

Utgiftsområde 22

Kommunikationer

## Utgiftsområde 22 – Kommunikationer

### Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Kommunikationer .....	7
2.1	Omfattning .....	7
2.2	Utgiftsutveckling.....	7
2.3	Skatteutgifter .....	9
2.4	Mål för utgiftsområdet.....	10
3	Transportpolitik.....	11
3.1	Mål för utgiftsområdet.....	11
3.1.1	Transportpolitikens övergripande mål.....	11
3.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	12
3.3	Resultatredovisning.....	12
3.3.1	Transportpolitikens övergripande mål.....	12
3.3.2	Funktionsmål – tillgänglighet .....	13
3.3.3	Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa .....	21
3.3.4	Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 .....	28
3.4	Analys och slutsatser .....	36
3.5	Politikens inriktning .....	39
3.6	Budgetförslag.....	42
3.6.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur .....	42
3.6.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur .....	52
3.6.3	1:3 Trafikverket.....	55
3.6.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål .....	57
3.6.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	57
3.6.6	1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser .....	58
3.6.7	1:7 Trafikavtal .....	59
3.6.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	60
3.6.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	61
3.6.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	63
3.6.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm .....	65
3.6.12	1:12 Transportstyrelsen .....	69
3.6.13	1:13 Trafikanalys.....	72
3.6.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	73
3.6.15	1:15 Sjöfartsstöd .....	77
3.6.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	78
3.6.17	1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m. ....	79
3.6.18	1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik.....	80
3.6.19	1:19 Lån till körkort .....	81
3.6.20	Sjöfartsverket.....	82
3.6.21	Luftfartsverket .....	86
3.6.22	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag .....	90
4	Politiken för informationssamhället .....	91
4.1	Mål för området.....	91
4.1.1	Digitaliseringspolitik.....	91
4.1.2	Post.....	91
4.1.3	Grundläggande betaltjänster.....	91
4.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	91
4.3	Resultatredovisning .....	93
4.3.1	Sverige är ledande inom digitalisering men inte bäst i världen .....	93

4.3.2	En postmarknad i förändring .....	103
4.3.3	Tillgången till grundläggande betaltjänster är överlag tillfredsställande .....	104
4.4	Analys och slutsatser .....	105
4.4.1	Fortsatta insatser behövs för att bli bäst i världen på digitalisering.....	105
4.4.2	Fortsatt stort förändringstryck för postsektorn.....	107
4.4.3	Behovet av grundläggande betaltjänster påverkas av den digitala delaktigheten.....	107
4.5	Politikens inriktning .....	108
4.5.1	Digitalisering .....	108
4.5.2	Post.....	109
4.6	Budgetförslag.....	110
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	110
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	111
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	113
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	114
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	115
4.6.6	2:6 Myndigheten för digital förvaltning .....	117
4.6.7	2:7 Digital förvaltning.....	118

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

## Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 51 000 000 000 kronor (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som uppgår till högst 950 000 000 kronor (avsnitt 3.6.12).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att utvidga ändamålet för den låneram Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiefbolag disponerar till att även omfatta betalningar av inkomstskatt (avsnitt 3.6.22).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.20).
5. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2021–2023 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.20).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.21).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2021–2023 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.21).
8. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget under 2021 för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor (avsnitt 4.6.1).
9. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2021 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

**Tabell 1.1 Anslagsbelopp**

Tusental kronor

Anslag	
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 316
1:3 Trafikverket	1 418 687
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 013
1:7 Trafikavtal	1 058 000
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 694
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 238 770
1:12 Transportstyrelsen	2 232 912
1:13 Trafikanalys	70 855
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 008 049
1:15 Sjöfartsstöd	1 630 000
1:16 Internationell tågtrafik	5 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	231 000
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 000 000
1:19 Lån till körkort	151 466
2:1 Post- och telestyrelsen	74 724
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	54 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 845 014
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	145 691
2:7 Digital förvaltning	73 644
<b>Summa anslag inom utgiftsområdet</b>	<b>73 916 227</b>

**Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden**

Tusental kronor

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	118 650 000	2022–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	31 000 000	2022–2038
1:7 Trafikavtal	5 400 000	2022–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	42 000 000	2022–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	5 900 000	2022–2037
1:16 Internationell tågtrafik	395 000	2022–2026
1:19 Lån till körkort	100 000	2022–2023
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2022–2025
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2022–2025
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	545 000	2022–2025
<b>Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet</b>	<b>204 335 000</b>	



## 2 Kommunikationer

### 2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället.

I området Transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Myndigheter inklusive affärsverk som verkar inom området är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Statligt ägda bolag som berörs 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 Swedavia AB.

Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. De myndigheter som verkar inom området är Post- och telestyrelsen (PTS) och Myndigheten för digital förvaltning.

### Utvecklad resultatredovisning till riksdagen

Ett arbete har bedrivits inom Regeringskansliet för att utveckla resultatredovisningen till riksdagen (se vidare Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 11.4) Arbetet har medfört att resultatredovisningen i årets budgetproposition ser annorlunda ut jämfört med tidigare år.

### 2.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	Utfall 2019	Budget 2020 <sup>1</sup>	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
<b>Transportpolitik</b>	<b>58 193</b>	<b>66 561</b>	<b>66 277</b>	<b>71 558</b>	<b>69 476</b>	<b>69 657</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 449	25 784	25 449	<b>30 804</b>	30 763	30 798
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 612	27 408	27 351	<b>28 105</b>	28 081	28 102
1:3 Trafikverket	1 413	1 420	1 393	<b>1 419</b>	1 420	1 436
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188	188	<b>188</b>	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62	<b>62</b>	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	148	188	188	<b>88</b>	88	88
1:7 Trafikavtal	999	1 050	1 073	<b>1 058</b>	1 038	1 038
1:8 Viss internationell verksamhet	29	29	28	<b>29</b>	29	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	53	55	56	<b>87</b>	82	83
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	114	150	99	<b>150</b>	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 666	2 215	2 311	<b>2 239</b>	2 068	2 057
1:12 Transportstyrelsen	2 207	2 215	2 175	<b>2 233</b>	2 226	2 249
1:13 Trafikanalys	71	70	68	<b>71</b>	71	72

	Utfall 2019	Budget 2020 <sup>1</sup>	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
1:14 Trängselskatt i Göteborg	616	930	1 155	<b>1 008</b>	1 034	1 029
1:15 Sjöfartsstöd	1 564	1 588	1 580	<b>1 630</b>	1 680	1 730
1:16 Internationell tågtrafik		50		<b>5</b>	45	95
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst		158	130	<b>231</b>	299	299
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik		3 000	2 969	<b>2 000</b>		
1:19 Lån till körkort <sup>2</sup>				<b>151</b>	151	151
<b>Politiken för informationssamhället</b>	<b>406</b>	<b>589</b>	<b>577</b>	<b>2 358</b>	<b>1 592</b>	<b>872</b>
2:1 Post- och telestyrelsen	55	63	64	<b>75</b>	77	78
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	126	136	129	<b>136</b>	136	136
2:3 Grundläggande betaltjänster	25	28	28	<b>28</b>	28	28
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	70	65	64	<b>55</b>	55	55
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	130	296	292	<b>1 845</b>	1 053	337
2:6 Myndigheten för digital förvaltning <sup>3</sup>				<b>146</b>	146	148
2:7 Digital förvaltning <sup>3</sup>				<b>74</b>	96	90
<b>Äldreanslag</b>		<b>1 200</b>	<b>1 188</b>			
2020 1:20 Tillskott till Luftfartsverket		900	<b>891</b>			
2020 1:21 Tillskott till Sjöfartsverket		300	297			

<sup>1</sup> Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:13 Körkortslån under utg.omr 14 Arbetsmarknad och arbetsliv.

<sup>3</sup> Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I samband med denna proposition föreslås två nya anslag inrättas som delvis består av ovan nämnda anslag.

## Tabell 2.2 Härledning av utgiftsramen Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>61 296</b>	<b>61 296</b>	<b>61 296</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	936	927	1 417
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	11 039	8 294	7 230
varav BP21 <sup>3</sup>	5 288	2 525	1 984
Volym	42	92	142
Överföring till/från andra utgiftsområden	311	311	313
Övrigt	293	148	132
<b>Ny utgiftsram</b>	<b>73 916</b>	<b>71 069</b>	<b>70 530</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:13 Körkortslån under utg.omr 14 Arbetsmarknad och arbetsliv. Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Regeringen föreslår att 71 558 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2021. För 2022 beräknas anslagsnivån till 69 476 miljoner kronor och för 2023 till 69 657 miljoner kronor.



**Tabell 2.3 Utgiftsram 2021 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22  
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2021
Transfereringar <sup>1</sup>	10 279
Verksamhetsutgifter <sup>2</sup>	29 905
Investeringar <sup>3</sup>	33 733
<b>Summa utgiftsram</b>	<b>73 917</b>

<sup>1</sup> Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2019 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:13 Körkortslån under utg.omr 14 Arbetsmarknad och arbetsliv. Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

## 2.3 Skatteutgifter

Vid sidan av stöd till företag och hushåll på budgetens utgiftssida finns det stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. Innebörden av en skatteutgift beskrivs i Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnittet om skattefrågor. Den samlade redovisningen finns i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2019/20:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

**Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22**

Miljoner kronor

	2020	2021
Personbefordran	7 850	8 120
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	12 140	12 550
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	40	40
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten	3 250	3 360
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 210	1 270
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	990	1 040
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift	20	20
Koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten	0	0
<b>Summa</b>	<b>25 520</b>	<b>26 420</b>

Källa: Regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2019/20:98).

## 2.4 Mål för utgiftsområdet

### Transportpolitik

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande Generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

### Politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället har tre mål för områdena digitaliseringspolitik (inklusive delmål för elektronisk kommunikation och bredband), postsektorn samt grundläggande betaltjänster.

### Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken 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). Under detta mål finns två delmål:

- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer 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 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).
- 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).

### Post

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) (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

### 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 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

## 3 Transportpolitik

### 3.1 Mål för utgiftsområdet

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Det senare är även ett transportpolitiskt etappmål beslutat av regeringen (prop. 2019/20:1 utg.omr 22).

#### 3.1.1 Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

#### Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarigt, bidra till att det övergripande Generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

#### Målförhållande mellan funktions- och hänsynsmål

Regeringen konstaterar att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

## 3.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys rapport 2020:5 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020 (I2020/01090/US) som källa till uppföljningen av de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. Om någon annan källa används så specificeras det i texten.

Regeringen använder här följande indikatorer för att följa upp målen.

### Transportpolitikens övergripande mål

- Samhällsekonomisk effektivitet.

För uppföljning av det övergripande transportpolitiska målet används även vissa av de indikatorer som nedan anges för funktionsmålet och hänsynsmålet.

### Funktionsmål – tillgänglighet

- Tillgänglighet genom transportsystemet.
- Användbarhet för alla i transportsystemet.
- Transportbranschens villkor.

### Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

- Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken.
- Växthusgasutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Påverkan på naturmiljö och kulturlandskap.
- Påverkan på människors hälsa och livsmiljö.

## 3.3 Resultatredovisning

### 3.3.1 Transportpolitikens övergripande mål

Det övergripande transportpolitiska målet innehåller aspekterna samhällsekonomisk effektivitet respektive långsiktig hållbarhet samt betonar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Aspekterna i det övergripande målet avseende transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp via indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet.

### Samhällsekonomisk effektivitet

Regeringen bedömer att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser. Beräkningar av samhällsekonomisk effektivitet omfattar effekter som är kvantifierbara och förutsätter att effekterna direkt eller indirekt kan värderas i monetära termer. Beräkningarna behöver därför kompletteras med bedömningar av effekter som inte värderats monetärt samt med känslighetsanalyser.

Enligt Trafikanalys senaste redovisning av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader finns det för flera transportsätt fortfarande externa kostnader som inte betalas av transportköparen. Det är speciellt tydligt när kostnaderna för växthusgaser beräknas

med den nya högre värdering som Trafikverket tillämpar från och med den 1 juni 2020, och som innebär att alla motordrivna transportsätt, utom elektrifierad vägtrafik och persontågstrafik i tätorter, inte fullt ut betalar för de externa kostnader som uppkommer. Enligt Trafikanalys senaste uppföljning av de transportpolitiska målen innebär det i sin tur en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överväger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Kalkylerna fångar inte allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och är därför endast en del av beslutsunderlaget. För fem av de 18 transportinfrastrukturobjekt som öppnades för trafik 2019 redovisades en positiv samhällsekonomisk lönsamhet, medan fyra objekt anges ha negativ lönsamhet. För övriga nio objekt saknas sådana bedömningar.

### 3.3.2 Funktionsmål – tillgänglighet

#### Tillgänglighet genom transportsystemet

Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten genom transportsystemet har förbättrats något det senaste året. Transportsystemets standard och tillförlitlighet har förbättrats, bl.a. när det gäller punktlighet för såväl gods- som persontransporter på järnväg. Investeringar och underhåll har bidragit till att öka tillgängligheten. Samtidigt finns det betydande variationer både avseende tillgänglighet med gods- och persontransporter, bl.a. mellan olika delar av landet och när det gäller hur företag i internationella studier värderar transportinfrastrukturens kvalitet.

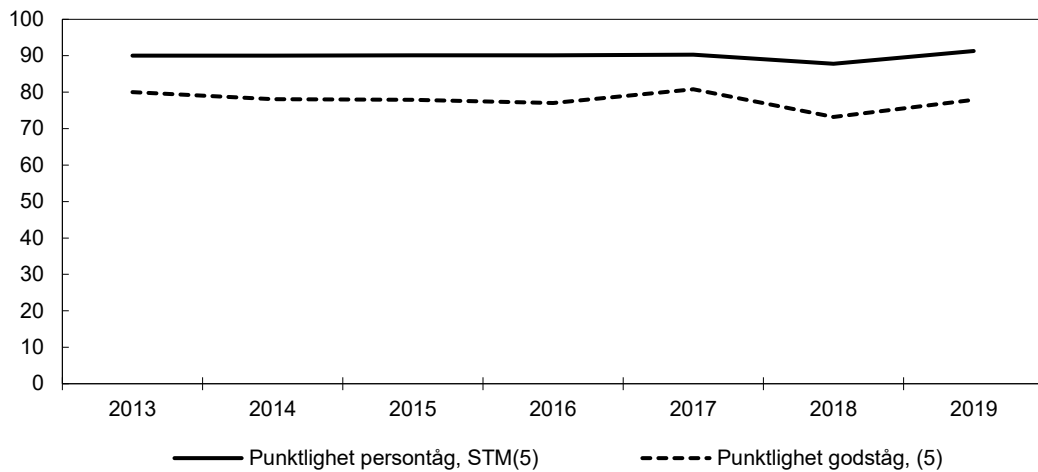
#### Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet har i ett längre perspektiv varit oförändrad.

Persontågens punktlighet förbättrades under 2019 till 91,3 procent, se diagram 3.1. Punktlighet mäts som ett sammanvägt tillförlitlighetsmått vilket redovisar andelen tåg som planerats dagen före avgång som ankommit i tid till slutstation (tåg anses vara i tid om de ankommit enligt tidtabell eller högst 5 minuter efter tidtabell). Det är den högsta siffra som noterats sedan måttet introducerades 2013. Såsom tidigare år finns det en tydlig variation i tågens tillförlitlighet mellan årets månader. En återkommande observation är att tåg som framförts längre sträckor har haft svårare att komma fram i tid. Kortdistanståg, som utgör ungefär hälften av alla planerade tåg, brukar vara mest tillförlitliga. Hela 95 procent av kortdistanstågen kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2019. Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen, drygt 79 procent av dem anlände till sitt slutmål inom fem minuter efter tidtabell. Medeldistanstågens punktlighet var 89 procent. Även godstågens punktlighet till slutstation förbättrades under 2019 till 77,9 procent. Det är 4,7 procentenheter bättre än punktlighetsresultatet för 2018 och 2 procentenheter bättre än 2009. Punktligheten beräknas på motsvarande sätt som för persontåg, men utan korrigering för inställda tåg.

**Diagram 3.1** Punktlighet för persontåg och godståg

Procentenheter



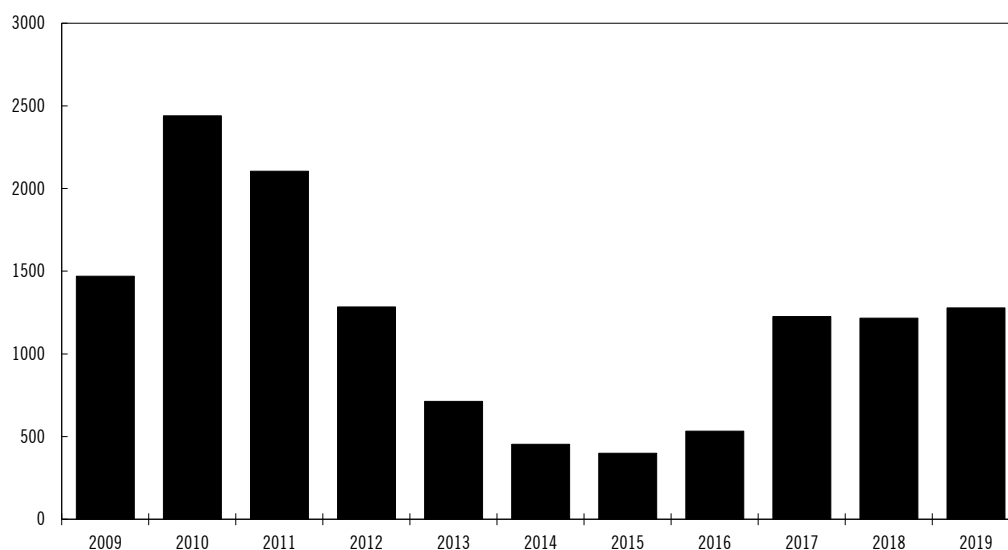
Källa: Trafikanalys.

Under 2019 har investeringsåtgärder genomförts i järnvägsnätet som bidragit till en förbättrad punktlighet, kapacitet och robusthet. Arbeten på sträckan Stockholms central–Sörentorp har bidragit till att förbättra järnvägssystemets tillförlitlighet genom att möjliggöra en ökning av kapacitet och flexibilitet. Även åtgärder i Flemingsberg, genom byggnation av ytterligare plattformsspår, bidrog 2019 till en ökning av transportsystemets standard och tillförlitlighet. Underhållsåtgärder inom järnvägen har prioriterats så att de skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Planeringens inriktning har varit att åtgärda det eftersläpande underhållet på de högst trafikerade delarna av anläggningen och prioritera säkerhetsåtgärder. Till följd av högre anslagsnivåer för järnvägsunderhållet har antalet reinvesteringar i järnvägsanläggningen ökat under 2019. Det har gjort det möjligt att bygga bort hastighetsnedsättningar och minska risken för att nya uppstår på prioriterade transportflöden. Det har också medfört ökad kapacitet och robusthet.

Störningar i vägtransportssystemet kan generellt beskrivas genom att utgå ifrån kännbarheten, dvs. varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Varaktigheten i antal timmar av de förekommande totalstoppen har legat relativt stabilt sedan 2017, se diagram 3.2. År 2019 var antalet störningstimmar cirka 1 280 000, jämfört med 2009 är det 13 procent lägre. Fördelningen av totalstopp i vägnätet över året varierar mellan Trafikverkets olika regioner, mest drabbad var Region Väst som svarade för knappt 35 procent av timmarna följt av Region Norr med 27 procent. Fördelningen av totalstopp över året varierar mellan regionerna, flest totalstoppstimmar var det dock under januari, februari och oktober. Till följd av ökade kostnader inom vägunderhållet har Trafikverket under 2019 inte haft möjlighet att genomföra mer genomgripande och långsiktiga åtgärder, utan genomfört mindre åtgärder och avhjälpande underhåll med kort livslängd för att upprätthålla en acceptabel standard.

**Diagram 3.2 Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet**

Fordonstimmar, tusental

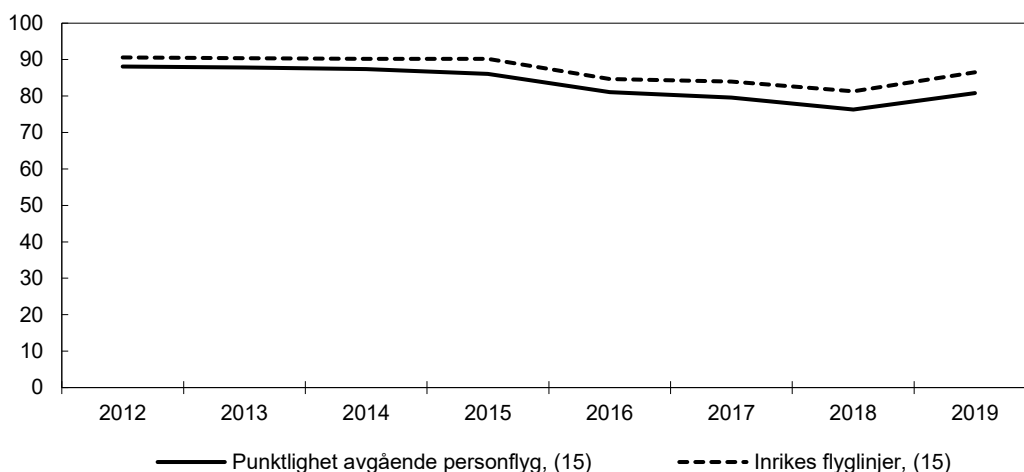


Källa: Trafikverket.

Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna, vilka förvaltas av Swedavia AB, var den samlade punktligheten för in- och utrikeslinjerna 81 procent under 2019, se diagram 3.3. Det är en förbättring jämfört med 2018 då punktligheten var 76 procent. Inrikesflyget har en högre punktlighet på 87 procent jämfört med utrikesflyget som uppnådde 77 procents punktlighet under 2019. En bidragande orsak är att antalet väderrelaterade störningar i form av snöfall och åskoväder inte har varit lika många under 2019 som tidigare år. Minskade trafikvolymerna under året har också möjliggjort underhåll av Arlanda flygplatsinfrastruktur, vilket också har bidragit till bättre punktlighet.

**Diagram 3.3 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser**

Procentenheter



Källa: Swedavia AB.

Genomförda undersökningar av det lokala företagsklimatet visar att företag i storstadskommuner och täta kommuner nära en större stad är mer nöjda med vägnät, tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt är i riket. Det är också tydligt att företagen i landsbygdskommuner som är avlägset belägna är minst nöjda. Även om resultaten per kommungrupp uppvisar en viss variation över åren är det svårt att se en tydlig trend.

