska bredbandsmarknaden viktig. Regeringen vill därför fortsätta arbetet med Bredbandsforum för att tillsammans med berörda aktörer hantera de utmaningar som finns på området. Mandatet löper ut den 31 december 2015. Regeringen avser att genomföra en utvärdering av

Bredbandsforum som kan ligga till grund för överväganden i samband med detta.

Statens bredbandsinfrastruktur

Den bredbandsinfrastruktur som staten förfogar över är central för att tillgodose respektive verksamhets behov av elektroniska kommunikationer. Infrastrukturen är dock mycket viktig även för att tillgodose externa aktörers behov av bredband. En utredning tillsattes i augusti 2014 med uppdraget att se över möjligheterna att effektivisera användningen av de statligt ägda bredbandsnäten genom förbättrad samordning mellan bredbandsverksamheterna hos Trafikverket, Affärsverket svenska kraftnät, Vattenfall AB och Teracom AB (dir 2014:118).

EU-direktiv om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsbredband

Den 15 maj 2014 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/61/EU om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation. Direktivet syftar till att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsbredband för att uppnå målen i den digitala agendan för Europa och berör ett flertal olika infrastrukturägare. Direktivet ska vara implementerat i svensk lagstiftning senast den 1 januari 2016.

5.5.2 Post

En väl fungerande postmarknad i hela landet är viktig för både privatpersoner och företag trots de förändrade konsumtionsmönster som digitaliseringen av samhället inneburit. Postservicen ska i så stor utsträckning som möjligt tillgodose behoven hos alla hushåll och företag. Regeringen ställer därför, genom de tillståndsvillkor som PTS utfärdar med stöd av bestämmelserna i postlagen (2010:1045), långtgående krav på den utsedda tillhandahållaren av den samhällsomfattande posttjänsten Posten AB.

Den framtida utvecklingen av postmarknaden påverkas, utöver digitaliseringen, även av konjunkturutvecklingen i stort, den samhällsomfattande posttjänstens utformning och innehåll, konkurrenssituationen på postmarknaden, utvecklingen inom e-

handelsmarknaden samt av andra faktorer i Sverige och omvärlden.

Regeringen följer denna utveckling. För att säkerställa att det fortsatt kommer att finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet, som är kostnadseffektiv och i så stor utsträckning som möjligt och motsvarar hushållens och företagens behov avser regeringen att tillsätta en utredning för att göra en allmän översyn av postlagstiftningen.

5.5.3 Grundläggande betaltjänster

Enligt det riksdagsbundna målet är det i första hand marknaden som ska tillgodose samhällets behov av grundläggande betaltjänster. Det statliga åtagandet för grundläggande betaltjänster omfattar endast de orter och landsbygder där behoven inte enbart kan tillgodoses av marknaden. Statens arbete med att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster utgår från regionala och lokala förutsättningar och lösningar eftersom behoven och förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet.

Länsstyrelserna ska arbeta med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser stödja länsstyrelserna i detta arbete. Länsstyrelserna har även ett ansvar att bedöma hur de grundläggande betaltjänsterna motsvarar samhällets behov. Länsstyrelsernas arbete inom området är en förutsättning för att de regionala och lokala behoven ska kunna tillgodoses på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Marknaden för betaltjänster utvecklas i snabb takt. Utvecklingen av nya mer användarvänliga tjänster som är anpassade för specifika behov påverkar det statliga åtagandet för grundläggande betaltjänster.

5.6 Budgetförslag

5.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 5.4 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

År	Slags	Belopp	Anslags- sparande	Belopp
2013	Utfall	20 183		333
2014	Anslag	27 300 ¹	Utgifts- prognos	26 943
2015	Förslag	27 487		
2016	Beräknat	27 733 ²		
2017	Beräknat	28 225 ³		
2018	Beräknat	28 979 ⁴		

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

²Motsvarar 27 418 tkr i 2015 års prisnivå.

³Motsvarar 27 420 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴Motsvarar 27 423 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 5.5 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2013	109 112	272 110	264 948	7 162
Prognos 2014	100 500	279 446	277 753	1 693
Budget 2015	100 500	283 715	285 715	-2 000

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 283 715 000 kronor för 2015.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Regeringens förslag: Avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2015.

Skälen för regeringens förslag: Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Tabell 5.6 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	27 300	27 300	27 300	27 300
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	211	527	1 019	1 772
Beslut ³	-24	-94	-94	-93
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	27 487	27 733	28 225	28 979

¹Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

²Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

³Anslaget minskas med 24 000 kronor för 2015, 94 000 kronor för 2016 respektive 2017 och 93 000 kronor för 2018 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 27 487 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 27 733 000 kronor, 28 225 000 kronor respektive 28 979 000 kronor.

5.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 5.7 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

2013	Utfall	138 984	Anslags-sparande	4 682
2014	Anslag	127 278 ¹	Utgifts-prognos	126 811
2015	Förslag	138 278		
2016	Beräknat	140 278		
2017	Beräknat	140 278		
2018	Beräknat	140 278		

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning, t.ex. tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2016 och 2017.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2015 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2016 och 2017.