### Tillgänglighet – persontransporter

Tillgängligheten för persontransporter har generellt legat ganska stabilt över tid, även om det finns relativt stora geografiska variationer vad gäller tillgänglighet för medborgare och näringsliv att nå önskade målpunkter och möjligheten att nyttja transportsystemet. Det är ett mönster som inte förefaller ändras över tid.

Tillgängligheten till skola och arbete under 2019 motsvarar ungefär samma nivå som tidigare år, det är relativt små förändringar över tid. Tillgänglighet till skolor och arbetsplatser visar på tydliga geografiska skillnader, i regel med högre tillgänglighet i områden med hög befolkningskoncentration.

Tillgängligheten till övriga målpunkter genom persontransporter har generellt legat relativt stabilt över tid. Stora geografiska variationer förekommer dock även här.

Trimningsåtgärder, dvs. ej namngivna objekt till en kostnad som understiger 100 miljoner kronor och upphandling av viss trafik bidrog till att öka tillgängligheten, bl.a. genom kollektivtrafik respektive gång- och cykeltrafik. För att främja en ökad och säker cykeltrafik byggdes under 2019 sammanlagt 82 kilometer nya gång- och cykelvägar, varav 48 kilometer med medel från länsplaner. Motsvarande uppgifter för 2018 var 92 kilometer nya gång- och cykelvägar respektive 73 kilometer med medel från länsplaner. Vidare ger den nationella infrastrukturplanen möjlighet för kommuner och regioner att söka statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Under 2019 har Trafikverket beviljat stöd till 17 projekt för kollektivtrafik- och cykelåtgärder.

Den interregionala tillgängligheten med kollektivtrafik har uppvisat en klar förbättring sedan 2013. Trafikverket har avtal som finansierar kompletterande trafik för att nå en tillfredsställande tillgänglighet med kollektivtrafik mellan interregionala resmål, där trafik inte kan bedrivas kommersiellt och därmed förbättras tillgängligheten för 62 kommuner 2019 jämfört med om insatserna inte hade genomförts. Förutom färjetrafiken till Gotland gäller merparten av avtalen trafik i den norra delen av landet.

Den genomsnittliga möjliga vistelsetiden med inrikesflyget, dvs. hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök, har över tid legat relativt stabilt, med viss nedgång de senaste åren.

### Tillgänglighet – godstransporter

Under 2019 har arbetet med att genomföra strategin Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (N2018/03939/TS) fortsatt. Strategin syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och till att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. I Trafikanalys uppföljning av arbetet med att genomföra strategin framgår att 19 av de 95 insatserna i strategin var genomförda och att 59 av insatserna pågick i mars 2020 (Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020, Trafikanalys rapport 2020:3). Det största antalet åtgärder är genomförda på området omställning till fossilfria godstransporter. Trafikanalys bedömer att cirka 20 av insatserna i strategin på ett påtagligt sätt påverkar förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

Det stora flertalet av de infrastrukturinvesteringsobjekt som har öppnat för trafik under 2019 bidrar till att öka godstransporternas tillgänglighet, som exempelvis E18 Norrtälje–Kapellskär. Tillgängligheten har också ökat genom de drygt 8 100 kilometer av det strategiskt utpekade vägnätet uppgraderats till bärighetsklass 4, vilket innebär att en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts. En rad mindre trimningsåtgärder inom både väg- och järnvägssystemet, som exempelvis digital utrustning, förlängning av mötesspår samt signalåtgärder för tätare tågurer, har också bidragit till ökad tillgänglighet för godstransporter under 2019.



Ett sätt att mäta kvaliteten på tillgängligheten för godstransporter är genom undersökningar av hur de som arbetar med transporter bedömer tillgängligheten. Trafikverket mäter kundnöjdheten i fråga om de statliga vägarna hos yrkesförare och presenterar resultatet i ett nöjdhetsindex (0–100), där det sammanvägda resultatet för 2019 var 60. Sammanlagt 66 procent av yrkesförarna ger den senaste resan ett positivt betyg. Mätningen visar också att det problem som yrkesförarna upplever som störst är tät trafik, följt av vägarbeten. Antalet fordonstimmor vid totalstopp för lastbilstrafiken var 115 000, vilket är en ökning med 16 procent jämfört med 2018. Detta indikerar att tillgängligheten för godstransporter har försämrats.

Godstågens punktlighet vid slutstation uppgick till knappt 78 procent 2019, vilket är en förbättring med fem procentenheter jämfört med föregående år. Även Trafikverkets undersökning av hur lokförare upplever järnvägens funktion visade en förbättring för 2019 (NKI 40) jämfört med 2017 (NKI 36).

Det finns ett antal olika index som genom enkätundersökningar rangordnar transportsystem. Sverige rangordnades 2018 som nummer 2 enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. Enbart Tysklands transportsystem rankas högre. Det är den bästa placering som Sverige har haft sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nästa mätning kommer att göras under 2020.

I konkurrenskraftsindexet, The Global Competitiveness Index (GCI), bedömdes Sverige 2019 sammantaget vara på en åttonde plats av 141 länder, vilket är en plats bättre än 2018. I den del av enkätundersökningen som beskriver hur det globala näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna finns ett nytt delindex för transportinfrastrukturens bidrag till tillgänglighet och transportinfrastrukturens kvalitet, som redovisades första gången 2019. I rankningen bedöms den tillgänglighet transportinfrastrukturen skapar för såväl gods- som persontransporter och kvaliteten på vägar, järnvägar, flyg och hamnar. Sverige rangordnades i detta index på plats 23 av 141 länder.

I Svenskt Näringslivs ranking av det lokala företagsklimatet (2019) framgår att företag i storstadskommuner och tätbefolkade kommuner nära en större stad är mer nöjda med vägnät, tåg- och flygförbindelser än vad företagen generellt är. Rankningen visar också att företagen i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner är minst nöjda. För Sverige som helhet är företagens nöjdhet förhållandevis stabil: 2019 var nöjdheten 3,13 jämfört med 3,14 år 2009.

### **Användbarhet för alla i transportsystemet**

Den sammanvägda bedömningen är att transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett är oförändrad 2019 jämfört med föregående år. Över en längre tidsperiod är det svårt att avgöra utvecklingens riktning, till stor del på grund av att mätmetoderna ändrats. Generellt ökade namngivna investeringar i den nationella trafikslagsövergripande planen användbarheten av transportsystemet, även om planerade störningar ofta är oundvikliga under byggskedet. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning har förbättrats eftersom stationer och hållplatser tillgänglighetsanpassats över tid, men i vilken omfattning är osäkert. De mått som beskriver användbarheten för kvinnor respektive män visar på små förändringar men kvinnors representation i beslutande organ inom transportområdet har minskat under 2019 jämfört med 2018.

### **Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning**

I den nationellt finansierade infrastrukturen har det skett viss utveckling under 2019. År 2019 tillgänglighetsanpassades sex järnvägsstationer och 288 busshållplatser, jämfört med sju järnvägsstationer och 260 busshållplatser 2018. Trenden för tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationer har legat på samma nivå de senaste fyra åren medan antalet åtgärdade

busshållplatser visar på en stadigt uppåtgående trend de senaste fem åren. Åtgärderna har bidragit till förbättrad användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

Uppgifter från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) visar att kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning varierar kraftigt beroende på region. Andelen tillgänglighetsanpassade bytespunkter varierar mellan mindre än en procent till 86 procent, beroende på både sätt att mäta och den faktiska tillgänglighetsanpassningen. Utbyggnaden av tillgänglighetsanpassade bytespunkter har i vissa delar av landet ökat betydande över tid, medan förbättringarna enbart är marginella på andra håll. Uppföljningen från RKM är ny för 2019 vilket gör att det inte är möjligt att jämföra utvecklingen i förhållande till tidigare år.

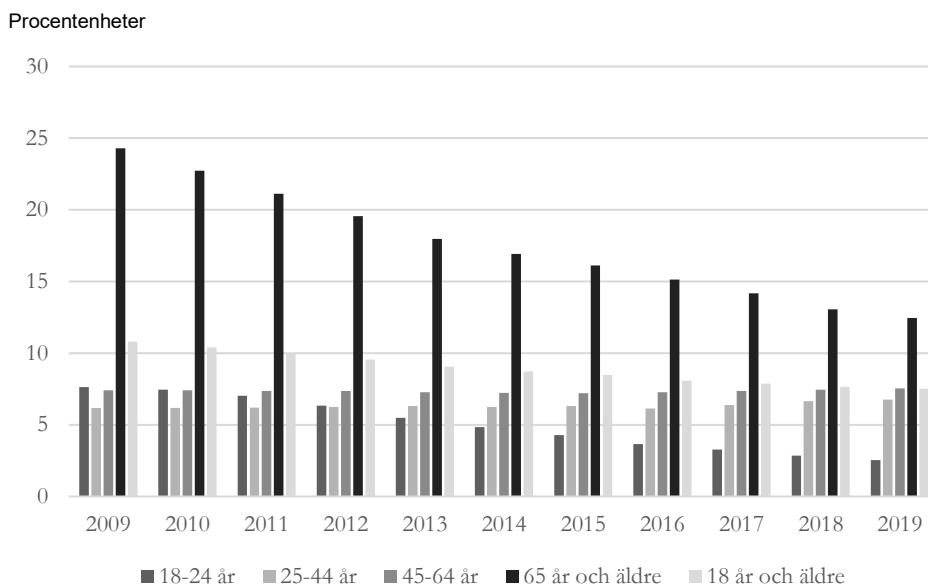
Anpassad information om tillgänglighet är avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska ha möjlighet att använda transportsystemet. Drygt hälften av alla regioner hade information som var anpassad för personer med funktionsnedsättning under 2019. Utvecklingen över tid kan inte bedömas då motsvarande uppgifter inte finns för tidigare år.

Den upplevda tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning har mätts under 2019. Bland personer med funktionsnedsättning var det 29,7 procent som svarade ”ja” på frågan om de någonsin avstått från att resa kollektivt (resa med buss, spårvagn, tunnelbana eller tåg) av oro för att de inte ska klara sig på egen hand. Samma siffra bland dem utan funktionsnedsättning var 6,3 procent. Det innebär att andelen personer med funktionsnedsättning i högre utsträckning upplever oro än vad personer utan funktionsnedsättning gör, vilket bidrar negativt till funktionsmålet.

#### **Användbarhet för kvinnor respektive män**

2019 års resvaneundersökning visar att män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor, knappt en timme per person och dag. Kvinnor reser dock dubbelt så många kilometer med kollektiva färdstätt jämfört med män, men de resultaten är behäftade med en statistisk osäkerhet. Utvecklingen över tid kan inte bedömas då resvaneundersökningen 2016 genomfördes med en annan metod än 2019, vilket påverkar jämförbarheten.

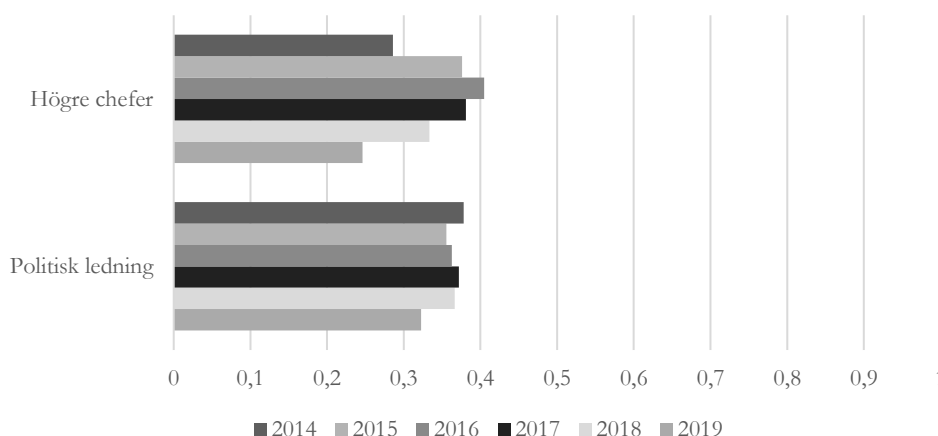
År 2019 noteras en fortsatt minskning av skillnaderna mellan män och kvinnor vad gäller fordonsinnehav, körkortsinnehav och körsträckor, se diagram 3.4. Kvinnor är i minoritet vad gäller att utnyttja systemet för körkortslån.

**Diagram 3.4 Skillnad, procentenheter, i körkortsinnehav, behörighet B, mellan män och kvinnor vid utgången av respektive år**

Källa: Trafikanalys fordonsstatistik.

Kvinnor respektive män utgör numera ungefär lika stor andel i beslutande församlingar i den offentliga delen av transportsektorn på nationell nivå. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag i transportsektorn har de senaste åren legat på omkring 50 procent. Andelen har minskat något 2019 men är fortfarande en bit över 40 procent vilket bedöms vara en jämställd representation.

Andelen kvinnor i beslutsfattande positioner på regional och lokal nivå är lägre jämfört med den nationella nivån. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor är ungefär 35 procent, se diagram 3.5. Andelen kvinnor bland beslutsfattare i regionala kollektivtrafikmyndigheter har minskat under 2019 och är nu ungefär 30 procent.

**Diagram 3.5 Andel kvinnor bland beslutsfattare i regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)**

Källa: Respektive myndighets webbplats under mars månad under åren 2014–2019.

Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor har de senaste åren varit knappt en tredjedel i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningarna. När det gäller regional och lokal nivå finns

det heller ingen trend som pekar mot en ökande representation för kvinnor, snarare tvärtom.

Den objektiva tryggheten i transportsystemet tycks oförändrad de senaste åren. Andelen kvinnor som utsatts för våldsbrott på allmän plats, och därigenom sannolikt också i transportsystemet, är knappt 2 procent. Motsvarande andel för män är 3,5 procent. Den upplevda (subjektiva) tryggheten förefaller däremot gå i fel riktning över tid. I den senaste nationella trygghetsundersökningen har metoden för att ta fram måttet förändrats men det kan konstateras att den upplevda otryggheten de tre senaste åren varit stabil på en nivå som är högre jämfört med tidigare år. Det är stor skillnad i upplevd otrygghet mellan kvinnor och män. Generellt gäller att 32 procent av kvinnorna väljer annan väg eller annat färd sätt till följd av upplevd otrygghet, och motsvarande andel för män är 16 procent 2019. Motsvarande siffror för 2018 var 31 procent av kvinnorna respektive 15 procent av männen.

### **Transportbranschens villkor**

Det är många villkor som måste vara uppfyllda för att transportsystemet och dess delar ska kunna fungera väl över tid. Det måste till exempel finnas relevant och funktionell lagstiftning, det måste finnas företag som kan överleva på marknaden och utbildade förare till de fordon och farkoster som ska utföra transporterna. Dessutom måste det råda sund konkurrens och i allmänhet finnas rimliga villkor för företag, arbetstagare och konsument. Den sammanvägda bedömningen är att transportbranschens villkor i stort sett är oförändrade 2019 jämfört med föregående år.

Transportsystemet är beroende av att det finns väl fungerande marknader som i sin tur bl.a. förutsätter sund konkurrens mellan företag och utbildad arbetskraft.

Under 2019 var ungefär 120 000 personer anställda i det som Statistiska centralbyrån (SCB) klassificerar som transportyrken. Antalet anställda är på ungefär samma nivå som 2007. Av dessa är 13 procent kvinnor, vilket innebär att män är kraftigt över-representerade. Andelen kvinnor har ökat med en procentenhet sedan 2014. Median-åldern för alla yrkesverksamma är 42 år, samma för kvinnor som för män, medan den i transportyrkena är 41 år för kvinnor och 46 år för män.

Tillståndsmätningen inom yrkestrafik på väg som Transportstyrelsen utför visar att regelefterlevnaden bland buss-, taxi- och gods företag generellt sett är hög. Flera tidigare problemområden utvecklas i en positiv riktning jämfört med tidigare tillståndsmätningar, t.ex. kör- och vilotider samt fordonens tekniska beskaffenhet. Antalet innehavare av C- respektive D-körkort har visserligen minskat, men täcker väl branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft. För att personer ska få köra tunga fordon yrkesmässigt krävs även att de har yrkeskompetensbevis.

Flera åtgärder har vidtagits inom ramen för den nationella godstransportstrategin (N2018/03939/TS). Den nationella samordnaren för sjöfart har redovisat en handlingsplan med 62 åtgärdsförslag för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart (Trafikverkets rapport Handlingsplan för svensk sjöfart). Arbetet med att genomföra åtgärderna fortsätter under 2020 och handlar bl.a. om infrastruktur och planering, hamnarnas roll, tillämpning av regler, inre vattenvägar samt forskning och innovation.

För att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser har riksdagen efter förslag från regeringen förlängt satsningen på en ekobonus till 2022.

Spridningen av det nya coronaviruset som orsakar sjukdomen covid-19 har inneburit mycket kraftig påverkan på transportsektorn. Det är en av de största externa chockerna för transportbranschen sedan andra världskriget. Systemen för logistik och transport har

successivt blivit alltmer specialiserade samt tids- och kostnadsstyrda. Därmed är de också känsliga för störningar. Transporter med flyg har minskat dramatiskt, likaså persontransporter med färjesjöfarten. Likaså har företag som bedriver taxi-, buss- eller järnvägs- trafik drabbats hårt.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft (bet. 2016/17:TU13 punkt 1, rskr. 2016/17:219). Regeringen fattade under våren 2018 flera beslut med relevans för tillkännagivandet. Regeringen fattade den 22 mars 2018 beslut om propositionen Beställansvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) med förslag till ändringar i reglerna om beställansvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). I propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198) konstaterar regeringen att tidsgränsen om 24 timmar för klampning och andra åtgärder enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd är alltför begränsad för att i tillräckligt stor utsträckning uppnå sitt syfte och att det kan finnas problem för myndigheterna att t.ex. praktiskt hantera att en åtgärd ska upphöra inom den tiden. Mot denna bakgrund föreslog regeringen att tidsgränsen för åtgärder bör förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i de båda propositionerna (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Vidare har regeringen arbetat med omförhandlingar av flera av EU:s rättsakter inom det s.k. mobilitetspaketet. De tre rättsakter som antogs den 15 juli 2020 omfattar bl.a. tillträdet till godstransportmarknaden inkluderat reglerna om cabotage samt bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Därtill införs specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Slutligen har regeringen den 22 augusti 2019 gett en särskild utredare i uppdrag att genomföra en översyn av hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att öka regel efterlevnaden ytterligare (dir. 2019:51:). I uppdraget ingår också att föreslå ytterligare sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter, analysera behovet av ett system med trafiksäkerhetskontrollanter samt utreda förutsättningarna för att utföra sällningsprov avseende narkotika i trafiken. Under 2018 presenterade regeringen därutöver en nationell godstransportstrategi. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### 3.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

#### **Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken**

Sammantaget ser det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerhet i vägtrafik ut att vara inom räckhåll, både när det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade. Utvecklingen för antal omkomna i bantrafiken, yrkessjöfarten, fritidssjöfarten och luftfarten går i rätt riktning. Antal allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt, men regeringen gör bedömningen att utvecklingen fortsätter åt rätt håll.

År 2019 omkom 399 personer sammantaget i alla trafikslag, varav 277 personer i olyckor och 122 i konstaterade självmord, se tabell 3.1. Detta var 75 personer färre omkomna än under 2018, en minskning med 16 procent. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 32 procent, den positiva utvecklingen förklaras främst av minskat antal omkomna i vägtrafiken. Sett till utvecklingen i andelar av samtliga omkomna stod vägtrafiken 2019 för 63 procent och bantrafiken för 28 procent. Även för antalet allvarligt skadade dominerar vägtrafiken med några tusen skadade mot ett litet antal i övriga trafikslag.

**Tabell 3.1 Antal omkomna per trafikslag**

År	Vägtrafik (exkl. suicid <sup>1</sup> )		Fritidssjöfart			Bantrafik (inkl. suicid)			Luffart
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Okänt	Män	Kvinnor	Okänt	
2006	333	112	33	2				93	12
2007	344	127	33	2				110	4
2008	286	111	41	2				98	5
2009	266	92			34	51	40		3
2010	199	67			28	95	29		2
2011	241	78	36	3		64	30		3
2012	218	67	20	1		86	31		12
2013	195	65	30	6		74	43		5
2014	191	79	21	0		75	35		1
2015	201	58	30	0		91	27		6
2016	205	65	27	1		64	25		3
2017	196	57	21	0		46	22	11	4
2018	249	75	13	0		69	28		2
2019	169	52	23	2		73	39		10

<sup>1</sup> Upp till 2009 ingår suicid i statistiken

Källa: Olycksstatistik Trafikanalys.

### Vägtrafik

Under 2019 omkom 221 personer i vägtrafiken om självmord inte räknas med, jämfört med 324 personer år 2018. Detta är en minskning med drygt 30 procent jämfört med 2018, då det högsta dödstalet i vägtrafiken sedan 2009 uppmättes. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna (i personbil, buss och lastbil) i majoritet, runt 60 procent av de omkomna under det senaste decenniet, och samma gäller även för 2019. Männerna är liksom tidigare år överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Under 2019 omkom 172 män och 51 kvinnor i vägtrafiken. Det beror sannolikt på att kvinnor generellt sett följer trafikregler mer och betar sig mindre riskfyllt i trafiken jämfört med män.

Antalet svårt skadade som rapporteras av polisen respektive av sjukvården var för 2019 1 909 personer respektive 3 839 personer, jämfört med 2 195 personer respektive 4 160 personer året innan. Cyklister gick för några år sedan om personbilister som den största patientgruppen på sjukhus efter trafikolyckor.

Det systematiska arbete för ökad trafiksäkerhet som fortsatt bedrivits under 2019, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, bedöms ha i något större utsträckning bidragit till färre omkomna i trafiken. Åtgärder för säker infrastruktur som vidtas inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerhetsmålet. Under 2019 slutfördes åtgärder på det statliga vägnätet i form av hastighetsreducerande åtgärder och mötesseparerade vägar, vilket beräknas minska antalet omkomna med 6,2 personer per år. Under 2018 beräknades antalet omkomna minska med 4,0 personer till följd av motsvarande åtgärder. Även arbetet med att förebygga viltolyckor bedöms ha bidragit till ökad trafiksäkerhet.