Tabell 5.8 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Ingående åtaganden	143 305	116 470	156 339	166 339	56 339	-
Nya åtaganden	60 676	150 000	120 000	-	-	-
Infriade åtaganden	-87 511	-110 131	-110 000	-110 000	-56 339	-
Utestående åtaganden	116 470	156 339	166 339	56 339	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	205 000	197 000	170 000	-	-	-

Regeringens överväganden

Tabell 5.9 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	127 278	127 278	127 278	127 278
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	11 000	13 000	13 000	13 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	138 278	140 278	140 278	140 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 138 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 140 278 000 kronor för respektive år. Højningen av anslagsnivån beror på återföring av medel från tidigare omfördelningar.

5.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 5.10 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

År	Utfall	Utgifter	Anslags-sparande	Utgifter
2013	Utfall	22 379		14 621
2014	Anslag	37 000 ¹		31 201
2015	Förslag	37 000		
2016	Beräknat	37 000		
2017	Beräknat	37 000		
2018	Beräknat	37 000		

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2016 och 2017.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2015 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå

ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2016 och 2017.

Tabell 5.11 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Ingående åtaganden	2 677	10 573	35 992	35 992	19 992	-
Nya åtaganden	10 573	33 000	16 000	-	-	-
Infriade åtaganden	-2 677	-7 581	-16 000	-16 000	-19 992	-
Utestående åtaganden	10 573	35 992	35 992	19 992	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	60 000	55 000	36 000	-	-	-

Regeringens överväganden

Tabell 5.12 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014 ¹	37 000	37 000	37 000	37 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	37 000	37 000	37 000	37 000

¹Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 37 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 37 000 000 kronor för respektive år.

5.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 5.13 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2013	21 636		3 123
2014	Anslag	19 344 ¹	18 861
2015	Förslag	23 844	
2016	Beräknat	17 094	
2017	Beräknat	17 844	
2018	Beräknat	17 844	

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för politiken för informationssamhället, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Under 2014 har anslaget bl.a. använts till Bredbandsforums verksamhet samt regional samverkan inom bredbandsområdet, uppdrag till PTS inom mobiltäckningsområdet, Statistiska centralbyråns (SCB) it-undersökningar, Digitaliseringskommissionens verksamhet, studier och analyser inom områdena bredband

och elektronisk kommunikation samt bidrag till DigiDel inom funktionshinderområdet.

Tabell 5.14 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	19 344	19 344	19 344	19 344
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-10 500	-17 250	-16 500	-16 500
Överföring till/från andra anslag	15 000	15 000	15 000	15 000
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	23 844	17 094	17 844	17 844

¹Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 23 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2015. För 2016 beräknas anslaget till 17 094 000 kronor. För 2017 och 2018 beräknas anslaget till 17 844 000 kronor för respektive år. Förändringar på anslaget förklaras av tidigare beslut samt återföring av medel från tidigare omfördelningar.

5.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 5.15 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	260 126	Anslags-sparande	19 874
2013	Utfall	260 126	Anslags-sparande	19 874
2014	Anslag	250 000 ¹	Utgifts-prognos	253 154
2015	Förslag	120 014		
2016	Beräknat	120 014		
2017	Beräknat	120 014		
2018	Beräknat	120 014		

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas

för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Kompletterande information

Närmare villkor för vissa stöd till it-infrastrukturprojekt enligt ovan ges i förordning.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor för 2016 och 2017.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2015 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2016 och 2017.

Tabell 5.16 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2013	Prognos 2014	Förslag 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Ingående åtaganden	90 293	142 927	91 500	110 000	25 000	-
Nya åtaganden	127 610	90 000	95 000	-	-	-
Infriade åtaganden	-74 976	-141 427	-76 500	-85 000	-25 000	-
Utestående åtaganden	142 927	91 500	110 000	25 000	-	-
Erhållet/förslaget bemyndigande	240 000	155 000	110 000	-	-	-

Regeringens överväganden

Tabell 5.17 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	250 000	250 000	250 000	250 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-125 000	-125 000	-125 000	-125 000
Överföring till/från andra anslag	-4 986	-4 986	-4 986	-4 986
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	120 014	120 014	120 014	120 014

¹Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 120 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 120 014 000 kronor för respektive år. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det utgiftsuttag som föreslås för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.

Sänkningen av anslaget med 125 000 000 kronor beror främst på att kanalisationsstödet och den medfinansiering som PTS tidigare hanterat för kanalisationsstödet och Landsbygdsprogrammet löper ut 2014. Övriga sänkningar förklaras av tidigare beslut samt återföring av medel från tidigare omfördelningar.

5.6.6 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tabell 5.18 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse¹

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2013	37 107	1 500	
2014	Anslag	38 048 ¹	37 863
2015	Förslag	48 050	
2016	Beräknat	45 051 ²	
2017	Beräknat	45 691 ³	
2018	Beräknat	46 864 ⁴	

¹Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2014 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

²Motsvarar 45 000 tkr i 2015 års prisnivå.