Det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerheten i vägtrafik är att halvera antalet omkomna och minska allvarligt skadade med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Under 2019 omkom 221 personer, vilket är nära målnivån på 220 omkomna men det genomsnittliga antalet omkomna de senaste tre åren är högre än målnivån. För allvarligt skadade ligger antalet rapporterade från sjukvården 2019 under målvärdet för 2020, men medelvärdet för de senaste tre åren ligger strax över.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15 punkt 2, rskr. 2017/18:324). Regeringen har vidtagit en rad åtgärder med anledning av tillkännagivandet. Regeringen beslutade den 12 november 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller de strategiska övervägandena i fråga om införandet av automatiserad körning pågår intensiva internationella processer inom UNECE och i EU. Bland annat har EU-kommissionen inom ramen för det tredje mobilitetspaketet i maj 2018 antagit en strategi för automatiserad och uppkopplad mobilitet. Vidare har vissa andra strategiska åtgärder för att adressera frågor om en uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet vidtagits. Inom ramen för regeringens strategiska samverkansprogram Nästa generations resor och transporter, som avslutats hösten 2019, och de nya samverkansprogram som inletts 2020, förbereds ett samlat arbete för ökad digitalisering och en hållbar mobilitet.

Regeringen beslutade i augusti 2018 att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier (dir. 2018:85). Kommitténs uppdrag är att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom inledningsvis tillämpningsområdena precisionsmedicin, uppkopplad industri samt uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system. Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Kommittén ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2021. De vidtagna åtgärderna är inriktade på en bredare samordning av arbetet för uppkopplad och automatiserad mobilitet men inbegriper även automatiserad körning på väg. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Riksdagen beslutade 2014 att tillkänna för regeringen att den nuvarande möjligheten att bevilja att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameterutrustning om det finns synnerliga skäl för det (taxameterdispens) borde upphävas (bet. 2013/14:TU18 punkt 1b, rskr. 2013/14:375). I propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) konstaterades att genom de förslag som lämnades så fanns förutsättningar för att genomföra de förändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) som krävdes med anledning av riksdagens tillkännagivande. Den 11 april 2019 beslutade regeringen om ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) som innebär att det från den 1 januari 2021 inte längre kommer vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd att få taxameterdispens. Detta kommer att ske genom att 5 kap. 2 § taxitrafikförordningen upphör att gälla den 1 januari 2021. Regeringen anmälde i 2020 års budgetproposition (prop. 2019/20:1, utgiftsområde 22, s. 35) att den med detta ansåg att tillkännagivandet var slutbehandlat.

Infrastrukturdepartementet remitterade i september 2020, trots det som regeringen anmälde i 2020 års budgetproposition, en promemoria med förslag om att Transportstyrelsen under 2021 ska få medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med taxameterutrustning eller särskild utrustning för taxifordon om det finns synnerliga skäl för det. Skälet till beslutet att tillfälligt återinföra taxameterdispensen är de effekter som spridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 har fått. Under en akut fas av kraftig ekonomisk tillbakagång anser regeringen att det är motiverat att minska behovet hos vissa taxiföretag att investera i installation av taxameter eller i sådan särskild utrustning för taxifordon.

## Sjöfart

Inom yrkessjöfarten omkom en person under 2019 i en s.k. sjöolycka på svenska vatten. Sjöolyckor är olyckor som har att göra med fartygets drift. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden. I fritidssjöfarten omkom 25 personer under 2019, jämfört med 14 personer året innan. Män dominerar statistiken och står för 23 av 25 omkomna under året. Den rapportering som möjliggör mätning av antal skadade i fritidssjöfarten är, liksom vid de senaste årens måluppföljning, under utveckling.

Den 16 juli 2020 beslutade regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter (I2020/01983/TM). Transportstyrelsen ska redogöra för uppdraget senast den 1 oktober 2020. Under innevarande år har fritidsbåtstrafiken ökat markant och därmed även olycks-tillbudet. Regeringen avser att följa denna fråga noggrant och om det skulle uppstå någon förändring i fritidsbåtslivet som pekar på behov av en framtida reglering kommer regeringen att agera.

## Bantrafik

I bantrafiken omkom under 2019 totalt 112 personer, varav 18 personer i olyckor och 94 i självmord. Självmorden har sedan år 2000 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Bantrafiken är det enda trafikslag där de allvarligt skadade är färre än de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget), vilket beror på att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed dödliga. Spårvägstrafikens roll är marginell för omkomna i olyckor och självmord, men står för nära hälften av de allvarligt skadade.

Trafikverket bedömer att myndighetens åtgärder inom järnvägsområdet under 2019 leder till att antalet omkomna minskar med två personer per år, jämfört med 2018 då bedömningen var fem personer. Regeringen har under 2019 uppdragit åt Trafikverket att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Utvecklingen innebär en fortlöpande minskning av antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet som helhet.

## Luffart

Antalet omkomna i luftfarten varierar mycket över åren, sedan 2006 mellan en och 12 omkomna per år. Under 2019 omkom ingen inom ”linjefart och ej regelbunden trafik” och i övriga flyget omkom 10 personer.

För allvarligt skadade är inrapporteringen till Transportstyrelsen i vissa delar av luftfarten frivillig och därmed bristfällig. De senaste tio åren har 49 personer omkommit inom luftfarten. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade inom privatflyget samt inom det sportbetonade flyget.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten (bet. 2016/17:TU10 punkt 10, rskr. 2016/17:185). Sedan riksdagen beslutade tillkännagivandet har Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen den 28 juni 2019 redovisat underlag om obemannade luftfartyg som bl.a. innehåller en beskrivning av användningen av drönare i Sverige och en analys kring utvecklingsområden och utmaningar i förhållande till användningen av drönare på kort och lång sikt. Vidare inrättades 2018 ramar för nya EU-gemensamma regler för drönare, varefter mer detaljerade regler beslutades under våren 2019 (kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg). Utifrån de EU-rättsakter som beslutades under våren 2019 har nationella



bestämmelser som kompletterar de två rättsakterna beretts inom Regeringskansliet. Regeringen beslutade den 27 februari 2020 om en ändring i luftfartsförordningen (2010:770), som innebär att Transportstyrelsen ges avgiftsbemyndiganden för dess hantering enligt EU-rättsakterna. Vidare bereds för närvarande förslag till de förordningsändringar som är nödvändiga för att peka ut behöriga svenska myndigheter avseende de två EU-rättsakterna. Inom Regeringskansliet utarbetas vidare en promemoria med förslag på ändring av de ålderskrav som följer av de två EU-rättsakterna. Nya regler för drönare börjar gälla inom EU den 1 januari 2021. Regeringen anser mot bakgrund av detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

## Växthusgasutsläpp

Under 2019 fortsatte minskningen av växthusgasutsläpp från transporter, men minskningstakten behöver öka kraftigt för att klimatmålen ska nås.

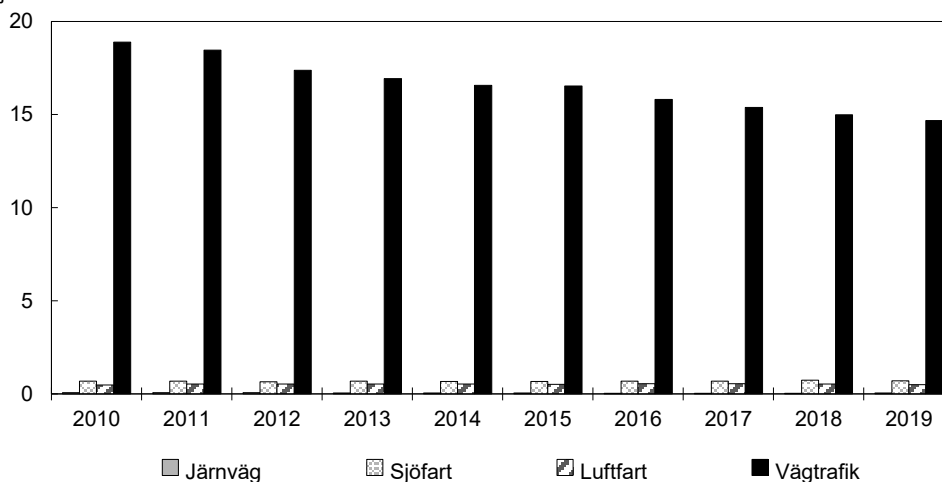
### Utsläpp från inrikes transporter

Under 2018 minskade utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, med två procent. Under 2019 minskade utsläppen från vägtrafiken, som är den dominerande utsläppskällan för inrikes transporter, enligt preliminära siffror från Trafikverket med ungefär två procent. Enligt preliminära siffror från Trafikanalys har utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, minskat med ungefär 21 procent under åren 2010–2019. Minskningen gäller såväl persontransporter som godstransporter. De minskade utsläppen är huvudsakligen ett resultat av att andelen biodrivmedel i vägtrafiken har ökat samtidigt som fordonen blivit mer energieffektiva.

Utsläppen från inrikes flyg, som inte ingår i etappmålet, minskade preliminärt med ca 7 procent mellan 2018 och 2019, till största del beroende på minskat flygande, se diagram 3.6.

**Diagram 3.6 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 2010–2019**

Miljoner ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter



Källa: År 2010–2018: Naturvårdsverket, 2019: Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, men inte i den takt som krävs för att nå målet. Etappmålet bedöms inte kunna nås med befintliga styrmedel. Regeringen konstaterar att transportsektorn har goda förutsättningar att minska utsläppen genom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och fartyg, elektrifiering och genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel.

De åtgärder som har vidtagits har hittills inte på ett tydligt sätt gjort Sverige till ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgänglig-

heten. Regeringen bedömer dock att förutsättningarna för att minska sektorns utsläpp har förbättrats genom att bonus–malus-systemet och reduktionsplikten har trätt i kraft, samt att EU har enats om nya utsläppskrav för lätta och tunga fordon (se även avsnitt 1.6.3 i utgiftsområde 21 Energi).

#### Utsläpp från internationella transporter

Utsläppen från sådant bränsle som internationell luftfart och sjöfart bunkrar i Sverige ingår inte i det transportsektorns klimatmål till 2030. Dessa utsläpp har ökat under en längre tid, men preliminära beräkningar från Transportstyrelsen pekar mot minskade utsläpp under 2019. De utsläppssiffror som redovisas kan spegla förändringar i bunkringsmönster lika mycket som förändringar i resande- och transportvolymerna till och från Sverige.

Regeringen har under 2019 fortsatt vara aktiv inom den Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för att minska den internationella luftfartens respektive sjöfartens klimatpåverkan.

#### Energieffektivitet

Enligt senaste statistik för persontransporter förbättrades energieffektiviteten mellan 2017 och 2018, uttryckt i energianvändning per personkilometer. Detta gäller såväl persontransporter på väg som med luftfart. Under 2019 har den genomsnittliga energieffektiviteten hos nya personbilar fortsatt att förbättras. Nya personbilars genomsnittliga koldioxidutsläpp minskade under 2019 till 120 g/km (123 g/km under 2018). Minskningen beror framför allt på en ökad andel laddbara bilar i nybilsförsäljningen. Andelen laddbara personbilar av de totala nyregistreringarna var 11,4 procent under 2019 (8,2 procent under 2018) varav nästan två tredjedelar var laddhybrider. På EU-nivå bedöms de krav på minskade genomsnittliga koldioxidutsläpp som fordonstillverkarna måste uppnå leda till ett ökat utbud av laddbara fordon. Bonus–malus-systemet och det statliga stödet till laddinfrastruktur är också viktiga faktorer för det ökade antalet laddbara personbilar.

Även för godstransporter förbättrades energieffektiviteten enligt senaste statistik mellan 2017 och 2018, uttryckt i energianvändning per tonkilometer. Detta gäller såväl godstransporter på väg som på järnväg. Under 2019 förbättrades energieffektiviteten hos nya lätta lastbilar.

#### Påverkan på naturmiljö och kulturlandskap

Transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet har inte förändrats på ett avgörande sätt under 2019 jämfört med 2018.

Trafikverkets riktade fysiska åtgärder bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden och främja positiva värden. Åtgärderna motverkar den negativa utvecklingen av infrastrukturens landskapspåverkan men förändringarna är små i förhållande till de stora behoven i hela transportsystemet. Förändringar i samhället och i landskapet i stort liksom trafikutvecklingen påverkar behoven. Utvecklingen av antalet viltolyckor och utbredningen av invasiva främmande arter har varit negativ trots riktade åtgärder. Under 2019 fokuserade Trafikverket bl.a. på att skapa säkra passager för klövvilt och andra djur, totalt 107 nya passager. Även restaurering och förbättring av alléer och andra kulturmiljöer har genomförts under året. Totalt har 598 åtgärder genomförts fördelade på 169 alléer, 114 milstenar och kilometerstolpar, 64 kulturvägar och 251 åtgärder för artrika vägkanter.

Trafikverket har arbetat med att ta om hand förorenade områden och genomfört insatser i olika arbetsfaser, från första identifieringen till friklassning av områden. Här redovisas

antalet områden som genomgått respektive fas. Trafikverket har under året identifierat 416 förorenade områden, 262 områden har inventerats, 164 har undersökts översiktligt, 58 har detaljerat undersökts, 27 har efterbehandlats och 36 områden har friklassats. Det innebär en ökning i samtliga grupper jämfört med föregående år. Utöver dessa undersöker och efterbehandlar Trafikverket föroreningar löpande i samband med underhålls- respektive investeringsprojekt. Under 2019 betalades 195 miljoner kronor ut för ersättning enligt den s.k. miljögarantin som innebär ersättning till vissa bolag för att hantera historiska miljöskador orsakade av verksamhet som bedrivits av Luftfartsverket, Vägverket, Banverket och Statens järnvägar. Bland annat har miljögarantin använts för olika åtgärder och pilotprojekt med anledning av PFAS-föroreningar kopplade till Swedavia AB och flygplatser.

Trafikverket har arbetat för att fasa ut användningen av kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen, genom att t.ex. ställa krav i upphandlingar. Utfasningsarbetet har resulterat i att antalet använda produkter med särskilt farliga ämnen har minskat från över 70 produkter 2009 till 11 produkter 2019.

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp. Variationerna i de senaste tre rapporterade åren har varit små.

### **Påverkan på människors hälsa och livsmiljö**

Transportsystemets negativa påverkan på människors hälsa och livsmiljö är omfattande och har inte förändrats på något avgörande sätt det senaste decenniet. Det gäller även mellan 2019 och 2018.

#### **Lufföroreningar**

De senaste uppgifterna för partiklar PM10 visar att miljö kvalitetsnormen vid mätplatserna för partiklar PM10 under 2018 överskreds endast i Visby, Sundsvall och Uppsala. Antalet dagar med överskridanden har minskat över tid, även om de årliga variationerna är stora.

Under 2018 överskreds miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid för både dygn och timme i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Umeå, Skellefteå och Örnsköldsvik. Data för 2019 finns inte tillgänglig ännu.

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Höga halter av kvävedioxid är dock alltjämt ett problem i många svenska tätorter och fortfarande orsakar trafikavgaser ca 2 800 dödsfall årligen. Minskningen av utsläppen går långsamt till följd av ökad trafikmängd och en ökad andel dieselfordon. En långsiktigt nedåtgående trend för årsmedelvärdet kan ses i Stockholm (mätpunkt Hornsgatan). I övriga kommuner har det varit svårt att utläsa några tydliga trender men halterna under de senaste åren indikerar en generellt minskande trend. I de kommuner som mäter kvävedioxid i fler än ett gaturum kan halterna variera kraftigt mellan de olika gaturummen.

Regeringen beslutade under 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag på hur ett förbud mot försäljning av nya diesel- och bensindrivna bilar ska genomföras samt när fossila drivmedel ska ha fasats ut (dir. 2019:106). Utredningen ska redovisa sitt uppdrag den 1 februari 2021.

#### **Buller**

Omgivningsbuller fortsätter att vara ett allvarligt miljöproblem som påverkar människors hälsa och välbefinnande. Uppskattningsvis utsätts nästan två miljoner personer i Sverige för trafikbuller som överstiger riktvärdet utomhus vid sin bostad, varav cirka en halv miljon personer av buller från statliga vägar och järnvägar. Buller från väg- och spårtrafik

i Sverige beräknas under ett år orsaka att ca 500 människor dör i förtid till följd av hjärtinfarkt eller stroke. Under 2019 genomfördes bulleråtgärder på statliga vägar för 1 118 personer, jämfört med 1 367 år 2018, och åtgärder på statliga järnvägar för 3 875 personer, jämfört med 1 180 år 2018. Av dessa har cirka 1 400 personer bedömts tillhöra de mest bullerutsatta längs det befintliga väg- och järnvägsnätet. Trenden de senaste tre åren är ett ökat antal bulleråtgärder längs statlig järnväg och en minskning längs statlig väg.

#### Fysiskt aktiva resor

Det aktiva resandet i dagens transportsystem har enligt en försiktig uppskattning ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som de negativa effekter som orsakas av buller, luftkvalitet och dödsfall i trafiken. Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla, mer än 60 minuter per dag är knappt fyra procent. Andelen vuxna (18–84 år) som använder aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag har minskat till 16 procent 2016 enligt senaste nationella resvaneundersökningen.

Ett etappmål inom miljömålssystemet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025. Kollektivtrafik, cykel och gång stod för i genomsnitt 20,2 procent av resandet under perioden 2011–2016. För 2016 var motsvande siffra 21,9 procent. Andelen persontransportresor till fots och med cykel har förhållit sig relativt konstant under åren. För att främja ökad och säker cykeltrafik har Trafikverket under 2019 byggt 82 kilometer ny statlig cykelväg. Vidare har det under 2019 byggts 23 nya planskilda korsningar för gång och cykel, varav cirka hälften med medel från nationell plan.

### 3.3.4 Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029

#### Investeringar

##### Ekonomiska ramar

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029 är enligt riksdagens beslut 622,5 miljarder kronor, varav 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, 125 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar och 164 miljarder kronor ska användas vidmakthållande av statliga vägar.

Tillkommande medel är intäkter från banavgifter som 2019 uppgick till 1,9 miljarder kronor, jämfört med 1,8 miljarder kronor 2018. Medfinansiering uppgick 2019 till 979 miljoner kronor, varav 402 miljoner kronor från kommuner och regioner samt 577 miljoner kronor 2019 från externa aktörer. Motsvarande siffror för medfinansiering 2018 är 990 miljoner kronor, varav 751 miljoner kronor från kommuner och regioner samt 239 miljoner kronor från externa aktörer. Utbetalningarna från Europeiska kommissionen via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) uppgick 2019 till 114 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling, varav de största utbetalningarna avsåg ERTMS på 38 miljoner kronor, ITS 28 miljoner kronor, ny järnväg Landvetter-Göteborg 13 miljoner kronor och Hamnbanan i Göteborg 12 miljoner kronor. Motsvarande totalsumma 2018 var 104 miljoner kronor.

##### Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 3.2.

Den totala investeringsvolymen för 2019 har ökat med ca 4 miljarder kronor, varav investeringsvolymen på järnväg och namngivna objekt har ökat kraftigt och står för ca 75 procent av den totala ökningen. Även investeringsvolymen på väg har ökat men

inte lika mycket. Den totala investeringsvolymens ökning faller sig naturlig eftersom den nuvarande planperioden har en ökad ekonomisk ramnivå, som i normalfallet faller ut ett år efter en ny planperiods början.

**Tabell 3.2 Verksamhetsvolym investeringar, nationell plan och länsplan**

Miljoner kronor, löpande priser 2018 och 2019, exklusive medfinansiering från annan part än staten

År	2018	2019
<b>Nationell plan, verksamhetsvolym investeringar</b>		
Jämväg	10 038	13 195
<i>varav namngivna objekt</i>	8 314	11 526
Väg	11 171	12 050
<i>varav namngivna objekt</i>	7 124	8 276
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfarsverket <sup>1</sup>	494	255
<i>varav namngivna objekt</i>	453	239
Luffart, inkl. statlig medfinansiering <sup>2</sup>	176	69
<i>varav namngivna objekt</i>	176	0
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 196	2 224
Miljöåtgärder	231	542
Planering investeringsåtgärder	116	120
Utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering <sup>3</sup>	2 444	2 763
<i>varav investeringar i nationell och regional plan</i>	2 014	2 188
<i>varav stadsmiljöavtal<sup>4</sup></i>	430	575
<b>Summa nationell plan, verksamhetsvolym investeringar</b>	<b>26 867</b>	<b>31 219</b>
<b>Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar</b>		
<i>Namngivna objekt</i>	1 574	1 304
<i>Trimnings- och miljöåtgärder<sup>5</sup></i>	1 001	1 075
<b>Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar</b>	<b>3 038</b>	<b>2 909</b>

<sup>1</sup> Avser investeringar i nationell plan som Trafikverket ansvarar för samt om- och nybyggnadsåtgärder i farleder och slussar som Trafikverket finansierar via nationell plan men där Sjöfartsverket är ansvarigt för genomförandet. Utöver dessa medel tillkom knappt 277 mnkr 2019.

<sup>2</sup> Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för samt för 2018 även medfinansiering av Sälens flygplats.

<sup>3</sup> Avser utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering i regionala och nationella planer samt stadsmiljöavtal.

<sup>4</sup> Regeringen beslutade i april 2019 att ändra förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer så att stadsmiljöavtalen breddas till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Ändringen trädde i kraft den 22 maj 2019. Kommuner och regioner som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

<sup>5</sup> Exklusive upplösta miljöavsättningar.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar 2019 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US och I2020/00613/US).

Under 2019 har Trafikverket fattat beslut om stöd för stadsmiljöavtal på 575 miljoner kronor, vilket är lägre än regeringens satsning om upp till en miljard kronor per år, totalt 12 miljarder kronor under planperioden. År 2018 uppgick summan för stöd för stadsmiljöavtal 430 miljoner kronor. Under perioden 2015–2019 har Trafikverket beviljat stöd om ca 4 miljarder kronor fördelat på 65 olika kommuner och regioner, vilket ger ett genomsnitt på ca 800 miljoner kronor per år. I juni 2019 beviljade Trafikverket ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 1,5 miljarder kronor.

I tabell 3.2 Verksamhetsvolym investeringar visas utfallet för trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för 2018 och 2019. En linjär förbrukning över planperioden 2018–2029 skulle ge ca åtta procent per år av den tolvåriga ramen som för trimningsåtgärder uppgår

till 35,4 miljarder kronor och för miljöåtgärder uppgår till 9,6 miljarder kronor. Framdriften för trimningsåtgärder för 2019 har varit högre än så, men är mer eller mindre oförändrad mellan åren 2018 och 2019. Framdriften för miljöåtgärder är i likhet med tidigare år inom planperioden lägre än vad en linjär förbrukning, 800 miljoner kronor per år, skulle innebära men har ökat från år 2018.