³Motsvarar 45 001 tkr i 2015 års prisnivå.

⁴Motsvarar 45 000 tkr i 2015 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Anslaget får användas för utgifter för E-legitimationsnämndens verksamhet i den mån dessa inte finansieras med avgifter samt för andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 5.19 Offentlighetsrättslig verksamhet

Tusental kronor				
Offentlighetsrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2013	-	0	0	0
Prognos 2014	-	0	0	0
Budget 2015	-	4 000	4 000	0

E-legitimationsnämnden får disponera de avgifter som myndigheten kommer att ta ut av de upphandlande myndigheter som ansluter sig till det system för säker elektronisk identifiering som nämnden tillhandahåller (se även avsnitt 5.4.2 Resultat, It-politik, E-förvaltning). Införandet av Svensk e-legitimation har försenats varför några avgifter inte har kunnat tas ut under 2014.

Regeringens överväganden

Under 2014 har anslaget använts till bl.a. projekten Standarder för e-arkiv och e-diarium, Mina meddelanden, Ekonomiskt bistånd, Digital samverkan, Digitala mötet, Svensk e-legitimation samt om digitalt faderskaps-/föräldratest.

Regeringen föreslår att anslaget ökas med totalt 45 000 000 kronor för åren 2015–2018 för en satsning på gemensam e-förvaltningsutveckling. Sammanlagt 30 000 000 kronor förs från anslag 1:2 *Verket för innovationssystem: Forskning och utveckling* under utgiftsområde 24 Näringsliv åren 2015–2018 och totalt 15 000 000 kronor omfördelas från 66 myndigheters⁹ förvaltningsanslag åren 2015–2018 till anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för nämnda satsning.

Övriga sänkningar förklaras av tidigare beslut samt återföring av medel från tidigare omfördelningar.

Tabell 5.20 Härledning av anslagsnivån 2015–2018, för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor				
	2015	2016	2017	2018
Anvisat 2014¹	38 048	38 048	38 048	38 048
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	54	96	638	1 632
Beslut	19 962	16 930	17 171	17 612
Överföring till/från andra anslag	-10 014	-10 025	-10 168	-10 429
Övrigt		1	1	1
Förslag/beräknat anslag	48 050	45 051	45 691	46 864

¹Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2013 (bet. 2013/14:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

²Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2014. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2016–2018 är preliminär.

Regeringen föreslår att 48 050 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för 2015. För 2016, 2017 och 2018 beräknas anslaget till 45 051 000 kronor, 45 691 000 kronor respektive 46 864 000 kronor.

⁹En omfördelning görs från myndighetens förvaltningskostnader för finansiering av gemensam e-förvaltning under åren 2015–2018. Alla myndigheter med över 500 årsarbetare, exklusive universitet och högskolor m.fl. samt ett antal utpekade myndigheter med färre än 500 årsarbetare, ingår.

Bilaga 1

Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon

Bilaga till avsnitt 4.6.7

Bilaga 1

Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning – i nu relevanta delar – av delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60).....	5
	Utredningens uppdrag	5
	Infrastrukturavgifter på väg.....	5
	Konsekvenser.....	7
	Ikraftträdande	7
2	Sammanfattning – i nu relevanta delar – av slutbetänkandet Trängselskatt – delegation och utländska fordon (SOU 2013:3)	8
	Utredningens uppdrag	8
	Utländska fordon	8
	Betalning av trängselskatt	8
	Sanktioner avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg.....	9
	Konsekvenser.....	9
	Ikraftträdande	9
3	Författningsförslag i betänkandena SOU 2012:60 och SOU 2013:3 (i aktuella delar)	10
	Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.....	10
	Förslag till lag om ändring i lagen (0000:00) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	11
	Förslag till förordning om ändring i förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg.....	12
4	Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2012:60.....	14
5	Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2013:3.....	15
6	Lagrådsremissens lagförslag.....	16
	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	16
	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	19
	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	20
7	Lagrådets yttrande.....	21
8	Rättsdatablad	22

1 Sammanfattning – i nu relevanta delar – av delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska väggtullsystem (SOU 2012:60)

Utredningens uppdrag

Den särskilda utredaren ska ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett avgiftsuttag för sådana fordon kan utformas. Vidare ska utredaren lämna de författningsförslag som genomförandet av kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 om det europeiska systemet för elektroniska väggtullar kräver.

Utredningens uppdrag i den del som avser trängselskatt ska presenteras i ett slutbetänkande senast den 15 februari 2013.

Infrastrukturavgifter på väg

Utredningen har kunnat konstatera att Eurovinjettdirektivet (EG) nr 62/1999 måste genomföras i svensk rätt när avgifter på broar ska tas ut. Syftet med Eurovinjettdirektivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna. Därför ska avgiftssystemen harmonieras för de tunga lastbilarna, dvs. lastbilar som inklusive eventuellt släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa vägavgifter och väggtullar, men om sådana tas ut måste direktivets villkor följas. Direktivet är bland annat tillämpligt på distansbaserade väggtullar, exempelvis infrastrukturavgifter. Personbilar, bussar och lätta lastbilar omfattas inte av direktivets bestämmelser.