Framdriften av åtgärder i länsplanerna, vars tolvåriga ekonomiska ram uppgår till 36,6 miljarder kronor, har varit relativt hög för trimnings-, effektiviserings- och miljöåtgärder och har även ökat något för 2019.

### Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2019

För en sammantagen bedömning av samhällsekonomisk effektivitet ingår normalt även en bedömning av de samhällsekonomiska effekterna av de objekt som tagits i bruk under året. Under 2019 öppnades 18 objekt för trafik, varav sex järnvägsinvesteringar och tolv väginvesteringar. För fem av objekten redovisades en positiv samhällsekonomisk lönsamhet, medan fyra objekt angavs ha negativ lönsamhet. För övriga nio objekt angavs inte sådana bedömningar, till stor del på grund av innehållsförändringar i objekten. Utöver de objekt som öppnats för trafik år 2019 och som anges i tabell 3.3 nedan öppnade tre namngivna järnvägsobjekt och fyra vägobjekt, varav ett namngivet och tre regionala länsplaneobjekt. Uppföljning för dessa objekt sker i samband med redovisning för 2020.

**Tabell 3.3 Objekt öppnade för trafik 2019**

Trafikslag	Plantyp	Objektnamn
Järnväg	Nationell plan	Stockholm C–Sörentorp, ökad kapacitet <sup>1</sup> ; Flemingsberg, ytterligare plattformsspår, spår 0; Skruv, mötesstationer; Kontinentalbanan, persontrafikanpassning.
Väg	Nationell plan	E4 Ullånger–Docksta; Väg 70 Trafikplats Smedjebacken; Väg 50 Askersund–Åsbro; E18 Norrtälje–Kapellskär <sup>1</sup> ; E18 Trafikplats Roslags Näsby; E20 Förbi Hova; Väg 26 Månseryd–Mullsjö; E6 Trafikplats Flädie.
Järnväg	Länsplan	Vega pendeltågsstation <sup>1</sup> ; Södertälje centrum, bangårdsombyggnad.
Väg	Länsplan	Väg 335 Överhörnas–Sidensjö; Väg 34 Rimforsa–Skeda udde; Väg 73 Vega trafikplats; Väg 63 Edsgatan–Vallargärdet.

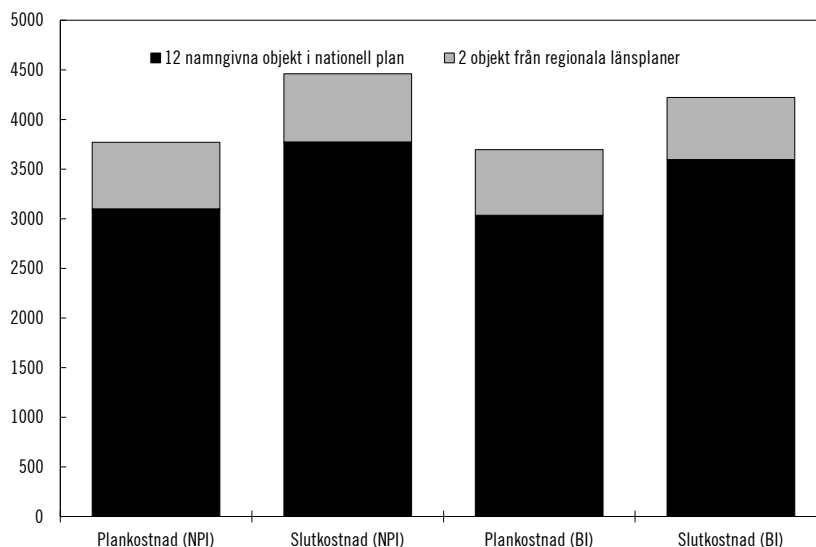
<sup>1</sup> Stockholmsöverenskommelsen 2007.

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2019.

Den slutliga totala investeringskostnaden i nettoprisindex (NPI) för de objekt som öppnats för trafik 2019 uppgick sammanlagt till 5,46 miljarder kronor, varav 1,68 miljarder kronor för objekt i regionala länsplaner, se diagram 3.7. Motsvarande siffror för 2018 var 6,76 miljarder kronor respektive 0,53 miljarder kronor.

### Diagram 3.7 Uppföljning nettoprisindex (NPI) och branschindex (BI) – objekt öppnade för trafik 2019

Tusentals kronor, prisnivå 2018–06



Källa: Trafikverket årsredovisning 2019.

Sammantaget har de objekt som öppnats för trafik 2019 fördyrats 18 procent jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen och 14 procent jämfört med beräknad byggstartskostnad (omräknat med nettoprisindex, NPI), vilket påverkar lönsamheten. Fördyringar jämfört med den bedömda kostnaden kan delvis förklaras av bl.a. oförutsedda kostnader och innehållsförändringar samt delvis av prisutvecklingen i branschen, branschindex (BI). Med hänsyn till prisutvecklingen i branschen har objekten sammantaget fördyrats 14 procent jämfört med beräknad plankostnad respektive 9 procent jämfört med beräknad byggstartskostnad. De objekt som öppnades för trafik 2018 hade sammantaget blivit 7 procent billigare jämfört med den bedömda kostnaden då objekten togs med i planen (kostnaden omräknad med NPI). Skillnaden mellan den bedömda kostnaden och slutkostnad när objekten öppnas för trafik kan variera mellan åren beroende på vilka objekt som öppnar för trafik ett år. Det är därför svårt att dra slutsatser för planen som helhet utifrån resultatet enskilda år. Den samhällsekonomiska lönsamheten uttryckt som nettonuvärdeskvot var oförändrad eller hade ökat jämfört med bedömd lönsamhet vid planbeslutet för två vägobjekt och ett järnvägsobjekt som öppnade för trafik 2019 men hade minskat för sju objekt. Den försämrade lönsamheten för dessa objekt beror till stor del på ökade objektkostnader.

På regeringens uppdrag följer Trafikverket upp lönsamheten för objekt fem år efter att de öppnats för trafik. Uppföljning av namngivna objekt som öppnades för trafik 2014 visar att 75 procent av objekten har uppnått den nytta som beskrevs vid fastställelse av dåvarande plan. För uppföljda vägobjekt bedöms den samhällsekonomiska lönsamheten ha ökat för alla objekt utom för ett, där hastighetssänkning bedöms vara en orsak.

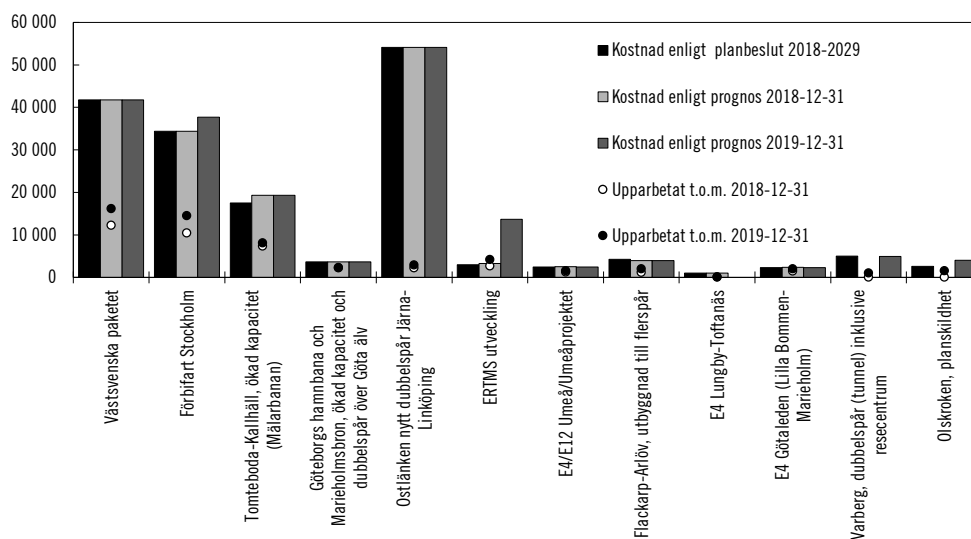
#### Uppföljning av kostnader för pågående objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029

I diagram 3.8 nedan redovisas uppföljning och prognos över kostnaderna för större namngivna investeringsobjekt i den nationella planen. För fyra av de pågående, större namngivna investeringsobjekten i den nationella planen för perioden 2018–2029 bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka märkbart jämfört med plankostnaden. Den största kostnadsökningen gäller objektet Förbifart Stockholm och beror på en lägre produktionstakt till följd av hävning av kontrakt med entreprenad samt geologiska förutsättningar för tunnelbygge. Kostnadsökningen för de andra tre objekten bedöms bero på bl.a. dåliga markförhållanden och innehållsförändringar. För ett objekt bedöms

kostnaderna minska. För övriga objekt skiljer sig prognosen för 2019 fem procent eller mindre jämfört med prognosen för 2018.

**Diagram 3.8 Prognos och uppföljning större investeringar i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029**

Tusentals kronor, prisnivå 2017



Källa: Trafikverkets årsredovisning 2019 och ERTMS Årsrapport 2019.

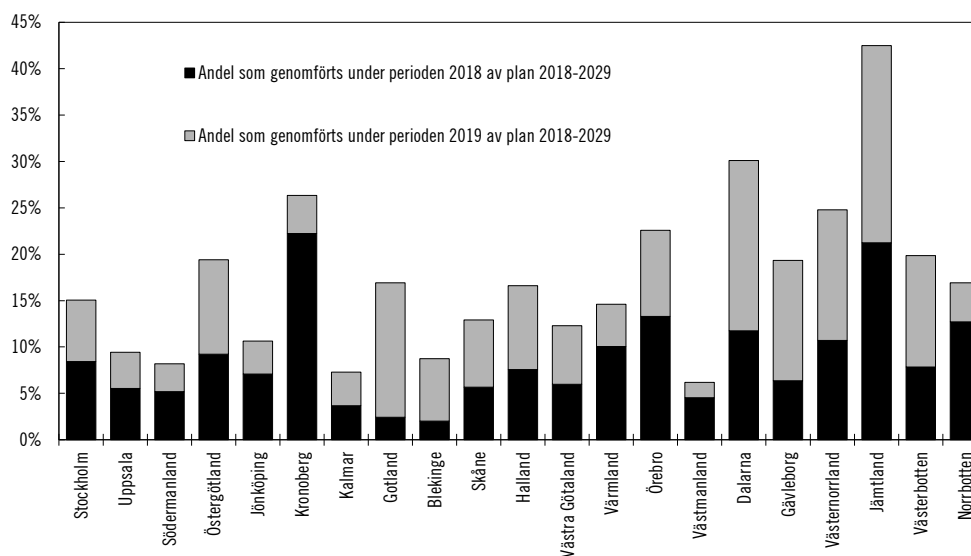
Sedan regeringen beslutat att fastställa den nationella trafiklagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 har fyra pågående objekt förordrats märkbart, en sammanlagd prognosökning om ca 7,6 miljarder kronor.

#### Uppföljning av länsplaner för regional infrastruktur

I diagram 3.9 nedan visas hur stor andel som genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län. En linjär förbrukning skulle ge ca åtta procent per år. Med nuvarande förbrukningstakt kommer en del regioner att förbruka sina medel tidigt under planperioden.

**Diagram 3.9 Uppföljning länsplaner för regional infrastruktur perioden 2018–2029**

Procent



Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2018 och 2019.



## Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen innebär att genomföra nödvändiga underhållsarbeten av statliga anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla vägar och järnvägar framkomliga och att bevara dem så att deras avsedda funktion kan upprätthållas under hela livstiden. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet.

Under 2019 var Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten i enlighet med tabell 3.4.

**Tabell 3.4 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Miljoner kronor

	2019	2018	2017	2016	2015
Drift och underhåll av vägar	11 621	10 663	10 355	9 751	10 400
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 231	1 184	1 186	1 301	1 187
Bidrag för drift av enskild väg	1 211	1 126	1 135	1 204	1 131
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	9 320	8 150	8 703	8 040	7 332
Forskning och innovation	235	179	177	177	151
<b>Totalt</b>	<b>23 618</b>	<b>21 302</b>	<b>21 556</b>	<b>20 473</b>	<b>20 201</b>

Källa: Trafikverkets regleringsbrev.

### Vägunderhåll

En viktig del av vägunderhållet är beläggningsunderhåll. Under 2019 utfördes arbeten för 3,2 miljarder kronor. För beläggningsunderhållet har Trafikverket en framtagen underhållsstandard som utgör ett verktyg för verksamhetsplaneringen. Målet är att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från beslutad standard. Andelen vägar som avviker från standarden har varit relativt konstant de senaste tio åren för de flesta vägtyper och är ca 2–5 procent. En kraftig försämring har dock skett sedan 2014 avseende storstadsvägar där avvikelserna 2019 ligger på 10 procent. Under 2019 avstannade dock de senaste årens ökning. Av tabell 3.5 framgår hur kostnaderna för beläggningsunderhåll har fördelats per vägtyp.

**Tabell 3.5 Nedlagda kostnader förebyggande beläggningsåtgärder för respektive vägtyp**

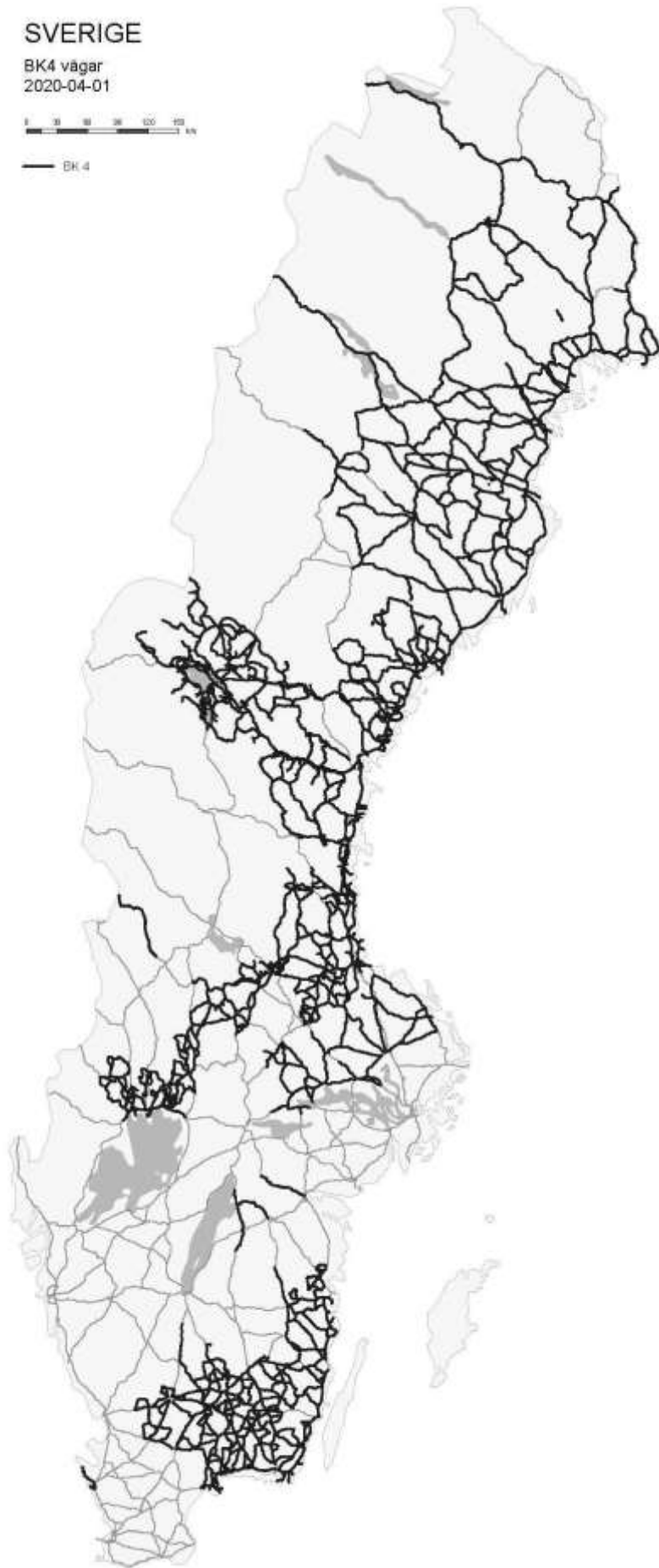
Vägtyp	Andel av total vägyta, %	Kronor per kvadratmeter väg per år				
		2019	2018	2017	2016	2015
Storstadsvägar	2	7	7	5	9	8
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	19	4	4	4	4	5
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	27	5	5	4	5	4
Övriga för näringslivet viktiga vägar	27	3	2	3	3	4
Vägar som är viktiga för landsbygden	4	1	2	1	2	3
Lågtrafikerade vägar	20	2	2	2	2	2
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

Källa: Trafikverket.

Vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. På många håll har vintern 2019/2020 varit mild men i de norra delarna av Sverige har snömängderna varit ovanligt stora. Under 2019 är kostnaderna för vinterväghållning ca 2 miljarder kronor vilket är i nivå med 2018.

För att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten har bärighetsåtgärder genomförts. Av de statliga vägarna håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1

och BK4, och på dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. För att möta näringslivets efterfrågan på att använda tyngre fordon har delar av vägnätet under 2019 fortsatt byggts ut för bärighetsklass BK4. Under året öppnades ca 8 100 kilometer vägar för BK4. Se karta där det redovisas de statliga vägar som från och med april 2020 är öppnade för BK4.



Vägfärjor utgör på vissa platser en viktig del av vägnätet. Under 2019 togs Trafikverkets första laddhybridfärja Tellus i drift. Fartyget kan köras med konventionella bränslen eller med elektricitet genom batteridrift.

### Järnvägsunderhåll

Aldrig tidigare har det under ett år framförts så många tåg som under 2019. Totalt har Trafikverket trafikerat 1 425 968 tåg, vilket är en ökning med 0,8 procent sedan 2018. Verksamhetsvolymen för underhåll av järnvägar har ökat under 2019. Det är framför allt andelen reinvesteringar i anläggningen som har ökat. De ökade reinvesteringarna har medfört att i huvudsak delar av de högratifierade banorna har fått en högre robusthet och att tidigare hastighetsnedsättningar till följd av brister har minskat vilket medfört en ökad kapacitet. Exempel på åtgärder som genomförts är spårbyten, byte av växlar och renovering av kontaktledningar. Under 2019 utfördes åtgärder inom dessa områden för totalt ca 1,5 miljarder kronor. I tabell 3.6 redovisas hur kostnader för underhåll och reinvesteringar av järnvägsanläggningen har fördelats per bantyp i förhållande till antalet tågakilometer och antalet spårmeter. I kronor per spårmeter är det banor i storstad som kostar mest att underhålla. Om man sätter kostnaden i relation till mängden trafik och i stället studerar kostnaden per tågakilometer är det de lågratifierade banorna som kostar mest i underhåll.

**Tabell 3.6 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågakilometer och antalet spårmeter**

Bantyp	Miljoner tågakilometer 2019	Andel, %	Spårkilometer 2019	Andel, %	Kronor per- spårmeter 2019	Kronor per tågakilometer per år				
						2019	2018	2017	2016	2015
Storstad	39,1	24	1512	11	1063	41	39	39	40	41
Större stråk	65,8	41	4369	31	428	28	33	37	37	28
Godstransport och resandestråk	42,6	26	4586	32	473	51	41	33	33	38
Dagliga resor och arbetspendling	12,6	8	1999	14	354	56	50	56	44	44
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,2	1	1455	10	193	242	276	239	202	216
Ringa eller ingen trafik	0,0	0	325	2	28	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>161,2</b>	<b>100</b>	<b>14 245</b>	<b>100</b>	<b>467</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>37</b>

Källa: Trafikverket.

Ett sätt att följa underhållets effekter på järnvägsanläggningen är att analysera hur antalet infrastrukturrelaterade tågstörande fel i anläggningen i förhållande till trafikeringen varierar över tid. Under 2019 har antalet fel minskat för samtliga bantyper. För banor i storstadsområden är den långsiktiga trenden positiv och antalet fel har minskat de senaste fem åren. För de övriga bantyperna är förändringen mellan åren under motsvarande tidsperiod liten.

## 3.4 Analys och slutsatser

Takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå klimatmålen. Sedan 2009 har fordonen på svenska vägar blivit mer energieffektiva. För att nå en ny nivå av energieffektiva fordon krävs dock ett storskaligt genombrott för elfordon. Under samma period har trafikarbetet ökat snabbare än transportarbetet, vilket indikerar en minskad transporteffektivitet. Regeringen har sedan tidigare konstaterat att Sverige behöver bli ett mer transporteffektivt samhälle.

Spridningen av det nya coronaviruset har drabbat transportbranschen hårt då det har lett till stora ekonomiska påfrestningar för såväl företag som myndigheter inom luftfart och sjöfart. Transporter med flyg har minskat dramatiskt, likaså persontransporter med färje-

sjöfarten. Passagerarflyget och fraktflyget både utrikes och inrikes har med få undantag upphört. Mot bakgrund av regeringens ambition att resandet med kollektivtrafik ska öka är det också bekymrande att spridningen av det nya coronaviruset påverkat kollektivtrafiken negativt. Regeringens insatser med anledning av pandemin har kunnat möta flera akuta behov som uppstått, men ytterligare insatser kommer att krävas för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Transporter är nödvändiga och bidrar till att samhället fungerar, de ger tillgång till bl.a. arbetsplatser, skolor, sjukvård och fritidsaktiviteter. Men utvecklingen för att nå de transportpolitiska målen går inte tillräckligt snabbt. Transportförsörjningen för medborgarna och näringslivet i hela landet bedöms varken vara samhällsekonomiskt effektiv eller långsiktigt hållbar. Alla användare av transportsystemet betalar inte för de samhällsekonomiska kostnader som transportererna orsakar. Det finns brister i tillgänglighet och utsläppen av växthusgaser behöver minska i snabbare takt för att klimatmålen ska nås. Däremot har trafiksäkerheten för alla trafikslag ökat. Det finns även en rad andra positiva tendenser i uppföljningen, även om transportsystemet fortsatt påverkar människors hälsa och livsmiljö negativt.

Genomförda investeringar, reinvesteringar och underhållsåtgärder bedöms under 2019 sammantaget ha bidragit positivt till de transportpolitiska målen genom förbättrad punktlighet, kapacitet, robusthet, användbarhet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet bedöms ha förbättrats, exempelvis har persontågens punktlighet inte varit högre sedan 2013, och även godstågens punktlighet återhämtade sig under 2019 och ligger nu på en högre nivå än när målen antogs.

Regeringens bild är dock att tillgängligheten för godstransporterna sammantaget inte har förbättrats sedan de transportpolitiska målen antogs 2009, utan snarare försämrats något och arbetet med att öka tillgängligheten för godstransporter behöver därför fortsätta. Samtidigt som svensk infrastruktur för godstransporter sammantaget fungerar relativt väl, bedömer regeringen att det finns utrymme för förbättringar framför allt när det gäller hur järnvägen fungerar. Annat som kan förbättras är vägarnas standard, andelen totalstopp för vägtrafiken och den tillgänglighet som sjöfarten kan erbjuda.

Det finns tydliga tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader, som dessutom ökar över tid. Områden med en relativt god tillgänglighet utvecklas positivt, medan områden med sämre tillgänglighet utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet. Skillnaderna geografiskt avser både uppmätt tillgänglighet och hur nöjda människor och företag är med tillgängligheten.

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster vilket ofta bottnar i orsaker utanför transportsystemet. Kvinnor och män berörs i lika stor utsträckning av beslut inom transportsektorn. I beslutande församlingar relaterade till transportsektorn på regional respektive lokal nivå är dock kvinnor underrepresenterade. Möjligheten att använda transportsystemet för personer med funktionsnedsättning har förbättrats.

Transportsystemet är beroende av att det finns välfungerande marknader som i sin tur bl.a. förutsätter sund konkurrens mellan företag och tillgång till utbildad arbetskraft. Regelefterlevnaden bland buss-, taxi- och gods företag ökar.

Under 2019 omkom 221 personer i vägtrafiken. Det är den lägsta siffran någonsin. En utmaning inom trafiksäkerhetsområdet är dock att cyklister utgör den största gruppen allvarligt skadade. Regeringen bedömer nu att etappmålet om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020 kommer att nås, vilket är glädjande.

Transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet har inte förändrats på ett avgörande sätt jämfört med året innan. Trafikverkets åtgärder inom området ger positiva bidrag, men förändringarna, särskilt gällande landskapsanpassning, är små i förhållande till de stora behoven i hela transportsystemet. Effekterna av de positiva bidragen motverkas av förändringar i samhället och i landskapet i stort liksom av trafikutvecklingen. Regeringen noterar särskilt ökningen i antalet viltolyckor och spridningen av invasiva främmande arter.

Befolkningen ökar snabbast i tätorter. Fler personer kan därmed bli exponerade för buller och luftföroreningar från trafik. Samtidigt finns större möjlighet att nyttja fysiskt aktiva resor i städer och det fysiskt aktiva resandet i dagens transportsystem har enligt en försiktig uppskattning ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som de negativa effekter som orsakas av buller, luftkvalitet och dödsfall i trafiken. Regeringen menar att fysiskt aktiva resor är viktiga ur flera perspektiv, det kan ge ökad hälsa för den enskilde, minskade samhällskostnader och har även potential att öka transporteffektivitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet i samhället. Det är därför oroande att få unga i tillräcklig utsträckning använder transportsätt som innebär att de är fysiskt aktiva.

Även om flera viktiga aspekter har utvecklats positivt över tid bedömer regeringen att transportsystemet i sin helhet inte har utvecklats i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet och det kvarstår bl.a. geografiska tillgänglighetsskillnader och särskilda utmaningar, särskilt omställningen till ett fossilfritt välfärdssamhälle, som kommer att kräva ytterligare insatser på transportområdet.

### 3.5 Politikens inriktning

Tillgänglighet, genom ett robust, användbart, tillförlitligt och långsiktigt hållbart transportsystem, är en förutsättning för att människor och näringsliv ska kunna leva och verka i hela landet. Transportsektorn står i dag för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Transportsystemets utveckling är därför central om klimatmålen ska nås. Regeringens politik ska säkerställa att Sverige är rustat för en fossilfri framtid.

Som en följd av den pågående pandemin har transportbranschen drabbats hårt av framför allt vikande efterfrågan och tillgängligheten för såväl människor som gods har påverkats. Situationen har lett till minskade intäkter för många transportföretag och en ansträngd ekonomisk situation för flera transportmyndigheter. Tillgänglighet för människor och gods har under krisen behövt, och behöver fortsatt, säkras för att samhället ska kunna upprätthålla sina grundläggande funktioner.

I den akuta krisen har regeringen verkat för att säkerställa att samhällsviktiga transporter har kunnat genomföras och för att värna sysselsättningen i transportbranschen. Fokus i återhämtningen kommer att vara omfattande investeringar i grön omställning, välfärd och jobb i hela landet. Att genomföra investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen bidrar även till att främja en ökad sysselsättning. Regeringen har en fortsatt god beredskap att ta ytterligare nödvändiga initiativ för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet.

Transportsektorn spelar en stor roll för flera av målen i Agenda 2030, inte minst när det gäller att begränsa klimatförändringar och annan belastning på miljö och hälsa samt för att tillhandahålla säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla, men har även betydelse för exempelvis arbetet med att nå riksdagens jämställdhetspolitiska mål.

Under 2020 har regeringen stått värd för den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet. Dessutom har regeringen 2020 beslutat om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet som lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Inom trafiksäkerhetsområdet återstår utmaningar, bl.a. vad gäller regelefterlevnad. Regeringen anser att det är viktigt med ökad samverkan med civilsamhället för att bemöta dessa utmaningar.

#### **Ökad takt i transportsektorns klimatomställning och stöd till branschen**

Sveriges klimatmål till 2045 innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. För att nå internationella och nationella klimatmål behöver transportsektorn ställa om. Samhället behöver bli mer transporteffektivt, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten. De transporter som sker behöver vara hållbara. Fordonen behöver vara effektiva samtidigt som de fossila drivmedlen fasas ut och ersätts av hållbara förnybara drivmedel inklusive el.

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen årligen för riksdagen redovisa vad de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen och bedöma om det finns behov av ytterligare åtgärder. Regeringen konstaterar att det behövs förbättrade effektbedömningar i klimatpolitiken och föreslår därför att Trafikverket tillförs medel för detta.

Elektrifiering är en av de viktigaste åtgärderna för transportsystemets omställning till fossilfrihet. En elektrifieringskommission ska tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar bör tas fram. En stor del av landets gods-

transporter sker regionalt. Elektrifiering av relativt korta regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmål. Regeringen föreslår därför ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena i stor skala på kort tid, se även utgiftsområde 21 Energi.

Arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin fortsätter. En större andel av godset behöver transporteras på järnväg och med sjöfart. För att stimulera transporter med järnväg avser regeringen att förlänga och vidareutveckla miljökompensationen för godstransporter på järnväg. Ambitionen är att ett fortsatt stöd ska effektiviseras för att ytterligare öka miljöstyrningen och träffsäkerheten. Stödet måste godkännas av Europeiska kommissionen.

För att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska kan bl.a. ökad användning av biodrivmedel, val av andra trafikslag samt utveckling av elflyg spela viktiga roller. Regeringen föreslår bl.a. en förlängning av stödet till forskning och utveckling av flygbiobränslen samt en satsning för att främja utvecklingen av elflyg.

Regeringen vill att andelen som reser med cykel ska öka. Cykling är ett smart sätt att ta sig till t.ex. arbete, skola och fritidsaktiviteter och bidrar samtidigt till mer hållbara transporter och bättre folkhälsa. Elcyklar gör cykling tillgängligt för fler och användbart i fler sammanhang. Regeringen föreslår därför en tvåårig satsning som syftar till att stimulera ökad och säker cykling, bl.a. i statlig cykelinfrastruktur och i samverkan med civilsamhället. En tillfällig förstärkning av stadsmiljöavtalen görs också med särskilt fokus på cykling. Regeringen föreslår även att medel för cykelforskning avsätts för Cykelcentrum vid VTI. Regeringen ser vidare över möjligheterna att förbättra statistiken för cykling i Sverige.

### **Jobb och tillgänglighet i hela landet**

Sverige är ett glest befolkat land med långa avstånd och de geografiska tillgänglighetskillnaderna har ökat över tid. Transportinfrastrukturen har stor betydelse för bl.a. näringsliv, tillväxt, bostadsförsörjning och regional utveckling i hela landet.

På landsbygden är vägnätet ofta avgörande för tillgängligheten. För att bidra till möjligheterna att leva och verka på landsbygden föreslår regeringen att extra medel ska tillföras för underhållet av väg, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Regeringen föreslår också att körkortslånet utvidgas för att öka ungdomars möjligheter på arbetsmarknaden.

Järnvägen binder ihop Sverige. För att stärka järnvägens tillförlitlighet föreslår regeringen att tillföra ytterligare medel även för järnvägsunderhåll. Det ska vara enklare att resa klimatsmart med tåg både i Sverige och till kontinenten. Regeringen har därför uppdragit åt Trafikverket att genomföra en upphandling av nattågstrafik som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser och föreslår i denna budgetproposition att ytterligare medel avsätts för ändamålet.

Kollektivtrafiken erbjuder ett klimatsmart sätt att resa. Efter förslag från regeringen har riksdagen under våren beslutat om ett tillfälligt bidrag till regionala kollektivtrafikmyndigheter för att mildra effekterna av minskat resande med anledning av den pågående pandemin och föreslår ytterligare bidrag för 2021.

Flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller snabba resor och transporter över långa avstånd, men har samtidigt en betydande miljö- och klimatpåverkan som ska minska.



Sjöfarten spelar en avgörande roll för den svenska utrikeshandeln och för Sveriges varuförsörjning. Sjöfartens andel av godstransporterna bör öka då den tack vare sin energi-effektivitet därigenom kan bidra till en minskad klimatpåverkan. I internationella sammanhang ska Sverige fortsätta att arbeta för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, stärka sjösäkerheten och förbättra arbetsmiljön.

### **Myndigheternas verksamhet är grundläggande och ska säkerställas**

Transportmyndigheternas verksamhet är i många delar grundläggande för att det svenska transportsystemet ska fungera och därmed möjliggöra en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar tillgänglighet för näringsliv och medborgare i hela landet.

Regeringen planerar under 2021 att lämna förslag om kompletteringar till säkerhetsknyddslagen (2018:585) som innebär ett starkare skydd för Sveriges säkerhet. Regeringen avser med anledning av detta att ge Transportstyrelsen ett utökat ansvar och avsätter därför 4 miljoner kronor per år från och med 2021 för tillsynsverksamhet vid Transportstyrelsen. Regeringens förslag till kompletteringar till den nya säkerhetsknyddslagen beskrivs i avsnitt 4 i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

För att stärka VTI:s forsknings- och utvecklingsåtaganden inom infrastruktur och transporter föreslår regeringen att institutet tillförs ytterligare medel. En förstärkning är också viktig för att VTI även i fortsättningen ska kunna bidra till att kunskapen om transportsektorn utvecklas.

Järnvägssektorn är en bransch som har stor tillväxtpotential och samtidigt har brist på utbildad personal. Det är nödvändigt med satsningar för att långsiktigt säkerställa personalförsörjningen inom järnvägssektorn. Fler kvinnor bör rekryteras till järnvägssektorn i syfte att öka den potentiella arbetskraften och för att få en jämnare könsfördelning inom sektorn. Arbetet med kompetensförsörjning behöver därför bl.a. öka intresset för sektorn hos både män och kvinnor. Regeringen föreslår att Trafikverkets förutsättningar för ytterligare arbete med kompetensförsörjning ska stärkas.

En grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Funktionaliteten ska även bidra till att stärka förmågan att hantera svåra påfrestningar i fredstid. Eftersom det kommer att krävas stora investeringar för att möjliggöra både anpassning av existerande infrastruktur och för nybyggnationer för att öka robustheten inför och vid höjd beredskap föreslår regeringen att myndigheterna tilldelas medel för att kunna fullfölja sina åtaganden med uppbyggnaden av det civila försvaret. Regeringen avser att återkomma med ett förslag till övergripande inriktning för det civila försvaret i den försvarspolitiska propositionen för perioden 2021–2025.

## 3.6 Budgetförslag

### 3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

**Tabell 3.7 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

2019	Utfall	24 453 997	Anslagssparande	4 361 553
2020	Anslag	25 783 685 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	25 449 109
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>30 803 884</b>		
2022	Beräknat	30 763 397 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	30 798 400 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 30 784 946 tkr i 2021 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 30 553 968 tkr i 2021 års prisnivå.

### Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för:

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- 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,
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafikanläggningar (inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag), statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och omlastning av gods till transporter med låga utsläpp,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskaphöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemutgifter,
- 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 kapitaltäcknings-garantin 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,
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock),

- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten,
- investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar,
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning,
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet, samt
- att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

**Tabell 3.8 Utveckling av Statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagposter**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
<b>Trafikverkets disposition</b>	24 329 644	25 723 786	25 388 604	30 769 711	30 729 229	30 769 327
Större investeringar i nationell plan <sup>1</sup>	14 210 180	14 687 094	15 133 370	18 006 772	17 446 858	17 742 624
Väginvesteringar	3 748 211	3 020 079	4 400 000	4 046 202	4 879 446	4 044 398
Järnvägsinvesteringar	10 170 546	10 670 420	10 508 370	13 585 570	12 404 412	13 597 226
Sjöfartsinvesteringar	241 961	996 595	200 000	375 000	163 000	101 000
Luftfartsinvesteringar	49 462	0	25 000	0	0	0
Övriga investeringar	3 345 334	3 604 924	3 058 750	4 776 852	4 898 548	4 258 394
Trimning och effektivisering samt miljö-investeringar	2 765 947	2 604 924	2 458 750	3 476 852	3 648 548	3 258 394
Stadsmiljöavtal	579 387	1 000 000	600 000	1 300 000	1 250 000	1 000 000
Investeringar i regional plan	2 909 003	2 894 975	3 100 000	3 305 300	3 362 360	3 471 002
Övrig verksamhet	2 032 667	2 230 060	2 158 584	2 170 226	2 308 765	2 334 609
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 232 034	1 305 908	1 277 298	1 313 096	1 368 312	1 385 463
Forskning och innovation	300 848	353 152	363 615	337 130	419 685	428 378
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	499 785	571 000	517 671	520 000	520 768	520 768
Totalförsvarsöverenskommelsen	13 097	13 000	12 900	93 000	143 000	243 000
Räntor och återbetalning av lån <sup>2</sup>	1 819 363	2 293 733	1 925 000	2 417 561	2 569 698	2 719 698
Räntor och återbetalning av lån för vägar	274 547	335 020	285 000	331 831	334 000	384 000
Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 544 816	1 958 713	1 640 000	2 085 730	2 235 698	2 335 698
<b>Kammarkollegiets disposition</b>	13 357	27 199	27 912	965	964	973
Medel till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.	857	1 399	2 112	965	964	973
Bidrag till kommuner för kostnader kopplat till fordonsmålvakter	12 500	25 800	25 800	0	0	0
<b>Totalförsvarsöverenskommelse</b>						
<b>Transportstyrelsens disposition</b>	8 900	9 300	9 425	9 500	9 500	9 500
<b>Luftfartsverkets disposition</b>	92 714	9 300	9 204	9 500	9 500	9 500
<b>Sjöfartsverkets disposition</b>	9 382	9 100	9 015	9 100	9 100	9 100
<b>Regeringskansliets disposition</b>	0	5 000	4 949	5 108	5 104	0
<b>Summa</b>	<b>24 453 997</b>	<b>25 783 685</b>	<b>25 449 109</b>	<b>30 803 884</b>	<b>30 763 397</b>	<b>30 798 400</b>

<sup>1</sup> Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 100 miljoner kronor.

<sup>2</sup> Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 2,7 procent 2021, 3,1 procent 2022 och 3,7 procent 2023. 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 3.13. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.9 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>25 783 982</b>	<b>25 783 982</b>	<b>25 783 982</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	448 116	429 754	657 974
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	4 571 786	4 549 662	4 356 445
varav BP21 <sup>3</sup>	373 756	429 451	204 359
- VTI:s forskning samt cykelcentrum	-15 000	-15 000	-15 000
- Förvaltningsgemensam digital infrastruktur	-8 244	-11 549	-10 641
- Främjandeinsatser kompetensförsörjning	-10 000		
- Förbättrade effektberäkningar	2 000	1 000	
- Civilt försvar 2021–2025: Transporter	80 000	130 000	230 000
- Stadsmiljöavtal	300 000	250 000	
- Ökad och säker cykling	25 000	75 000	
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>30 803 884</b>	<b>30 763 397</b>	<b>30 798 400</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Finansiering av föreslagen ökning av anslaget för VTI sker delvis genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 15 000 000 kronor 2021 och beräknas minska med 15 000 000 kronor fr.o.m. 2022.

Kompetensförsörjningen inom transportområdet, särskilt inom järnväg, ska främjas. Anslag 1:3 *Trafikverket* ökas med 10 000 000 kronor under 2021 för det ändamålet. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas 2021 med motsvarande belopp.

Totalförsvaret ska stärkas och återuppbyggnaden av det civila försvaret intensifieras. Regeringen föreslår därför att anslaget ökas med 80 miljoner kronor 2021 och beräknas öka med 130 000 000 kronor 2022 och 230 000 000 kronor 2023. De bevakningsansvariga myndigheterna inom transportområdet – Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket – tillförs ytterligare medel för uppbyggnaden av den civila försvarsförmågan inom respektive myndighet. De medel som tillförs kommer att fördelas mellan myndigheterna. Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 80 000 000 kronor 2021 och beräknas öka med 130 000 000 kronor 2022 och 230 000 000 kronor 2023.

Trafikens miljöpåverkan behöver minska, inte minst i städer där förutsättningarna för bl.a. cykeltrafik behöver förbättras ytterligare. Stadsmiljöavtalen, som visat sig effektiva för att främja hållbara transporter i städer, ges därför en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykel. Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 300 000 000 kronor 2021 och beräknas öka med 250 000 000 kronor 2022.

Regeringen vill att andelen som reser med cykel ska öka. Regeringen gör en tvåårig extra satsning som syftar till att stimulera åtgärder som leder till ökad och säker cykling, bl.a. i statlig cykelinfrastruktur och i samverkan med civilsamhället. Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 25 000 000 kronor 2021 och beräknas öka med 75 000 000 kronor 2022.

Anslaget föreslås minska med 8 244 000 kronor 2021 för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur, se avsnitt 4.1.1 i utgiftsområde 22 Kommunikationer. För 2022 och 2023 beräknas anslaget minska med 11 549 000 kronor respektive 10 641 000 kronor.

Enligt klimatlagen ska regeringen årligen för riksdagen redovisa vad de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen och bedöma om det finns behov av ytterligare åtgärder. Regeringen konstaterar att det behövs förbättrade effektbedömningar i klimatpolitiken. Av detta skäl föreslår regeringen att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 2 000 000 kronor 2021 och beräknas öka med 1 000 000 kronor 2022.

Regeringen föreslår att 30 803 884 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 30 763 397 000 kronor respektive 30 798 400 000 kronor.

### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 118 650 000 000 kronor 2022–2050.

**Tabell 3.10 Beställningsbemyndigande för anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024–2050
Ingående åtaganden	92 965 602	108 875 761	115 010 204			
Nya åtaganden	37 100 332	31 038 008	31 950 000			
Infriade åtaganden	-21 190 174	-24 903 565	-29 041 811	-22 967 838	-17 704 684	-77 245 871
Utestående åtaganden	108 875 761	115 010 204	117 918 393			
<b>Erhållet/förslaget bemyndigande</b>	<b>128 439 700</b>	<b>116 382 000</b>	<b>118 650 000</b>			

**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. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 3,75 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mälarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. 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, regioner eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår avtal om sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtalstecknandet 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 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 bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra

projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 118 650 000 000 kronor 2022–2050.

### Låneram för samhällsinvesteringar

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att för 2021 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 51 000 000 000 kronor.

**Tabell 3.11 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån**

Miljoner kronor

	Skuld 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025– 2029	Skuld 2029–
Broinvesteringar	18	-2	-2	-1	-1	-1	-5	6
El- och teleanläggningar	5 227	-186	-186	-186	-186	-186	-930	3 367
E6 Svinesundsförbindelsen	206	-206	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	46	-46					0	0
Prioriterade vägprojekt	3 643	-240	-240	-240	-240	-240	-1 200	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	12 776	-617	-617	-617	-617	-617	-3 085	6 606
Botniabanan	12 807	-429	-429	-429	-429	-429	-2 145	8 517
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	0	360	0	0	-360	0	0	0
<b>Delsumma investeringar som lånefinansierats</b>	<b>34 723</b>	<b>-1 366</b>	<b>-1 474</b>	<b>-1 473</b>	<b>-1 833</b>	<b>-1 473</b>	<b>-7 365</b>	<b>19 739</b>
E 4 Sundsvall	1 135	-59	-40	-28	-34	-32	-97	845
Rv 50 Motala–Mjölby	409	-22	-10	-2	-8	-3	-24	340
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	0	152	182	0	320	654
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	1 363	1 636	1 515	685	94	387	5 680
Skurubron	0	134	433	151	-40	-24	-134	520
<b>Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt</b>	<b>1 544</b>	<b>1 416</b>	<b>2 019</b>	<b>1 788</b>	<b>785</b>	<b>35</b>	<b>452</b>	<b>8 039</b>
Investeringar i Stockholmsregionen	1 688	4 555	4 786	3 467	3 067	3 313	5 387	26 263
<b>Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt</b>	<b>1 688</b>	<b>4 555</b>	<b>4 786</b>	<b>3 467</b>	<b>3 067</b>	<b>3 313</b>	<b>5 387</b>	<b>26 263</b>
<b>Summa</b>	<b>37 955</b>	<b>4 605</b>	<b>5 331</b>	<b>3 782</b>	<b>2 019</b>	<b>1 875</b>	<b>-1 526</b>	<b>54 041</b>

**Tabell 3.12 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån**

Miljoner kronor

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	...2029 <sup>1</sup>
Broinvesteringar	18	16	14	13	12	11	10	6
El- och teleanläggningar	5 227	5 041	4 855	4 669	4 483	4 297	4 111	3 367
E6 Svinesundsförbindelsen	206	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	46	0						
Prioriterade vägprojekt	3 643	3 403	3 163	2 923	2 683	2 443	2 203	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	12 776	12 159	11 542	10 925	10 308	9 691	9 074	6 606
Botniabanan	12 807	12 378	11 949	11 520	11 091	10 662	10 233	8 517
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	0	360	360	360	0	0	0	0
<b>Delsumma investeringar som lånefinansierats</b>	<b>34 723</b>	<b>33 357</b>	<b>31 883</b>	<b>30 410</b>	<b>28 577</b>	<b>27 104</b>	<b>25 631</b>	<b>19 739</b>
E 4 Sundsvall	1 135	1 076	1 036	1 008	974	942	908	845
Rv 50 Motala–Mjölby	409	387	377	375	367	364	361	340
Västsvenska infra-strukturpaketet (vägar)	0	0	0	152	334	334	334	654
Västsvenska infra-strukturpaketet (bana)	0	1 363	2 999	4 514	5 199	5 293	5 293	5 680
Skurubron	0	134	567	718	678	654	629	520
<b>Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt</b>	<b>1 544</b>	<b>2 960</b>	<b>4 979</b>	<b>6 767</b>	<b>7 552</b>	<b>7 587</b>	<b>7 525</b>	<b>8 039</b>
Investeringar i Stockholmsregionen	1 688	6 243	11 029	14 496	17 563	20 876	23 530	26 263
<b>Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt</b>	<b>1 688</b>	<b>6 243</b>	<b>11 029</b>	<b>14 496</b>	<b>17 563</b>	<b>20 876</b>	<b>23 530</b>	<b>26 263</b>
<b>Summa</b>	<b>37 955</b>	<b>42 560</b>	<b>47 891</b>	<b>51 673</b>	<b>53 692</b>	<b>55 567</b>	<b>56 686</b>	<b>54 041</b>

<sup>1</sup>Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2019–2025 samt 2029. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2026 till 58 376 miljoner kronor, 2027 till 57 719 miljoner kronor och 2028 till 56 328 miljoner kronor.