Eurovinjettdirektivet reglerar bland annat hur avgifterna ska beräknas. En av de viktigaste principerna är den om återvinning av kostnaderna, dvs. att avgifterna ska beräknas utifrån kostnaden för att uppföra och driva det aktuella vägvägnittet. Kostnaderna får inte vältras över på lastbilskollektivet utan ska fördelas på olika fordon utifrån deras andel av kostnaderna. Vidare får inte kostnaderna skrivas av på kortare tid än 20 år. Direktivet medger inte heller att rabatter

utformas hur som helst eller att differentiering sker på annat sätt än som anges där förutom i vissa angivna undantagsfall.

Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter ska alltså genomföras i det svenska rättssystemet. När Eurovinjettdirektivet genomförs ska de nya bestämmelserna enligt utredningens förslag ges en generell innebörd. Reglerna ska alltså omfatta alla allmänna vägar, dvs. även andra vägar än dem som omfattas av direktivets tillämpningsområde (som är det transeuropeiska vägnätet och motorvägsnät). Enskilda vägar ska endast omfattas av bestämmelserna om de ingår i det transeuropeiska vägnätet (dvs. Öresundsbron) eller är motorvägar. Bestämmelserna ska även tillämpas på andra typer av bilar än tunga lastbilar, exempelvis personbilar. Undantag ska göras för utryckningsfordon och EG-mobilkrantar.

Vid bestämningen av avgifternas storlek måste hänsyn både tas till Eurovinjettdirektivets bestämmelser och de svenska principerna om vad som är en skatt och vad som är en avgift. Infrastrukturavgifterna måste mot denna bakgrund bestämmas så att de inte överstiger kostnaderna för uppförande, underhåll, drift och utveckling av just det vägvägnitt och det väggtullssystem som man betalar för att passera.

Infrastrukturavgiften kan och bör enligt utredningens bedömning utformas på ett sådant sätt att den i regeringsformens mening är en avgift. Direktivet ställer krav på differentiering på grund av EURO-utsläppsklass. En sådan differentiering medför enligt utredningens bedömning inte att det blir fråga om en skatt, så länge differentieringen är marginell. Utgångspunkten vid fastställandet av avgiftsnivåerna är att de måste bestämmas till en rimlig nivå, baserat på kostnaden för motprestationen för den aktuella kategorin avgiftspliktiga fordon, och att intäkterna inte får överstiga kostnaderna för den aktuella infrastrukturinvesteringen. Om kostnaderna för att uppföra bron är lika för olika fordonskategorier är det inte möjligt att differentiera avgifterna mer än marginellt. En större skillnad måste finansieras med anslag.

Dessa principer har inte fullt ut beaktats vid ingåendet av avtalen avseende de nya broarna i Motala, Sundsvall och Skurusundet. De förutsättningar som har legat till grund för avtalen kan mot bakgrund av nämnda principer enligt utredningens bedömning inte styra utformningen av reglerna om infrastrukturavgifter.

Utredningen föreslår att avgifternas nivåer på de allmänna vägarna ska bestämmas av Trafikverket, som har tillgång till uppgifter om kostnaderna för att bygga infrastrukturen, trafikflöden och annat som behövs för att kunna ta ställning till avgiftens belopp. Eftersom broarna ännu inte är färdigbyggda finns inga slutliga uppgifter om kostnaderna för uppförandet. Utredningen kan därför inte föreslå några avgiftsnivåer.

Öresundsbro Konsortiet ska omfattas av vissa bestämmelser om differentiering, principen om att avgifterna endast ska finansiera investeringen och bestämmelserna om tillsyn och rapportering. Nationella regler, dvs. bestämmelser som inte har sin grund i Eurovinjettdirektivet, ska inte tillämpas på Öresundsbro Konsortiet.

Bestämmelserna ska föras in i en generell lag och i en gemensam förordning för de olika vägavsnitten (utom Svinesundsbron). Bestämmelsen i 29 § väglagen (1971:948) ska ändras till att endast avse avgift för användande av färja.

Utredningen anser att utländska fordon kan och ska omfattas av reglerna om infrastrukturavgifter på väg. De problem som finns kring tillgång till andra länders vägtrafikregister måste enligt utredningens uppfattning anses överkomliga. Det finns olika möjligheter till utbyte med andra länder av uppgifter om fordonsägare, även om sådant utbyte kan vara förknippat med kostnader. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms dock vara goda. Bristen på automatisk tillgång till trafikregister i andra länder innebär att den enskilde i vissa fall inte kan underrättas om beslut avseende infrastrukturavgift. Beslutet får därmed aldrig laga kraft. Uppgifter som ligger till grund för beslutet kan då inte heller gallras förrän vid preskriptionen. Detta är brister som enligt utredningens mening kan accepteras.