**Tabell 3.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar**

Miljoner kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2029 <sup>1</sup>
Lån i Riksgäldskontoret								
Räntor vägar	35	45	45	50	50	50	55	50
Amorteringar vägar	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	195	238	244	235	265	295	339	385
Amorteringar järnvägar	795	803	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan	124	158	152	160	197	224	256	319
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan villkorlån	2	12	12	13	16	19	23	34
<b>Total anslagsbelastning</b>	<b>1 820</b>	<b>1 925</b>	<b>1 925</b>	<b>1 930</b>	<b>2 000</b>	<b>2 060</b>	<b>2 145</b>	<b>2 260</b>

<sup>1</sup>Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2019–2025 och 2029. Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2026 till 2 230 miljoner kronor, 2027 till 2 230 miljoner kronor och 2028 till 2 230 miljoner kronor.

**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, Region Stockholm och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

Sedan 2017 har Trafikverket möjlighet att ansöka om medfinansiering i s.k. blending-utlysningar inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, CEF, där Trafikverkets projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas.

Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen. Anläggningsstillgångar ska enligt budgetlagen 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 3.11 innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda sparade driftsmedel från färjetrafiken.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av den nya Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade både i Sverige och i Norge. De två staternas regeringar är nu överens om att alla betalstationer ska lokaliseras till den norska delen av den nya Svinesundsförbindelsen och att avgifter ska tas ut med stöd av automatiska betalstationer. Med anledning av det undertecknade regeringens under 2015 ett nytt avtal med den norska regeringen avseende den nya Svinesundsförbindelsen. Det nya avtalet är ett konsoliderat avtal som ersätter det ursprungliga avtalet från 2002. De svenska lånen för den nya 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: E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredbron–Älvängen, Rv 44 delen Bäberg–Väne Ryr och Rv 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter.

Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter, finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i 2017 års prisnivå, enligt den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Planeringsramen ska komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2018–2029 som uppgår till 622 500 miljoner kronor.

### **Investeringsplan för Trafikverket**

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringsåtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för



perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF, m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymerna bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner samt bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskattinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 38 775 miljoner kronor under 2021, se tabell 3.14.

I jämförelse med investeringsplanen som redovisades i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2018/19:1 utg.omr. 22) har vissa förändringar skett mellan åren till följd av förändrad produktionstakt av investerings- respektive reinvesteringsåtgärder, se tabell 3.14.

**Tabell 3.14 Investeringsplan för Trafikverket**

Miljoner kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Summa 2021– 2023
<b>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</b>	<b>23 324</b>	<b>28 032</b>	<b>33 936</b>	<b>31 432</b>	<b>28 435</b>	<b>93 803</b>
Järnväg nationell plan	12 385	14 678	17 581	17 201	15 583	50 365
- varav finansieras med trängselskatt i Göteborg	487	2 828	3	3	1 653	1 659
Järnväg regional plan	417	477	183	119	250	552
Väg nationell plan	8 402	11 480	13 602	11 639	10 014	35 255
- varav finansieras med trängselskatt i Stockholm	3 775	6 170	6 831	5 237	4 250	16 318
- varav finansieras med trängselskatt i Göteborg	1	5	195	424	107	726
Väg regional plan	2 120	1 397	2 570	2 473	2 588	7 631
<b>varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>23 340</b>	<b>27 275</b>	<b>32 999</b>	<b>30 431</b>	<b>27 428</b>	<b>90 858</b>
- väganläggningar	10 531	12 732	15 959	13 831	12 228	42 018
- järnvägsanläggningar	12 809	14 543	17 040	16 600	15 200	48 840
<b>Finansiering av anskaffning och utveckling</b>	<b>23 324</b>	<b>28 032</b>	<b>33 936</b>	<b>31 432</b>	<b>28 435</b>	<b>93 803</b>
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 282	17 244	21 405	20 854	21 768	64 027
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	114	64				
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 825	1 700	1 895	1 913	1 380	5 188
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	488	969	877	863	741	2 481
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	1 923	6 420	7 971	5 955	3 889	17 815
Bidrag/medfinansiering	692	1 787	1 799	1 847	657	4 303
Förskotteringslån		-152	-11			-11
<b>Vidmakthållande av befintliga investeringar</b>	<b>5 203</b>	<b>6 841</b>	<b>5 776</b>	<b>6 467</b>	<b>6 306</b>	<b>18 549</b>
Reinvesteringar i järnvägar	3 004	4 276	3 734	4 612	4 440	12 786
Reinvesteringar i vägar	2 199	2 565	2 042	1 855	1 866	5 763
- varav bärighet och tjälsäkring	1 126	1 246	1 506	1 561	1 539	4 606

	Utfall 2019	Prognos 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Summa 2021– 2023
<b>varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>5 155</b>	<b>6 841</b>	<b>5 776</b>	<b>6 467</b>	<b>6 306</b>	<b>18 549</b>
- väganläggningar	2 158	2 565	2 042	1 855	1 866	5 763
- järnvägsanläggningar	2 997	4 276	3 734	4 612	4 440	12 786
<b>Finansiering vidmakthållande</b>	<b>5 203</b>	<b>6 841</b>	<b>5 776</b>	<b>6 467</b>	<b>6 306</b>	<b>18 549</b>
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	5 127	6 772	5 691	6 400	6 190	18 281
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	62	59	41		4	45
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	5	4	5	18	85	108
Bidrag/medfinansiering	9	6	39	49	27	115
<b>Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar</b>	<b>28 527</b>	<b>34 873</b>	<b>39 712</b>	<b>37 899</b>	<b>34 741</b>	<b>112 352</b>
<b>Totala varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>28 495</b>	<b>34 116</b>	<b>38 775</b>	<b>36 898</b>	<b>33 734</b>	<b>109 407</b>

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligrättsliga avgifter inklusive avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, bron över Motalaviken på riksväg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på väg E4. 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 bl.a. följande tjänster:

- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Materielservice.
- Utbildningsverksamhet.
- Uthyrning av järnvägsfordon.
- Upprätthållande av ett lager av reservbromateriel.
- Elektroniska kommunikationstjänster.

Av tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas innefattar endast trafikavgifter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter, för uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvärme, röjning och specialtransporter ingår inte. Trafikverket uppskattar att intäkterna från dessa avgifter kommer att uppgå till 148 miljoner kronor 2021. Av dessa 148 miljoner kronor i intäkter, härleds 84 miljoner kronor till kvalitetsavgifter. Trafikverkets bruttokostnader för betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket, belastar anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 232 miljoner kronor. Från och med den 1 juli 2018 har regress införts. Regress är ett ersättningssystem där järnvägsföretagen kan söka ersättning för kvalitetsbristkostnader enligt järnvägstrafiklagen (2018:181) när det är Trafikverket som är ansvarig. Regresskraven bedöms av Trafikverket uppgå till 140 miljoner kronor för 2021.

Utöver de medel som framgår av tabellen disponerar Trafikverket medel som Transportstyrelsen får in från skyltavgifter för personliga registreringsskyltar till fordon. Medlen används främst för trafiksäkerhetsändamål. Intäkterna för 2019 beräknas uppgå till 15 miljoner kronor.

**Tabell 3.15 Intäkter som Trafikverket disponerar**

Tusental kronor, löpande priser

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
<b>Färjerederiet</b>				
Utfall 2019	103 674	102 080	1 594	-694
Prognos 2020	98 316	97 892	424	-270
Budget 2021	98 316	100 000	-1 684	-1 954
<b>Trafikverksskolan (Utbildning)</b>				
Utfall 2019	60 028	67 639	-7 611	-10 739
Prognos 2020	56 700	69 503	-12 803	-23 542
Budget 2021	61 408	60 217	1 191	-22 351
<b>Fordonsresurser</b>				
Utfall 2019	81 702	41 651	40 051	76 189
Prognos 2020	80 713	66 158	14 555	90 744
Budget 2021	67 853	72 950	-5 097	85 647
<b>Övriga avgifter för uppdragsverksamhet<sup>1</sup></b>				
Utfall 2019	2 077 931	2 057 466	20 465	170 503
Prognos 2020	2 120 299	2 148 844	-28 545	141 958
Budget 2021	2 254 382	2 233 244	21 138	163 096
<b>Svinesundsförbindelsen</b>				
Utfall 2019	75 190	29 100	46 090	464 689
Prognos 2020	61 905	25 014	36 891	501 580
Budget 2021	0	21 014	-21 014	480 566
<b>Riksväg 50 Motala</b>				
Utfall 2019	39 400	29 500	9 900	0
Prognos 2020	28 000	28 000	0	0
Budget 2021	23 000	23 000	0	0
<b>E 4 Sundsvall</b>				
Utfall 2019	80 400	45 800	34 600	0
Prognos 2020	59 000	59 000	0	0
Budget 2021	50 000	50 000	0	0
<b>Förarprovsavgifter</b>				
Utfall 2019	549 575	523 515	26 060	93 151
Prognos 2020	506 597	539 738	-33 141	60 010
Budget 2021	603 138	587 779	15 359	75 369

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
<b>Banavgifter</b>				
Utfall 2019	1 942 909	1 942 909	0	0
Prognos 2020	1 770 000	1 770 000	0	0
Budget 2021	2 100 000	2 100 000	0	0
<b>Sjöfartsstöd</b>				
Utfall 2019	472	472	0	0
Prognos 2020	400	400	0	0
Budget 2021	400	400	0	0

<sup>1</sup> Övriga avgifter består av bl.a. uthyrning av förarprovsbilar vid prov, information, service och rådgivning, uthyrning av lokaler, uthyrning av reservbroar, elektroniska kommunikationstjänster, elförsäljning och fastighetsförvaltning.

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.16.

**Tabell 3.16 Intäkter som Trafikverket inte disponerar**

Tusental kronor, löpande priser

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
<b>Offentligrättsliga avgifter</b>				
Utfall 2019	20 982	20 982	0	0
Prognos 2020	19 000	19 000	0	0
Budget 2021	19 000	19 000	0	0

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i underlag från Trafikverket (I2020/00613/US).

### 3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

**Tabell 3.17 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

2019	Utfall	23 611 780	Anslagssparande	-571 807
2020	Anslag	27 407 715 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	27 350 897
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>28 105 316</b>		
2022	Beräknat	28 080 852 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	28 101 764 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 28 100 522 tkr i 2021 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 27 878 734 tkr i 2021 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 Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta,
- kommunikationer 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,
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät,
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar, samt
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

**Tabell 3.18 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagposter**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
<b>Vidmakthållande väg</b>	<b>13 600 464</b>	<b>14 492 210</b>	<b>14 376 582</b>	<b>14 999 023</b>	<b>14 937 730</b>	<b>14 946 768</b>
Drift och underhåll	11 281 414	11 977 527	11 786 820	12 207 004	12 083 571	12 092 609
Bärighet och tjälsäkring	1 121 207	1 241 967	1 254 966	1 484 467	1 529 698	1 529 698
Bidrag för drift av enskild väg	1 197 843	1 272 716	1 334 796	1 307 552	1 324 461	1 324 461
<b>Vidmakthållande järnväg</b>	<b>9 778 959</b>	<b>12 604 814</b>	<b>12 658 875</b>	<b>12 810 817</b>	<b>12 846 566</b>	<b>12 855 858</b>
Drift, underhåll och trafikledning	9 778 959	12 604 814	12 658 875	12 810 817	12 846 566	12 855 858
<b>Forskning och innovation</b>	<b>232 357</b>	<b>310 691</b>	<b>315 440</b>	<b>295 476</b>	<b>296 556</b>	<b>299 138</b>
<b>Summa</b>	<b>23 611 780</b>	<b>27 407 715</b>	<b>27 350 897</b>	<b>28 105 316</b>	<b>28 080 852</b>	<b>28 101 764</b>

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.19 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>24 655 015</b>	<b>24 655 015</b>	<b>24 655 015</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	428 376	410 818	629 043
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer varav BP21 <sup>3</sup>	3 021 925	3 015 019	2 817 706
- VTI:s forskning samt cykelcentrum	-20 000	-20 000	-20 000
- Järnvägsunderhåll	500 000	500 000	500 000
- Vägunderhåll	500 000	500 000	500 000
- Miljökompensation godstransporter på järnväg	400 000	400 000	400 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>28 105 316</b>	<b>28 080 852</b>	<b>28 101 764</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Efter regeringens förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset beslutade riksdagen att tillföra 200 000 000 kronor för en miljökompensation för 2020 (prop. 2019/20:187 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Efter regeringens förslag i proposition Extra ändringsbudget för 2020 – Stöd till hälso- och sjukvården, utbildningsinsatser och andra åtgärder med anledning av coronaviruset beslutade regeringen att tillföra 720 000 000 kronor för järnvägsunderhåll och 300 000 000 kronor för vägunderhåll för 2020 (prop. 2019/20:167 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:299). Regeringen fortsätter att satsa på underhåll av transportinfrastrukturen och anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 500 000 000 kronor till vägunderhåll 2021 och beräknas ökas med 500 000 000 kronor 2022 respektive 2023 där fokus bl.a. är på det finmaskiga vägnätet på landsbygden samt 500 000 000 kronor till järnvägsunderhåll 2021 och beräknas ökas med 500 000 000 kronor 2022 respektive 2023.

Den minskade lönsamheten för de företag som tillhandahåller godstransporter på järnväg kan leda till neddragningar i verksamheterna med följderna att utbudet av godstransporter på järnväg minskar. Detta riskerar att leda till en överflyttning av godstransporter från järnväg till väg. Regeringen bedömer att en miljökompensation under 2021–2025 kan motverka en sådan utveckling. Anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 400 000 000 kronor 2021 och beräknas ökas med 400 000 000 kronor 2022 respektive 2023.

Finansiering av föreslagen ökning av anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* sker delvis genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 20 000 000 kronor 2021 och beräknas minska med motsvarande belopp fr.o.m. 2022.

Regeringen föreslår att 28 105 316 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 28 080 852 000 kronor respektive 28 101 764 000 kronor.

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 31 000 000 000 kronor 2022–2038.

**Tabell 3.20 Beställningsbemyndigande för anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2014–2038
Ingående åtaganden	22 953 943	24 107 962	28 189 038			
Nya åtaganden	15 275 503	18 909 033	19 000 000			
Infriade åtaganden	-14 121 485	-14 827 957	-16 805 850	-12 437 621	-7 532 876	-10 412 691
Utestående åtaganden	24 107 962	28 189 038	30 383 188			
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>	<b>29 246 900</b>	<b>28 600 000</b>	<b>31 000 000</b>			

**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. Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Avgörande för när ett åtagande inträffar enligt gällande redovisningsregler är vanligen när respektive kontrakt tecknas. 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 genomförande av åtgärder. Exempelvis 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. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 31 000 000 000 kronor 2022–2038.

### 3.6.3 1:3 Trafikverket

**Tabell 3.21 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket**

Tusental kronor

2019	Utfall	1 413 462	Anslagssparande	-12 396
2020	Anslag	1 419 782 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	1 393 064
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 418 687</b>		
2022	Beräknat	1 420 189 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	1 436 170 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 1 408 687 tkr i 2021 års prishäva.

<sup>3</sup> Motsvarar 1 408 687 tkr i 2021 års prishäva.

### Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del

dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer. Anslaget får även användas till utgifter för att samordna med branschaktörer och utbildningsanordnare när det gäller åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom sjö- och luftfartsområdet samt för administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal. Anslaget får även användas för uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.22 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:3 Trafikverket**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>1 421 782</b>	<b>1 421 782</b>	<b>1 421 782</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	24 103	35 909	52 312
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-27 198	-37 502	-37 924
varav BP21 <sup>3</sup>	-22 030	-32 030	-32 030
- Generell besparing i statsförvaltningen	-32 030	-32 030	-32 030
- Främjandeinsatser kompetensförsörjning	10 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 418 687</b>	<b>1 420 189</b>	<b>1 436 170</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Kompetensförsörjningen inom transportområdet, särskilt inom järnväg, ska främjas. Anslag 1:3 *Trafikverket* ökas därför med 10 000 000 kronor under 2021 för det ändamålet. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp 2021.

Anslag 1:3 *Trafikverket* minskas med 32 030 000 kronor 2021 till följd av en generell besparing (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 7.4) och beräknas fr.o.m. 2022 minska med samma belopp.

Regeringen föreslår att 1 418 687 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 1 420 189 000 kronor respektive 1 436 170 000 kronor.



### 3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

**Tabell 3.23 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål**

Tusental kronor

2019	Utfall	188 308	Anslagssparande	
2020	Anslag	188 308 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	188 308
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>188 308</b>		
2022	Beräknat	188 308		
2023	Beräknat	188 308		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

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

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.24 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>188 308</b>	<b>188 308</b>	<b>188 308</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>188 308</b>	<b>188 308</b>	<b>188 308</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 188 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

### 3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

**Tabell 3.25 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur**

Tusental kronor

2019	Utfall	62 284	Anslagssparande	
2020	Anslag	62 284 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	62 284
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>62 284</b>		
2022	Beräknat	62 284		
2023	Beräknat	62 284		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar och Säffle kanaler samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.26 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

### 3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

**Tabell 3.27 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser**

Tusental kronor

2019	Utfall	148 243	Anslagssparande	35 070
2020	Anslag	188 013 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	188 013
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>88 013</b>		
2022	Beräknat	88 013		
2023	Beräknat	88 013		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

## Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikerar 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.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.28 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>88 013</b>	<b>88 013</b>	<b>88 013</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>88 013</b>	<b>88 013</b>	<b>88 013</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Från anslaget får Trafikverket använda 68 513 000 kronor för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten.

Av anslaget får Trafikverket använda 10 000 000 kronor för att täcka kostnader för sådana flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster inom ramen för tillämpningen av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

Vidare får Trafikverket använda 9 500 000 kronor för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

Regeringen föreslår att 88 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 88 013 000 kronor respektive 88 013 000 kronor.

### 3.6.7 1:7 Trafikavtal

**Tabell 3.29 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal**

Tusental kronor

2019	Utfall	999 264	Anslagssparande	20 637
2020	Anslag	1 050 000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	1 072 969
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 058 000</b>		
2022	Beräknat	1 038 000		
2023	Beräknat	1 038 000		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

### 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 3.30 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:7 Trafikavtal**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>1 050 000</b>	<b>1 050 000</b>	<b>1 050 000</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	8 000	-12 000	-12 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 058 000</b>	<b>1 038 000</b>	<b>1 038 000</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 058 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 1 038 000 000 kronor respektive 1 038 000 000 kronor.

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 400 000 000 kronor 2022–2027.

**Tabell 3.31 Beställningsbemyndigande för anslag 1:7 Trafikavtal**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024–2027
Ingående åtaganden	5 101 220	4 685 714	4 918 577			
Nya åtaganden	597 943	1 262 220	1 150 000			
Infriade åtaganden	-1 013 449	-1 029 357	-1 040 031	-1 016 124	-963 302	-3 049 120
Utestående åtaganden	4 685 714	4 918 577	5 028 546			
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>	<b>4 971 200</b>	<b>5 700 000</b>	<b>5 400 000</b>			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2021–2023 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2020/00613/US).

**Skälen för regeringens förslag:** Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ta höjd för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 400 000 000 kronor 2022–2027.

### 3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet

**Tabell 3.32 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor

2019	Utfall	28 575	Anslagssparande	182
2020	Anslag	28 757 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	28 464
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>28 757</b>		
2022	Beräknat	28 757		
2023	Beräknat	28 757		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

### 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

**Tabell 3.33 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:8 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>28 757</b>	<b>28 757</b>	<b>28 757</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>28 757</b>	<b>28 757</b>	<b>28 757</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 28 757 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 28 757 000 kronor respektive 28 757 000 kronor.

### 3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

**Tabell 3.34 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

2019	Utfall	52 856	Anslagssparande	1 475
2020	Anslag	55 035 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	55 935
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>86 694</b>		
2022	Beräknat	81 935 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	82 832 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 81 398 tkr i 2021 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 81 397 tkr i 2021 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. Anslaget får även användas för inrättandet och driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.35 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>53 035</b>	<b>53 035</b>	<b>53 035</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	1 619	1 980	2 582
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	32 040	26 920	27 215
varav BP21 <sup>3</sup>	34 040	34 040	34 040
- VTI:s forskning samt cykelcentrum	35 000	35 000	35 000
- Generell besparing i statsförvaltningen	-960	-960	-960
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>86 694</b>	<b>81 935</b>	<b>82 832</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) anslag förstärks för att utöka myndighetens forsknings- och innovationsåtaganden inom transportområdet nationellt och internationellt samt för att därigenom stärka kompetensförsörjningen inom transportsektorn och för att förlänga verksamheten inom Nationellt kunskapscentrum om cykel t.o.m. 2023. Anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ökas därför med 35 000 000 kronor 2021 och beräknas öka med motsvarande belopp 2022 respektive 2023 varav 5 000 000 kronor 2022 respektive 2023 avser Nationellt kunskapscentrum om cykel. Finansiering sker dels genom att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 15 000 000 kronor 2021 och beräknas minska med motsvarande belopp 2022 respektive 2023, dels genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 20 000 000 kronor 2021 och beräknas minska med motsvarande belopp 2022 respektive 2023.

Anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 960 000 kronor 2021 till följd av en generell besparing (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 7.4) och beräknas fr.o.m. 2022 minska med samma belopp.

Regeringen föreslår att 86 694 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 81 935 000 kronor respektive 82 832 000 kronor.

**Budget för avgiftsbelagd verksamhet****Tabell 3.36 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Ackumulerat resultat
Utfall 2019	192 417	186 561	5 856	22 841
(varav tjänsteexport)	2 256	2 467	-211	-370
Prognos 2020	190 420	188 300	2 120	24 961
(varav tjänsteexport)	4 120	4 120	0	-370
Budget 2021	194 350	192 250	2 100	27 061
(varav tjänsteexport)	4 202	4 202	0	-370

Källa: Statens väg- och transportforskningsinstituts budgetunderlag för 2021–2023 inklusive kompletterande underlag (dnr 2020/00514/US).

### 3.6.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

**Tabell 3.37 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till  
Transeuropeiska nätverk**

Tusental kronor

2019	Utfall	114 220	Anslagssparande	511 616
2020	Anslag	150 000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	98 982
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>150 000</b>		
2022	Beräknat	150 000		
2023	Beräknat	150 000		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Bidrag från EU till statliga transport- och infrastrukturprojekt 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.

**Ändamål**

Anslaget får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar genom det äldre regelverk om finansiering på området för TEN-T och enligt Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.38 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>150 000</b>	<b>150 000</b>	<b>150 000</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>150 000</b>	<b>150 000</b>	<b>150 000</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är EU:s instrument att främja uppbyggnaden av ett effektivt transportsystem i EU. Transportnätet är indelat i ett stomnät och ett övergripande nät. Båda nivåerna omfattar samtliga trafikslag, inklusive intermodala plattformar. Under 2020 har arbetet fortsatt med översynen av den nu gällande förordningen (Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphörande av beslut nr 66/2010/EU).

Till stöd för planering och finansiering av TEN-T har Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, upprättats. Reglerna för fonden finns fastställda i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphörande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (CEF-förordningen). Fonden omfattar områdena Transport, Energi och Digitalisering. I förordningen har nio särskilt prioriterade transportkorridorer utpekats samt två s.k. horisontella prioriteringar, som rör utbyggnaden av ett EU-gemensamt signalsystem för järnväg (ERTMS) och sjömotorvägar (MoS). Sverige berörs av de horisontella korridorerna och av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Under våren 2019 nådde rådet och Europaparlamentet en partiell överenskommelse om en ny förordning. Överenskommelsen omfattar efter ett svenskt förslag bl.a. en förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet norrut genom Sverige. Därtill omfattar överenskommelsen en förlängning av korridoren Nordsjön–Baltikum genom Finland via Haparanda till Luleå. Den återstående delen av förordningen har under 2020 förhandlats inom EU:s finansiella ramverk för perioden 2021–2027. Förhandlingarna har lett till att CEF föreslås tilldelas medel för området Transport med 21 384 miljoner euro. Av detta föreslås 10 000 miljoner euro reserveras för generella ändamål, 10 000 miljoner euro reserveras för sammanhållningsländerna, 1 384 miljoner euro reserveras för att slutföra större järnvägsprojekt mellan medlemsstaterna samt 1 500 miljoner euro att främja militär rörlighet. Den nya förordningen väntas träda i kraft den 1 januari 2021.

Regeringen föreslår att 150 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor respektive år.



### 3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

**Tabell 3.39 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

2019	Utfall	2 665 711	Anslagssparande	131 775
2020	Anslag	2 215 476 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	2 311 307
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>2 238 770</b>		
2022	Beräknat	2 068 000		
2023	Beräknat	2 057 023		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen,
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen,
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt
- system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.40 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>2 215 476</b>	<b>2 215 476</b>	<b>2 215 476</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-139 800	-139 800	-139 800
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	163 094	-7 676	-18 653
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>2 238 770</b>	<b>2 068 000</b>	<b>2 057 023</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 2 238 770 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 2 068 000 000 kronor respektive 2 057 023 000 kronor.

#### 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.

Nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2017. Tabellen nedan har justerats genom att det anslagssparande på posterna som berörda myndigheter disponerar för administrationskostnader och som omfördelas till anslagsposten avsatt för investeringar också ingår i tabellen. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2019 uppgick till

214 770 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2020, se vidare i tabell 3.41.

**Tabell 3.41 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar**

Tusental kronor

	2007–2015	2016	2017	2018	2019
Intäkter från inbetald trängselskatt	6 694 525	1 537 873	1 694 656	1 698 554	1 685 951
Kostnader för administration	2 162 350	146 203	169 214	126 746	111 293
Överskott	4 532 175	1 391 670	1 525 442	1 571 808	1 574 658
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	4 401 108	1 207 476	1 273 551	1 380 525	1 611 209
Medel som omdisponerats	326 536	125 800	27 208	7 417	20 154
<b>Summa totalt avsatta medel</b>	<b>4 727 644</b>	<b>1 333 276</b>	<b>1 300 759</b>	<b>1 387 942</b>	<b>1 631 363</b>
Differens mellan överskott och avsatta medel	-195 469	58 394	224 683	183 866	-56 707
Akkumulerad differens	-273 221	-137 075	87 609	271 476	214 770

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

#### 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 väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 000 000 kronor. Överskottet ska även genom 2013 års Stockholmsförhandling bidra med medfinansiering av utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholmsregionen.

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 3.42 nedan hade ett anslagssparande på ca 100 169 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2019.

**Tabell 3.42 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts**

Tusental kronor

	2010–2015	2016	2017	2018	2019
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	3 989 758	1 207 476	1 273 551	1 380 525	1 611 209
Medel som omdisponerats	326 536	125 800	27 208	7 417	20 154
Ingående anslagssparande	4 004 891	1 437 390	1 790 484	1 830 781	1 023 223
<b>Summa totalt tillgängliga medel</b>	<b>8 321 185</b>	<b>2 770 666</b>	<b>3 091 242</b>	<b>3 218 722</b>	<b>2 654 587</b>
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	3 006 008	980 182	1 260 461	2 195 499	2 554 418
Utgående anslagssparande	5 315 178	1 790 484	1 830 781	1 023 223	100 169

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

#### Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.43 framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 1 882 600 000 kronor 2021. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2021 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2019 på 214 770 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2020 samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2018 avser regeringen att avsätta 2 097 370 000 kronor till investeringar i regleringsbrev för 2021, se tabell 3.43.

**Tabell 3.43 Trängselskatt i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar**

Tusental kronor

	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
Intäkter från trängselskatt	2 024 000	2 054 408	2 057 023
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 882 600	1 913 008	1 915 623
Justering för ackumulerad differens	214 770		
	2 097 370	1 913 008	1 915 623
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)			

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

#### Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktuursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår nedan avsätts 2 097 370 000 kronor till investeringar 2021. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2021 blir därmed 2 238 770 000 kronor.

**Tabell 3.44 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter**

Tusental kronor

	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län)	2 097 370	1 913 008	1 915 623
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	85 000	85 000	85 000
Kronofogdemyndigheten: administration	3 400	3 400	3 400
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
<b>Summa/anslag</b>	<b>2 238 770</b>	<b>2 054 408</b>	<b>2 057 023</b>

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt i Regeringskansliets beräkningar.

#### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2022–2057.

**Tabell 3.45 Beställningsbemyndigande för anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024–2057
Ingående åtaganden	22 163 585	33 197 756	37 556 050			
Nya åtaganden	13 683 855	6 534 179	6 200 000			
Infriade åtaganden	-2 649 684	-2 175 885	-2 119 998	-2 258 016	-2 327 149	-37 050 887
Utestående åtaganden	33 197 756	37 556 050	41 636 052			
<b>Erhållet/förslaget bemyndigande</b>	<b>38 006 000</b>	<b>39 000 000</b>	<b>42 000 000</b>			

**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. 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. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 3,75 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner 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 försämrings möjligheterna för 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 kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2022–2057.

### Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera bl.a. Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 miljoner kronor i 2009 års priser samt för utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslag 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 återbetalning av lån kommer att belasta anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

### 3.6.12 1:12 Transportstyrelsen

**Tabell 3.46 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

2019	Utfall	2 206 703	Anslagssparande	15 400
2020	Anslag	2 215 497 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	2 174 644
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>2 232 912</b>		
2022	Beräknat	2 225 876 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	2 249 371 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 2 212 024 tkr i 2021 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 2 211 373 tkr i 2021 års prisnivå.

#### Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppörd av andra skatter än trängselskatt, administration av bonus till klimatbonusbilar samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.47 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>2 215 497</b>	<b>2 215 497</b>	<b>2 215 497</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	31 833	45 906	70 449
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-14 418	-35 527	-36 575
varav BP21 <sup>3</sup>	-2 418	-3 724	-3 386
- Utvärdering av klimatbonusen	74		
- Förvaltningsgemensam digital infrastruktur	-3 072	-4 304	-3 966
- Generell besparing i statsförvaltningen	-3 420	-3 420	-3 420
- Civilt försvar 2021–2025: Säkerhetsskydd	4 000	4 000	4 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>2 232 912</b>	<b>2 225 876</b>	<b>2 249 371</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Till följd av de kommande förändringarna inom området säkerhetsskydd ökas anslag 1:12 *Transportstyrelsen* med 4 000 000 kronor per år från 2021.

I syfte att täcka Transportstyrelsens kostnader 2020 för framtagandet av utvärderingsplanen för klimatbonusen överförs för 2021 74 000 kronor från utgiftsområde 19 Allmän miljö- och naturvård, anslag 1:19 *Industriklivet* till utgiftsområde 22 Kommunikationer, anslag 1:12 *Transportstyrelsen*.

Anslag 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 3 072 000 kronor 2021 för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur, se utgiftsområde 22 Kommunikation, avsnitt

4.1.1. För 2022 och 2023 beräknas anslaget minska med 4 304 000 kronor respektive 3 966 000 kronor.

Anslag 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 3 420 000 kronor 2021 till följd av en generell besparing (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 7.4) och beräknas fr.o.m. 2022 minska med samma belopp.

Regeringens föreslår att 2 232 912 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 2 225 876 000 kronor respektive 2 249 371 000 kronor.

## Rörelsekapital

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att för 2021 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 950 000 000 kronor.

**Skälen för regeringens förslag:** Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiftsutjämningsystemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatsers kostnader för säkerhetskontroll ackumuleras och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen fakturerar därefter kostnaden per säkerhetskontroll till flygbolaget som transporterar passageraren. Utbetalningarna som är på cirka 70 miljoner kronor per månad sker före inbetalningarna i enlighet med regelverket, vilket innebär en belastning på Transportstyrelsens likviditetsförsörjning. Den pågående pandemin har medfört en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital ökat kraftigt, då flygtrafiken har en direkt påverkan på Transportstyrelsens intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Den pågående pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken har en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Behovet av tillgång till rörelsekapital för 2021 är beräknat utifrån rörelsekapital för GAS, 750 miljoner kronor och undervägsavgiften, 200 miljoner kronor. En särskild kredit för dessa transfereringar bedöms utgöra en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit.

## Budget för avgiftsbelagd verksamhet

**Tabell 3.48 Offentligrättslig verksamhet – Intäkter som inte får disponeras**

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter		Resultat (intäkt-kostnad)	Ackumulerat resultat
	till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Kostnader		
Utfall 2019	1 303 590	1 412 541	-108 951	-37 485
Prognos 2020	1 371 000	1 471 000	-100 000	-137 485
Budget 2021	1 516 508	1 456 508	60 000	-77 485

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2021–2023, inklusive kompletterande underlag från Transportstyrelsen (I2020/00606/US).

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 verksamheter redovisas mot inkomsttitel.

Stora ackumulerade underskott finns inom vägtrafikområdet. Underskottet är framför allt hänförligt till verksamhet kopplad till arbete för att driva och utveckla vägtrafikregistret (t.ex. it-kostnader och kostnader för tjänster kopplade till vägtrafikregistret). Transportstyrelsen har för avsikt att höja vägtrafikregisteravgiften från 2021, vilket gör att underskottet totalt sett kommer att minska under 2021. Ytterligare avgiftshöjningar, utöver vägtrafikregisteravgiften, behöver genomföras för att komma i balans. Konsekvenserna av den pågående pandemin medför dock att myndigheten har för avsikt att avvakta med att genomföra planerade avgiftshöjningar, undantaget vägtrafikregisteravgiften.

**Tabell 3.49 Offentligrättslig verksamhet – Intäkter som disponeras**

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Ackumulerat resultat
Utfall 2019	75 895	65 319	10 576	0
Prognos 2020	64 000	64 000	0	0
Budget 2021	64 000 <sup>1</sup>	64 000	0	0

<sup>1</sup> Av intäkterna som disponeras 2021 avser 32 000 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafikfjäms i svenskt luftrum samt 20 000 tkr, 7 000 tkr respektive 5 000 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2021–2023, inklusive kompletterande underlag från Transportstyrelsen (I2020/00606/US).

**Tabell 3.50 Offentligrättslig verksamhet 2021 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag**

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luffart	Summa
Tillståndsprovning	291 000	16 000	22 000	76 000	<b>405 000</b>
Tillsyn	119 000	40 000	40 000	126 000	<b>325 000</b>
Registerhållning	848 508	4 000	15 000	11 000	<b>878 508</b>
Summa	1 258 508	60 000	77 000	213 000	1 608 508

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2021–2023 (I2020/00606/US).

Av tabell 3.50 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skatte-medel.

**Tabell 3.51 Avgiftsfinansierade transfereringar**

Tusental kronor

	Intäkter i transfererings-verksamheten	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)
Utfall 2019	1 076 273	1 110 193	-33 920
Prognos 2020	627 000	773 000	-146 000
Budget 2021	748 000 <sup>1</sup>	867 000	-119 000

<sup>1</sup> Intäkterna 2021 inom luffartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäliga kostnader för säkerhetskontroll (422 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, CNS (130 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (127 000 tkr). Intäkterna 2021 inom vägtrafikområdet består av den del av infrastrukturavgifterna som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (16 000 tkr) och Sundsvallsjärden (42 000 tkr) samt av försäljningen av personliga fordonsskyttar (11 000 tkr) som betalas till Trafikverkets räntekonto.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2021–2023 (I2020/00606/US).

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.49 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver

disponerar Transportstyrelsen intäkter inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär. Dessa intäkter redovisas i tabell 3.51.

Prognosen för 2020, liksom beräknad budget för 2021, uppvisar stora negativa resultat. Detta är en följd av minskade intäkter inom framför allt det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Intäkterna är direkt beroende av antalet avresande passagerare från svenska flygplatser, som till följd av den pågående pandemin minskat kraftigt.

**Tabell 3.52 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen**

Tusental kronor

	Intäkter Som inte får disponeras	Resultat
Utfall 2019	193 471	193 471
Prognos 2020	210 000	210 000
Budget 2021 <sup>1</sup>	206 000	206 000

<sup>1</sup> Intäkterna som 2021 redovisas mot inkomsttitel avser det överskott som har ackumulerats från avgiftssystemet med undervägsavgifter (17 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (73 000 tkr), rest- och dröjsmålsavgifter (87 000 tkr), överlastavgifter (11 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelser av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (18 000 tkr).

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2021–2023 (I2020/00606/US).

Tabell 3.52 innehåller uppgifter om intäkter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

**Tabell 3.53 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2019	75 365	91 031	-15 666	4 754
Prognos 2020	75 000	98 000	-23 000	-18 246
Budget 2021	76 000	100 000	-24 000	-42 246

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2021–2023 (I2020/00606/US).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver redovisas i tabell 3.53. Den hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

### 3.6.13 1:13 Trafikanalys

**Tabell 3.54 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys**

Tusental kronor

2019	Utfall	71 372	Anslagssparande	-832
2020	Anslag	70 001 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	67 970
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>70 855</b>		
2022	Beräknat	71 302 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	72 078 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 70 855 tkr i 2021 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 70 855 tkr i 2021 års prisnivå.



## Ändamål

Anslaget får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet samt statistik avseende maritima näringar.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.55 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:13 Trafikanalys**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>70 001</b>	<b>70 001</b>	<b>70 001</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	904	1 351	2 128
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-50	-50	-51
varav BP21 <sup>3</sup>	-50	-50	-50
- Generell besparing i statsförvaltningen	-50	-50	-50
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>70 855</b>	<b>71 302</b>	<b>72 078</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslag 1:3 *Trafikanalys* minskas med 50 000 kronor 2021 till följd av en generell besparing (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 7.4) och beräknas fr.o.m. 2022 minska med samma belopp.

Regeringens föreslår att 70 855 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 71 302 000 kronor respektive 72 078 000 kronor.

### 3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

**Tabell 3.56 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

2019	Utfall	616 304	Anslagssparande	250 675
2020	Anslag	930 236 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	1 154 848
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 008 049</b>		
2022	Beräknat	1 034 000		
2023	Beräknat	1 029 000		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

## Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen,
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.57 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>930 236</b>	<b>930 236</b>	<b>930 236</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-52 200	-52 200	-52 200
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	130 013	155 964	150 964
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 008 049</b>	<b>1 034 000</b>	<b>1 029 000</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringens föreslår att 1 008 049 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 1 034 000 000 kronor respektive 1 029 000 000 kronor.

### 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 investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens.

I tabell 3.58 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2014–2019. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2019 uppgick till 56 049 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2020, se vidare tabell 3.60.

**Tabell 3.58 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar**

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Intäkter från inbetald trängselskatt	817 610	943 495	1 012 656	1 015 166	986 710	957 012
Kostnader för administration	162 204	153 194	154 411	172 361	130 307	128 019
Överskott	655 406	790 301	858 245	842 805	856 403	828 992
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	607 550	672 543	813 079	836 574	739 324	690 026
Medel som omdisponerats	127 343	0	154 646	43 528	18 499	30 153
<b>Summa totalt avsatta medel</b>	<b>734 893</b>	<b>672 543</b>	<b>967 725</b>	<b>880 102</b>	<b>757 823</b>	<b>720 179</b>
Differens mellan överskott och avsatta medel	-79 487	117 758	-109 480	-37 298	98 580	108 813
Akkumulerad differens	-122 324	-4 566	-114 046	-151 344	-52 764	56 049

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

### Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2019 avsattes 690 026 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.59 uppstod ett ackumulerat anslagssparande vid utgången av 2019.

**Tabell 3.59 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts**

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	607 550	672 543	813 079	836 574	739 324	690 026
Medel som omdisponerats	127 343	0	154 646	43 528	18 499	30 153
Ingående anslagssparande	0	0	783	0	0	0
<b>Summa tillgängliga medel</b>	<b>734 893</b>	<b>672 543</b>	<b>968 508</b>	<b>880 102</b>	<b>757 823</b>	<b>720 179</b>
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	734 893	671 760	968 508	880 102	757 823	488 284
<b>Utgående anslagssparande</b>	<b>0</b>	<b>783</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>231 895</b>

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

### Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.60 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 825 050 000 kronor 2021. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2021 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2019 på 56 049 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2020 samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2019 avser regeringen att avsätta 881 099 000 kronor till investeringar i regleringsbrevet för 2021.

**Tabell 3.60 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar**

Tusental kronor

	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
Intäkter från inbetald trängselskatt	972 000	1 023 000	1 029 000
Kostnader för administration	146 950	146 950	146 950
Överskott	825 050	876 050	882 050
Justering för ackumulerad differens	56 049		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	881 099	876 050	882 050

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

### Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår ovan avsätts 881 099 000 kronor till investeringar 2021. Dessutom avsätts sammanlagt 146 950 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2021 blir därmed 1 028 049 000 kronor.

**Tabell 3.61 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter**

Tusental kronor

	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen	881 099	876 050	882 050
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	110 000	110 000	110 000
Kronofogdemyndigheten: administration	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar: administration	1 300	1 300	1 300
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
<b>Summa</b>	<b>1 028 049</b>	<b>1 023 000</b>	<b>1 029 000</b>

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges domstolar och Skatteverket samt i Regeringskansliets beräkningar.

### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 900 000 000 kronor 2022–2037.

**Tabell 3.62 Beställningsbemyndigande för anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024–2037
Ingående åtaganden	3 086 300	3 126 912	3 837 244			
Nya åtaganden	340 391	1 519 361	2 700 000			
Infriade åtaganden	-299 780	-809 029	-885 307	-960 097	-967 469	-3 724 371
Utestående åtaganden	3 126 912	3 837 244	5 651 937			
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>	<b>6 344 100</b>	<b>4 180 000</b>	<b>5 900 000</b>			

**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. 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. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner 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 för 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 kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som

inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 900 000 000 kronor 2022–2037.

## Låneram

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. 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 anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och återbetalning av lån kommer att belasta anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

### 3.6.15 1:15 Sjöfartsstöd

**Tabell 3.63 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

2019	Utfall	1 564 463	Anslagssparande	-1 463
2020	Anslag	1 588 000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	1 580 000
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 630 000</b>		
2022	Beräknat	1 680 000		
2023	Beräknat	1 730 000		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

## Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för sjöfartsstöd som lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg.

## Regeringens överväganden

**Tabell 3.64 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>1 588 000</b>	<b>1 588 000</b>	<b>1 588 000</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Makroekonomisk utveckling			
Volymer	42 000	92 000	142 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 630 000</b>	<b>1 680 000</b>	<b>1 730 000</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringens förslår att 1 630 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 1 680 000 000 kronor respektive 1 730 000 000 kronor.

### 3.6.16 1:16 Internationell tågtrafik

**Tabell 3.65 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik**

Tusental kronor

2019	Utfall	Anslagssparande	42 000
2020	Anslag	50 000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>5 000</b>	
2022	Beräknat	45 000	
2023	Beräknat	95 000	

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas till utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.66 Härlledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:16 Internationell tågtrafik**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-45 000	-5 000	45 000
varav BP21	-45 000	-5 000	95 000
- Utökad satsning på nattåg till utlandet	-45 000	-5 000	95 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>5 000</b>	<b>45 000</b>	<b>95 000</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen avser att upphandla internationell tågtrafik inom Skandinavien och till kontinenten och avsätter för det ändamålet 5 000 000 kronor 2021, 45 000 000 kronor 2022, 95 000 000 kronor 2023–2025 samt 65 000 000 kronor 2026. Anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* minskas därmed med 45 000 000 kronor 2021 och 5 000 000 kronor 2022 samt ökar med 95 000 000 kronor 2023.

Regeringens förslår att 5 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 45 000 000 kronor respektive 95 000 000 kronor.

#### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 395 000 000 kronor 2022–2026.