För att underlätta för de utländska fordonsägarna att betala infrastrukturavgifterna ska, förutom sådan videoregistrering (ANPR) som i dag används i trängselskattesystemet, även transponder (DSRC) kunna användas. Svenska fordonsägare ska också kunna använda transponder. Något krav på transponder ska dock inte införas, varken för utländska eller svenska fordon.

Fordonets ägare ska vara betalningsskyldig för avgiften.

Infrastrukturavgift på allmän väg ska betalas kvartalsvis. Om den enskilde begär det kan kortare betalningsperioder medges. Om betalning sker genom betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullssystem (se följande avsnitt) ska avgiften betalas månadsvis.

Tilläggsavgift ska tas ut vid utebliven betalning av infrastrukturavgift på allmän väg. Om en bil har utrustats med transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullssystem, ska tilläggsavgift inte tas ut av den betalningsskyldige.

Betalning av infrastrukturavgift på allmän väg ska ske vid samma tidpunkt för utländska som för svenska fordon. Betalning för passage av betalstation för utländska fordon ska dock i första hand ske genom betalningsförmedlare eller på nätet. Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223) ska införas för de utländska fordonen såvitt avser beslutet att ta ut infrastrukturavgift. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en underrättelse skickas och en tilläggsavgift tas ut.

Integritetsaspekten bör hanteras på samma sätt som i systemet med trängselskatter. I fråga om allmän kameraövervakning, behandling av personuppgifter och sekretess ska liknande bestämmelser tas in som i dag finns i systemet med trängselskatter.

Väghållaren ska vara ansvarig för avgiftsupptaget. På allmän väg ska alltså Trafikverket vara avgiftsupptagare. Transportstyrelsen ska dock, för Trafikverkets räkning, sköta administrationen av avgiftsupptaget. Transportstyrelsen ska med andra ord besluta om att ta ut avgiften och handlägga ansökningar om befrielse, anstånd, betalningsperiodens längd m.m. Transportstyrelsen ska också meddela föreskrifter i de delarna.

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över avgiftsättningen på enskilda vägar, dvs. i nuläget endast Öresundsbro Konsortiets avgiftsättning. Tillsynsmyndigheten ska kunna besluta om de förelägganden och förbud som behövs. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

Infrastrukturavgiften bör specialdestineras för att användas för att finansiera samma vägavsnitt som den tas ut på.

Ett beslut om att ta ut infrastrukturavgift och tilläggsavgift ska kunna överklagas. En särskild

forumregel ska införas. Beslut om infrastrukturavgift på allmän väg ska således överklagas till den domstol inom vars domkrets den enskilde är bosatt. Beslut avseende utländska fordon ska överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Det ska inte, som i trängselskattelhänseende, införas en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling i mål om tilläggsavgift.

Utredningen kommer att behandla frågan om påminnelse- och sanktionsavgifter i det fortsatta arbetet. I det sammanhanget kommer utredningen också att utreda om andra kontroll- och sanktionsåtgärder ska införas. Utredningen lämnar därför inga förslag i det avseendet i detta delbetänkande.

Konsekvenser

De kostnader som uppstår för Trafikverket och Transportstyrelsen för att ta ut infrastrukturavgifterna och driva vägtullssystemen ska täckas av intäkterna från avgifterna. I det beloppet ska då också ligga kostnader för att fatta beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift, omprövning, befrielse och anstånd. Någon ytterligare finansiering krävs därför inte i det avseendet. För de myndigheter som i mindre mån berörs av reglerna, dvs. domstolarna och Kronofogdemyndigheten, bedöms kostnaderna rymmas inom befintlig ram. Tillsynen av systemet ska finansieras med särskilda tillsynsavgifter.

Informationsinsatser bedöms kosta drygt tre miljoner kronor. Kostnaden ska finansieras med anslag och bedöms rymmas inom befintliga ramar.

De utlandsregistrerade fordonen i samtliga vägtullsområden bedöms sammanlagt uppgå till omkring tre procent. De möjliga bruttointäkterna från den utländska fordonsflottan kan mycket grovt uppskattas till omkring sju miljoner kronor per år för de tre broarna. Beroende på möjligheter och sätt att betala kan nettointäkterna för de olika betalningssystemen variera kraftigt. Utredningen har som ovan nämnts föreslagit en kombination av betalningssätt, för att kunna få in en så stor andel avgifter som möjligt. Utredningen ska i sitt fortsatta arbete behandla frågan om utländska fordon ska omfattas av trängselskatt. Konsekvensanalysen kan därför komma att justeras i denna del.

Ikraftträdande

Den nya bron i Motala förväntas öppnas för trafik under hösten 2013. Då måste ett regelverk finnas på plats. Bestämmelserna föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2013.

2 Sammanfattning – i nu relevanta delar – av slutbetänkandet Trängselskatt – delegation och utländska fordon (SOU 2013:3)

Utredningens uppdrag

Utredaren ska analysera förutsättningarna för och lämna förslag till vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller sådan skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen och som tas ut i form av trängselskatt. Utredaren ska också lämna förslag till hur en sådan delegation kan utformas.

Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut trängselskatt för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett skatteuttag för sådana fordon kan utformas. I det sammanhanget ska även utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning analyseras. Utredaren ska ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten bör utformas och på vilket eller vilka sätt sådana höjningar bör genomföras. I uppdraget ingår även att överväga vilka allmänna förvaltningsdomstolar som ska pröva mål om trängselskatt som första instans.

Utredaren ska vidare ta ställning till de författningsändringar som kan aktualiseras och lämna förslag till sådana ändringar. I uppdraget ingår inte att föreslå ändringar i grundlag. En konsekvensbeskrivning ska göras av förslagen. Utredaren ska även bedöma förslagets påverkan på intäkterna från trängselskatt i Stockholm och Göteborg.

I uppdraget ingår bland annat också att ta fram författningsförslag till uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Det har utredningen gjort i delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem, SOU 2012:60.

Utlandsregistrerade fordon

Utlandsregistrerade fordon ska omfattas av trängselskatt.

För att kunna ta betalt för passager som görs av fordon som är registrerade i utlandet krävs bland annat tillgång till andra länders motsvarighet till vägtrafikregistret. Det finns möjligheter till

utbyte med andra länder av uppgifter om fordonsägare. Sådant utbyte kan vara förknippat med kostnader. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms dock vara goda.

Ägare av utlandsregistrerade fordon ska betala genom transponder eller på internet. Om betalning inte gjorts i tid ska en underrättelse skickas och en förseningsavgift tas ut.

Det kan konstateras att i och med att det numera finns ett nytt in drivningsdirektiv, som omfattar alla skatter och avgifter, kan trängselskatt avseende utländska fordon drivas in i EU.

Den som har ett särskilt parkeringstillstånd för funktionshindrade enligt bestämmelserna i ett land inom EES ska efter ansökan medges undantag från trängselskatteplikt för en viss bil.

Betalning av trängselskatt

Utvecklingen inom EU gör att allt fler vägtullssystem accepterar betalning med stöd av transponder. Därmed blir det fler transponddrar i den internationella trafiken. Den tillkommande kostnaden för investering av ett system med transponder är försumbar. Samtidigt är kostnaderna för administrationen för transponder väsentligen lägre än videoregistrering, särskilt för de utländska fordonen. Utredningen föreslår därför att transponder ska användas som ett komplement till videoregistrering.

Som sagts ovan ska utländska fordonsägare betala trängselskatten med stöd av transponder eller på internet. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en underrättelse skickas och förseningsavgift tas ut.

Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223) ska införas för de utländska fordonsägarna såvitt avser beslutet att ta ut trängselskatt. Sådan skyldighet ska dock fullgöras på begäran och senast vid påminnelse om betalning, dvs. när en underrättelse skickas ut.

Betalningsreglerna ska justeras så att trängselskatt som huvudregel betalas kvartalsvis för att i möjligaste mån undvika debiteringar av låga belopp. Om den enskilde begär det ska en betalningsperiod om en månad medges. Om betalning sker genom betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullsystem ska trängselskatten betalas månadsvis.

Sanktioner avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg

En förseningsavgift om 100 kronor ska tas ut om trängselskatten eller infrastrukturavgiften inte har betalats i tid. Avgiftens storlek ska bestämmas av regeringen.

Om förseningsavgift påförts men pålagorna ändå inte betalas ska en tilläggsavgift tas ut. Tilläggsavgiftens storlek ska behållas oförändrad.

Det krävs ytterligare sanktionsåtgärder, förutom förseningsavgift och tilläggsavgift.

Om infrastrukturavgift, trängselskatt, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte betalats i rätt tid, ska fordonet inte få användas. Sådant användningsförbud ska dock inte inträda förrän det obetalda beloppet uppgår till mer än 1 000 kronor och två månader förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats.

Polisen ska avskylta fordonet om det används i strid mot användningsförbudet.

Några nya straffbestämmelser kopplade till användningsförbudet eller avskyltningen föreslås inte.

Om en gäldenär som är betalningsskyldig för trängselskatt, infrastrukturavgifter, förseningsavgift och tilläggsavgift vid utmätning saknar utmättningsbara tillgångar, ska Kronofogdemyndigheten få ta i anspråk det fordon som gett

upphov till skatterna och avgifterna oavsett vem som äger fordonet.

Konsekvenser

Förslagen får konsekvenser för kommunerna, Transportstyrelsen, Skatteverket, polisen, Åklagarmyndigheten, Kronofogdemyndigheten och domstolarna. De tillkommande kostnaderna bedöms dock vara marginella och rymmas inom befintliga ramar. För Transportstyrelsen innebär förslagen om transponder och kvartalsbeslut dessutom betydande besparingar. De investeringar som krävs med anledning av de utländska fordonsägarnas betalningsmöjligheter kommer att uppvägas av inbesparingarna. Förslagen om kvartalsbeslut och förseningsavgifter innebär att intäkterna från tilläggsavgifterna kommer att minska. Det bör enligt utredningens bedömning finnas utrymme för att finansiera förslagen inom ramen för trängselskattesystemen.

Ikraftträdande

Samtliga förslag ska träda i kraft den 1 januari 2014.

3 Författningsförslag i betänkandena SOU 2012:60 och SOU 2013:3 (i aktuella delar)

Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs att lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SOU 2012:60

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt infrastrukturavgift ska tas ut för,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. avgiftspliktens inträde,
4. principerna för att beräkna och ta ut avgift,
5. betalning,
6. *tilläggsavgift* med anledning av utebliven betalning,
7. anstånd och befrielse,
8. tillsyn,
9. avgifter för tillsyn, och
10. rapportering.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt infrastrukturavgift ska tas ut för,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. avgiftspliktens inträde,
4. principerna för att beräkna och ta ut avgift,
5. betalning,
6. *sanktioner* med anledning av utebliven betalning,
7. anstånd och befrielse,
8. tillsyn,
9. avgifter för tillsyn, och
10. rapportering.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

Förslag till lag om ändring i lagen (0000:00) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (0000:00) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt Ds 2012:7

Föreslagen lydelse

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), *och*

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227),

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, och

5. statens fordringar på avgift enligt lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Förslag till förordning om ändring i förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg dels att 19–21 och 24 §§ ska ha följande lydelse
dels att det ska införas fem nya paragrafer, 18 a, 24 a–d §§, samt närmast före 18 a, 24 a och 24 c §§ tre nya rubriker av följande lydelse.

Lydelse enligt SOU 2012:60

Föreslagen lydelse (i aktuella delar)

Användningsförbud

24 a §

En avgiftspliktig bil får inte användas, om

1. infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats inom den tid som anges i 17, 18 a eller 19 §§,

2. obetald infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift sammanlagt uppgår till mer än 1 000 kronor, och

3. två månader har gått från den dag då skulden enligt 2 senast skulle ha betalats.

Användningsförbudet gäller till dess skulden enligt första stycket 2 har betalats.

Bilen får dock användas, om

1. det är fråga om avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,

2. det är fråga om avgift för vilken anstånd med betalningen gäller, eller

3. det finns särskilda skäl och Transportstyrelsen medger att en viss bil får användas trots bestämmelserna i första stycket.

24 b §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Kontrollbestämmelser

24 c §

Ägaren av en bil är skyldig att se till att bilen inte används i strid mot bestämmelserna i 24 a §.

24 d §

Om en bil används i strid mot 24 a §, ska en

polisman ta hand om bilens registrerings skyltar.

Den polisman som har tagit hand om registrerings skyltar får medge att bilen förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

När en registrerings skylt omhändertas enligt denna paragraf ska bestämmelserna i 12 och 13 §§ vägtrafikskatteförordningen (2006:242) tillämpas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014.
 2. Äldre bestämmelser gäller för passager som har gjorts före ikraftträdandet.

4 Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2012:60

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över betänkandet SOU 2012:60, dnr Fi2012/3786, vilken senare bytt diarienummer till N2013/283/TE. Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Härnösand, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Kommerskollegium, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Transportforskningsinstitutet (VTI), Konkurrensverket, Helsingborgs stad, Malmö stad, Motala kommun, Nacka kommun, Norrköpings kommun, Stockholms stad, Sundsvalls kommun, Trelleborgs kommun, Värmdö kommun, Örnsköldsvik kommun, Region Skåne, Stockholms läns landsting, DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Elöverkänsligas Riksförbund, Personskadeförbundet RTP, Journalistförbundet, Motormännens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Öresundsbrokonsortiet.

Regelrådet, Vadstena kommun, Ödeshög kommun har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Eslövs kommun, Hudiksvalls kommun, Karlskoga kommun, Mjölby kommun, Nordanstig kommun, Partille kommun, Skövde kommun, Sollefteå kommun, Stenungssunds kommun, Strömstads kommun, Timrå kommun, Örebro kommun, Norrbottens läns landsting, Västra Götalandsregionen, Regionförbundet Östsam, Helsingborgs Hamn, Lika Unika, Scandlines AB, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Svenskt Näringsliv, Sveriges Radio, Sveriges Redareförening, Sveriges Åkeriföretag, Taxiägarnas Riksförbund och Transportgruppen har avstått från att inkomma med svar.

5 Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2013:3

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över betänkandet SOU 2013:3, dnr Fi2013/552 och N2013/5257/TE. Riksdagens ombudsmän (JO), Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Linköping, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konsumentverket, Datainspektionen, Stockholms Handelskammare, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Juridiska institutionen – Handelshögskolan – vid Göteborgs universitet, Lunds universitet – juridiska fakultetsstyrelsen, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Allingsås kommun, Gnesta kommun, Göteborgs kommun, Huddinge kommun, Kungsbacka kommun, Lidingö kommun, Linköpings kommun, Malmö kommun, Mölndals kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Sundbybergs kommun, Uppsala kommun, Vellinge kommun, Landstinget i Uppsala län, Stockholms läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Bil Sweden, Göteborgsregionens kommunalförbund, Journalistförbundet, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund,

Storstockholms Lokaltrafik (SL), Svensk Handel, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Transportindustrieförbund och Västtrafik AB.

Regelrådet, Eslövs kommun, Falkenbergs kommun, Motala kommun, Upplands Väsby kommun och Skåne läns landsting har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Västsvenska Industri- och handelskammaren, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Borlänge kommun, Burlövs kommun, Lerums kommun, Nacka kommun, Partille kommun, Sollentuna kommun, Sundsvalls kommun, Växjö kommun, Landstinget i Östergötland, Västerbottens läns landsting, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Föreningen Gröna Bilister, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Radio och Sveriges Åkeriföretag har avstått från att inkomma med svar.

Därutöver har yttrande inkommit från Sydsvenska Industri- och handelskammaren, Transportgruppen och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.

6 Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg
dels att nuvarande 14–16 §§ ska betecknas 18–20 §§,
dels att 6 och de nya 19 och 20 §§ ska ha följande lydelse,
dels att rubrikerna närmast före 14, 15 och 16 §§ ska sättas närmast före 18, 19 respektive 20 §,
dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 14–17 §§, och närmast före 14 och 17 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

De kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Kostnaderna för en kategori av bilar får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av bilar inom kategorin.

Den andel av kostnaderna som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori.

Den andel av kostnaderna *enligt 5 § första stycket första meningen* som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori. *Om kostnaderna för en viss kategori av bilar, eller en viss typ av bil inom en kategori, helt eller delvis finansieras med andra medel än lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter, ska de kostnader som ska bäras av den kategorin eller typen av bil justeras i motsvarande mån.*

De beräknade andelar av kostnaderna som ska hänföras till olika kategorier och typer av bilar ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Användningsförbud

14 §

En avgiftspliktig bil får inte användas om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

Användningsförbudet gäller till dess den skuld

som har föranlett förbudet har betalats.

Bilen får dock användas, om det är fråga om

1. avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet, eller

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att en viss bil får användas trots bestämmelserna i första stycket.

15 §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

16 §

Om en bil används i strid med 14 §, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om bilens registreringskyltar.

Den som enligt första stycket har tagit hand om bilens registreringskyltar får medge att bilen förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Överklagande

17 §

Beslut enligt 14 § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

19 §

Om en infrastrukturavgift på allmän väg eller en avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte betalas i rätt tid, ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Om en infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Ett beslut enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

20§

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som avses i 1 § första stycket 1 meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt som ska avgiftsbeläggas,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. infrastrukturavgiftens storlek,
4. avgiftspliktens inträde, *och*
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift.
4. avgiftspliktens inträde,
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift, *och*
6. avgifter med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar meddela föreskrifter om rapportering.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Nyvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för betalning av

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 2. statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, 3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), <i>och</i> 4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. | <ol style="list-style-type: none"> 3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), 4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, <i>och</i> 5. statens fordringar på avgift enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. |
|---|--|

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Lagen tillämpas inte på sådana infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nyvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

5 a §¹

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om infrastrukturavgift gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg, *avgift med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift*, eller fastställande av underlag för bestämmande av sådana avgifter för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om *sådana avgifter som avses i första stycket* gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

¹ Senaste lydelse 2014:57.

7 Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2014-08-27

Närvarande: F.d. justitierådet Leif Thorsson samt justitieråden Gudmund Toijer och Olle Stenman.

Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon

Enligt en lagrådsremiss den 3 juli 2014 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg,
2. lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter,
3. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Gunilla Svedberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i lagen om infrastrukturavgifter på väg

14 §

I det föreslagna *tredje stycket* anges de undantagssituationer då en bil får användas trots att belopps- och tidsgränserna enligt första stycket har överskridits. Bland annat kan det under vissa förutsättningar bli aktuellt vid ett ägarbyte. Till skillnad från vad som gäller enligt andra jämförbara lagar definieras dock inte begreppet ägare i förslaget (se 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen [2006:227] och 8 § lagen [2004:629] om trängselskatt, jfr 4 och 4 a §§ lagen [2001:558] om vägtrafikregister). Innebörden bör under det fortsatta arbetet klarläggas också här.

Paragrafens innebörd kan i övrigt förtydligas om *andra och tredje styckena* dels kastas om, dels formuleras sålunda:

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,
2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Ikraftträdandebestämmelsen

Liksom i förslaget till lag om ändring i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter torde det behövas en övergångsbestämmelse. Den bör innehålla att lagen inte tillämpas på infrastrukturavgifter som avser passager som har företagits före ikraftträdandet.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

8 Rättsdatablad

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EU-regler
Lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg	20 §	31999L0062, 32011L0076