**Tabell 3.67 Beställningsbemyndigande för anslag 1:16 Internationell tågtrafik**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024–2026
Ingående åtaganden						
Nya åtaganden			395 000			
Infriade åtaganden				-45 000	-95 000	-255 000
Utestående åtaganden			395 000			
<b>Erhållet/förslaget bemyndigande</b>			<b>395 000</b>			

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen fortsätter arbetet med att genomföra en upphandling av nattågstrafik som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser. Ingående av avtal för trafikering innebär fleråriga ekonomiska åtaganden. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 395 000 000 kronor 2022–2026.

### 3.6.17 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

**Tabell 3.68 Anslagsutveckling 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

2019	Utfall	Anslagssparande
2020	Anslag	158 297 <sup>1</sup> Utgiftsprognos 130 459
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>231 000</b>
2022	Beräknat	299 000
2023	Beräknat	299 000

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas för kapitalkostnader avseende investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll avseende statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.69 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>157 000</b>	<b>157 000</b>	<b>157 000</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	74 000	142 000	142 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>231 000</b>	<b>299 000</b>	<b>299 000</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringens förslår att 231 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 229 000 000 kronor respektive 299 000 000 kronor.

### 3.6.18 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik

**Tabell 3.70 Anslagsutveckling 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik**

Tusental kronor

2019	Utfall	Anslagssparande	
2020	Anslag	3 000 000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos 2 969 472
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>2 000 000</b>	
2022	Beräknat	0	
2023	Beräknat	0	

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter, som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av utbrottet av det nya coronaviruset. Fördelningen av ersättningen ska ske baserat på biljettintäkternas storlek i respektive region.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.71 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>			
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	2 000 000		
varav BP21	2 000 000		
- Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 000 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>2 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Efter regeringens förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2020 – Stöd till hälso- och sjukvården, utbildningsinsatser och andra åtgärder med anledning av coronaviruset (prop. 2019/20:167) beslutade riksdagen att införa ett nytt tillfälligt bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik och ett nytt anslag, 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*, uppfördes på statens budget och tilldelades 3 000 000 000 kronor (prop. 2019/20:167 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:366).

Det finns ett fortsatt behov av stöd för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning varför anslag 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* ökas med 2 000 000 000 kronor 2021.

Regeringens föreslår att 2 000 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* för 2021.



### 3.6.19 1:19 Lån till körkort

**Tabell 3.72 Anslagsutveckling 1:19 Lån till körkort**

Tusental kronor

2019	Utfall	Anslagssparande
2020	Anslag	0 <sup>1</sup> Utgiftsprognos
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>151 466</b>
2022	Beräknat	151 466
2023	Beräknat	151 466

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för lån till körkort för vissa personer.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 3.73 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 1:19 Lån till körkort**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>			
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
varav BP21	151 466	151 466	151 466
- Lån till körkort till utgiftsområde 22 Kommunikationer	151 466	151 466	151 466
Överföring till/från andra anslag	151 466	151 466	151 466
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>151 466</b>	<b>151 466</b>	<b>151 466</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen anser att möjligheten att låna till körkort bör utvidgas till att omfatta 19–20-åringar med gymnasieexamen.

Regeringens föreslår att 151 466 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Lån till körkort* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 151 466 000 kronor respektive 151 466 000 kronor.

#### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:19 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 100 000 000 kronor 2022–2023.

**Tabell 3.74 Beställningsbemyndigande för anslag 1:19 Lån till körkort**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023
Ingående åtaganden			63 614		
Nya åtaganden			108 316		
Infriade åtaganden			-71 930	-96 000	-4 000
Utestående åtaganden			100 000		
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>			<b>100 000</b>		

Ingående åtaganden 2021 är beräknade åtaganden som överförs från anslaget 1:13 Lån till körkort inom utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv.

**Skälen för regeringens förslag:** Besluten om lån till körkort kan löpa över en längre period än det budgetår då beslut om lån fattas och medföra utbetalningar under kommande budgetår. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:19 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 100 000 000 kronor 2022 och 2023.

### 3.6.20 Sjöfartsverket

#### Sjöfartsverkets ekonomiska mål

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. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. 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 genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionskulden till följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Åren 2007–2019 har Sjöfartsverkets pensionskund ökat med mer än 1 miljard kronor till följd av ändrade beräkningsgrunder. Detta har sammantaget bidragit till att Sjöfartsverkets ekonomiska ställning kraftigt har försämrats. Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket att tillämpa en reviderad avgiftsmodell med bl.a. syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. Det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2019 uppgick till 2 457 miljoner kronor jämfört med 2 404 miljoner kronor 2018 medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 431 miljoner kronor 2019 jämfört med 2 331 miljoner kronor 2018. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader uppgick 2019 till ca 4 miljoner kronor jämfört med 48 miljoner kronor 2018. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 4 miljoner kronor.

**Tabell 3.75 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden**

Miljoner kronor

	Intäkter 2018	Intäkter 2019	Resultat 2018	Resultat 2019
Sjöfartsverket, totalt	2 404	2 457	1	15
Sjöfartsavgifter	1 784	1 780		
Övriga rörelseavgifter	367	413		

<sup>1</sup> Beloppet avser resultat efter avsättningar till och upplösningar från resultat-utjämningsfonden

Källa: Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2019.

Resultatförsämringen 2019 jämfört med året före beror främst på ökade kostnader för reparation och underhåll då flera isbrytare varit inne på större översyn på varv, kostnadsföring av tidigare aktiverade kostnader i projekt för nyanskaffning av isbrytare och ökade kostnader för personal.

Vid utgången av 2019 uppgick det egna kapitalet till 441 miljoner kronor jämfört med 442 miljoner kronor 2018. För 2016 var motsvarande belopp 514 miljoner kronor. Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2019 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 3.76 Översikt av de ekonomiska målen**

Procent

	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2019	Utfall 2019
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	3,5	0	3,5	0	3,5	3,5
Soliditet	25	8,8	25	8,9	25	7,6

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2019.

För 2019 uppgick räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet till knappt en procent, vilket understiger målet. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk (SPV) fastställer. De senaste årens låga räntenivåer och därmed höga avsättningar för pensioner har haft en negativ påverkan på pensionsskulden vilket i sin tur ger kända jämförelsestörande effekter för styrningen. En omläggning vid nuvarande ränteläge bedöms dock också ge negativa effekter vilket innebär att regeringen så här långt inte bedömt det möjligt att ändra systemet. Det finns anledning att fortsatt noggrant följa den ekonomiska utvecklingen för Sjöfartsverket för att säkerställa att Sjöfartsverkets olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

#### Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick för 2019 till 812 miljoner kronor. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar och lotsbåtar. Sjöfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan några år tillbaka finansieras/delfinansieras farledsprojekt upptagna i nationell plan för transportsystemet via bidrag från Trafikverket. Bemyndigande för 2020 finns att inom en ram om 100 miljoner kronor ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

### Prognostiserat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

Soliditeten vid det senaste årsbokslutet uppgick till 7,6 procent, vilket är något bättre jämfört med året innan men långt från målet på 25 procent. Bedömningen är att det bl.a. mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionsskulden kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet är uppfyllt. Den statliga redovisningsprincipen innebär att bidrag för investeringar från nationell plan för transportsystemet ska bruttoredo visas. Detta innebär att balansomslutningen ökar till dess att investeringarna löses upp genom avskrivningar. Den ökade balansomslutningen leder till en påtaglig negativ effekt på soliditeten. För att skapa en mer rättvisande bild av soliditeten har Sjöfartsverket valt att även redovisa ett soliditetsmått exklusive oförbrukade medel, s.k. justerad soliditet. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning att det justerade soliditetsmättet är en bra indikator för att mäta myndighetens måluppfyllelse mot ovan angivna bakgrund. Den justerade soliditeten var vid årsskiftet 10,8 procent.

Under inledningen av 2020 har Sjöfartsverket drabbats hårt ekonomiskt till följd av fallande avgiftsintäkter på grund av minskande fartygstrafik som en effekt av den pågående pandemin. Mot bakgrund av det har riksdagen efter förslag från regeringen i propositionen Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset gjort ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor (prop. 2019/20:187 utg. omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Även framåt bedöms effekterna av den pågående pandemin vara påtagliga och osäkerheten om utvecklingen framåt stor.

Regeringen bedömer att det inte är rimligt att ställa krav på såväl räntabilitet som soliditet under perioden 2021–2024, eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen. Enligt regeringens bedömning kommer det sannolikt inte att vara möjligt att återgå till nuvarande ekonomiska mål förrän tidigast 2024. Regeringen har fastställt att det inte genomförs någon utdelning för 2019. Inom ramen för uppföljning av Sjöfartsverkets verksamhet följer regeringen löpande utvecklingen av dessa mål. Med anledning av förslaget om att tillfälligt inte ställa krav på räntabilitet och soliditet kommer inte heller utdelningskravet att tillämpas under samma tid. Nedanstående tabell redovisar prognosen över Sjöfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen för 2020–2022.

**Tabell 3.77 Prognos av Sjöfartsverkets resultat**

Miljoner kronor där inte annat anges

	2020	2021	2022	2023
Resultat efter finansiella poster	-17,5	-58,7	101,3	187,4
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	Neg	Neg	115,9	87,2
Soliditet <sup>1</sup> (%)	1,7	0,6	1,9	3,6
Soliditet <sup>2</sup>	2,6	1,0	3,5	6,5
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0,0	0,0	0,0	0,0

<sup>1</sup> År 2015 fastslog Ekonomistyrningsverket att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämras.

<sup>2</sup> Soliditet exklusive oförbrukade bidrag, s.k. justerad soliditet

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2021–2023

## Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2021 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

**Skälen för regeringens förslag:** Inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 100 miljoner kronor. Vidare föreslår regering att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

## Sjöfartsverkets investeringsplan

**Regeringens förslag:** Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2021–2023 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

**Tabell 3.78** Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Summa 2021– 2023
<b>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</b>	<b>775</b>	<b>342</b>	<b>1 111</b>	<b>867</b>	<b>131</b>	<b>2 109</b>
Farleder	770	264	1 000	821	99	1 920
Isbrytning	-17	11	41			41
Sjötrafikservice	0	8	7	3	3	13
Sjögeografisk information	0	5	3	7	4	13
Lotsning	5	14	48	32	22	101
Sjö- och flygräddning	2		5	4	3	13
Gemensamma funktioner	16	40	7	1		8
<b>varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>775</b>	<b>342</b>	<b>1 111</b>	<b>867</b>	<b>131</b>	<b>2 109</b>
- maskiner och inventarier	526	280	146	166	60	372
- fastigheter och markanläggningar	249	62	965	701	71	1 737
<b>Finansiering av anskaffning och utveckling</b>	<b>775</b>	<b>342</b>	<b>1 111</b>	<b>867</b>	<b>131</b>	<b>2 109</b>
Egna medel	282	93	149	167	62	377
Bidrag/medfinansiering	493	249	962	700	69	1 732
<b>Vidmakthållande av befintliga investeringar</b>	<b>18</b>	<b>108</b>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>52</b>	<b>214</b>
Farleder	3	33	20	59	36	115
Isbrytning	9		6	4		10
Sjötrafikservice		35	30			30
Sjögeografisk information	0	1	18	5	9	31
Lotsning	6	30	3	6	0	9
Sjö- och flygräddning		9	0	0	0	1
Gemensamma funktioner	0	0	3	8	7	18
<b>varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>18</b>	<b>108</b>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>52</b>	<b>214</b>
- maskiner och inventarier	16	82	72	56	37	165
- fastigheter och markanläggningar	2	27	9	26	15	49
<b>Finansiering vidmakthållande</b>	<b>18</b>	<b>108</b>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>52</b>	<b>214</b>

	Utfall 2019	Prognos 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Summa 2021– 2023
Egna medel	18	108	81	82	52	214
<b>Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar</b>	<b>793</b>	<b>451</b>	<b>1 192</b>	<b>949</b>	<b>182</b>	<b>2 323</b>
<b>Totala varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>793</b>	<b>451</b>	<b>1 192</b>	<b>949</b>	<b>182</b>	<b>2 323</b>

Anm: Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med summan.

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2021–2023.

**Skälen för regeringens förslag:** Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2021–2023 uppgår till totalt 2 323 miljoner kronor, se tabell 3.78. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 91 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 9 procent. Investeringarna avser främst farledsinvesteringar samt olika insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investeringar görs även bl.a. i lotsbåtar, arbets- och sjömättningsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar m.m. 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 som en riktlinje för myndighetens investeringar.

### 3.6.21 Luftfartsverket

#### Luftfartsverkets ekonomiska mål

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 bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster samt informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeisk regelverket avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. Beslut om regelverket för perioden 2020–2024 fattades den 11 februari 2019. Ett förslag till prestationsplan har också tagits fram, men bl.a. beroende på den pågående pandemin har inga nya prestationsplaner antagits för medlemsstaterna. Påverkan på den civila luftfarten av det pågående pandemin har hittills under 2020 varit omfattande. Arbeta pågår med att ta fram ny inriktning och underlag för prestationsplanerna.

Det låga ränteläget, som påverkar pensionsskuldens utveckling, utgör dessutom fortsatt en belastning för Luftfartsverkets resultat och soliditet.

Luftfartsverkets rörelseintäkter för 2019 uppgick till 3 071 miljoner kronor, jämfört med 3 156 miljoner kronor 2018, medan rörelsens kostnader uppgick till 3 070 miljoner kronor, jämfört med 3 013 miljoner kronor 2018. Resultatet efter skattemotsvarighet uppgick till -31 miljoner kronor. Resultatförsämringen 2019 jämfört med året före beror främst på lägre övriga rörelseintäkter, högre rörelsekostnader samt effekterna för pensionsskulden av lägre ränteläge. Resultatet har också påverkats av avvecklingen av NUAC HB, vilken inneburit att Luftfartsverket har återtagit driften för en route-verksamheten i egen regi.

**Tabell 3.79 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden**

Miljoner kronor

	Intäkter 2018	Intäkter 2019	Resultat 2018	Resultat 2019
Luffartsverket, totalt	3 156	3 071	1	-31
Luffartsintäkter	2 155	2 205		
Övriga rörelseintäkter	921	728		

Källa: Luffartsverkets årsredovisning för 2019.

Det ekonomiska målet för Luftfartsverkets för 2019 var att ge en avkastning på 4 procent på eget kapital över en konjunkturcykel samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet uppgick för 2019 till - 31 miljoner kronor, dvs. negativ avkastning. Soliditeten uppgick per den 31 december 2019 till 8 procent.

Vid utgången av 2019 uppgick det egna kapitalet till 760 miljoner kronor, varav 284 miljoner kronor var fritt eget kapital.

**Tabell 3.80 Översikt av de ekonomiska målen**

Procent

	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2019	Utfall 2019
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	4	(neg.)	4	1	4	(neg.)
Soliditet	15	9	15	9	15	8

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2019.

**Prognostiserat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål**

För perioden 2020–2024 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är negativt samtliga år. Effekterna av det nuvarande utbrottet av den pågående pandemin är omfattande och osäkerheten om utvecklingen framåt stor. Enligt det underlag som Luftfartsverket redovisat kan resultatet för 2020 falla till ca - 1 300 miljoner kronor. Följande år väntas i scenariot ge fortsatta omfattande förluster, runt 180 miljoner kronor vardera åren 2021 och 2022 och ca 150 miljoner kronor 2023. Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset tillfördes Luftfartsverket 900 miljoner kronor för att täcka intäktsbortfall med anledning av utbrottet av covid-19 (prop. 2019/20:187 utg. omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Myndigheten genomför ett omställningsarbete för att anpassa verksamheten.

Den nuvarande situationen innebär ett fall i Luftfartsverkets intäkter som aldrig inträffat tidigare. Regeringen bedömer att det inte är rimligt att ställa krav på räntabilitet och soliditet under perioden 2021–2024 eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen. Enligt regeringens bedömning kommer det sannolikt inte att vara möjligt att återgå till nuvarande ekonomiska mål förrän tidigast 2024.

Inom ramen för uppföljning av Luftfartsverkets verksamhet följer regeringen löpande utvecklingen av dessa mål. Med anledning av förslaget om att tillfälligt inte ställa krav på räntabilitet och soliditet kommer inte heller utdelningskravet att tillämpas under samma tid. tabell 3.81 redovisar prognosen över Luftfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen för 2021–2023.

**Tabell 3.81 Prognos för Luftfartsverkets resultat**

Miljoner kronor där inte annat anges

	2020	2021	2022	2023
Resultat efter skattemotsvarighet	-1 254	-180	-183	-151
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	(neg)	(neg)	(neg)	(neg)
Soliditet (%)	(neg)	(neg)	(neg)	(neg)
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2021–2023.

**Luftfartsverkets finansiella befogenheter**

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 4 550 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2021 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy.

Regeringen bemyndigas härvid att låta luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag 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:** Inriktningen är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Luftfartsverkets låneram fastställs till 1 500 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att Luftfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

**Luftfartsverkets investeringsplan**

**Regeringens förslag:** Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2021–2023 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Luftfartsverkets investeringar uppgick för 2019 till 498 miljoner kronor. Luftfartsverket genomför fortsatt omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs i högsta grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrustning. Luftfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan några år tillbaka finansieras investeringar inom ramen för uppdraget att bygga upp en robust flygtrafiktjänst inom anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst*.



**Tabell 3.82 Investeringsplan för Luftfartsverket**

Miljoner kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Summa 2021– 2023
<b>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</b>	<b>430</b>	<b>637</b>	<b>728</b>	<b>538</b>	<b>518</b>	<b>1 784</b>
ATM-utrustning	173	168	148	183	186	516
Radarutrustning	122	160	247	10	10	267
Kommunikationsutrustning	4	73	92	113	94	298
Radioutrustning	124	208	234	231	228	692
IT	6	11	1	1	1	3
Byggnader		10				
Kommersiella investeringar		7	7			7
Övrigt	2					
<b>varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>430</b>	<b>637</b>	<b>728</b>	<b>538</b>	<b>518</b>	<b>1 784</b>
- maskiner och inventarier	430	637	728	538	518	1 784
<b>Finansiering av anskaffning och utveckling</b>	<b>430</b>	<b>637</b>	<b>728</b>	<b>538</b>	<b>518</b>	<b>1 784</b>
Egna medel	430	637	728	538	518	1 784
<b>Vidmakthållande av befintliga investeringar</b>	<b>68</b>	<b>69</b>	<b>62</b>	<b>46</b>	<b>34</b>	<b>143</b>
ATM-utrustning	6	7	20	21	14	55
Radarutrustning	24	23	3	3	3	9
Kommunikationsutrustning	29	8	12	9	6	26
Radioutrustning	2	8	12	9	6	26
Byggnader	6	14	14	2	4	20
IT		9	2	2	2	7
Övrigt	1					
<b>varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>68</b>	<b>69</b>	<b>62</b>	<b>46</b>	<b>34</b>	<b>143</b>
- maskiner och inventarier	68	69	62	46	34	143
<b>Finansiering vidmakthållande</b>	<b>68</b>	<b>69</b>	<b>62</b>	<b>46</b>	<b>34</b>	<b>143</b>
Egna medel	68	69	62	46	34	143
<b>Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar</b>	<b>498</b>	<b>705</b>	<b>791</b>	<b>584</b>	<b>552</b>	<b>1 926</b>
<b>Totala varav investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>498</b>	<b>705</b>	<b>791</b>	<b>584</b>	<b>552</b>	<b>1 926</b>

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2021–2023.

**Skälen för regeringens förslag:** Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2021–2023 uppgår till totalt 1 927 miljoner kronor, se tabell 3.82. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 92 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 8 procent. Luftfartsverket genomför fortsatt omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften.

Prioriteringarna styrs i högsta grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrustning. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka

investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

### 3.6.22 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att utvidga ändamålet för den låneram Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag disponerar till att även omfatta betalningar av inkomstskatt.

**Skälen för regeringens förslag:** Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron upp till ett belopp av 2 600 000 000 kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Riksdagen beslutade 2009 om att utöka bemyndigandet till 3 361 000 000 kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117).

Öresundsbrokonsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svedab och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Svedab har fram till och med 2018 utnyttjat ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget från 2019 ska betala inkomstskatt enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Svedabs årliga betalningar av inkomstskatt bedöms under kommande år uppgå till ca 150 miljoner kronor. För att finansiera skattebetalningarna behöver Svedab göra kontanta uttag ur konsortiet, något som de båda ägarbolagen i förekommande fall behöver vara eniga om. I syfte att säkerställa Svedabs förmåga att göra nödvändiga skattebetalningar föreslår regeringen att det befintliga bemyndigandet att ta upp lån i Riksgäldskontoret utvidgas till att även omfatta betalningar av inkomstskatt.

## 4 Politiken för informationssamhället

### 4.1 Mål för området

#### 4.1.1 Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken 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). Under detta mål finns följande två delmål:

- 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).
- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer 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 (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Regeringens mål för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten. Dessa mål förtydligar och preciserar delar av det förvaltningspolitiska målet, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 4 Statlig förvaltningspolitik och arbetsgivarfrågor.

#### 4.1.2 Post

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) (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

#### 4.1.3 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, utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU1, rskr. 2006/07:205).

### 4.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

För att följa upp digitaliseringspolitiken används bl.a. följande indikatorer från Digital Economy och Society Index 2020 (DESI) samt Eurostat som visar Sverige i relation till övriga länder inom EU:

- Sveriges övergripande ranking i Europa (DESI)
- Sveriges övergripande ranking avseende humankapital (DESI)
- Befolkningens användning av internetjänster (Eurostat)
- Andel av befolkningen som har digitala basfärdigheter eller högre (Eurostat)
- Andel it-specialister i arbetskraften (Eurostat)

- Andel företag med it-relaterad utbildning för anställda (Eurostat)
- Andel som handlat på nätet de senaste 12 mån (Eurostat)
- Andel företag som analyserar stora datamängder (DESI)
- Sveriges övergripande ranking avseende digitala offentliga tjänster (DESI)

För att följa upp digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används även Statistiska centralbyråns indikatorer som visar andel män och kvinnor som har använt internet för att:

- hämta information från myndigheters webbsidor,
- ladda ner blanketter från myndigheters webbsidor, samt
- skicka in ifyllda blanketter (exempelvis använt en digital tjänst).

För att följa upp utvecklingen av digitaliseringen inom den offentliga förvaltningen används dessutom Europeiska kommissionens rapport eGovernment Benchmark och OECD:s internationella rapporter.

För delmålet om bredband är den mest centrala indikatorn:

- Sveriges placering i index för Uppkoppling (DESI)

För delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna:

- Prisjämförelser abonnemang (PTS)
- It-incidentrapportering (PTS)

Målet för postsektorn följs upp genom bl.a.:

- Andelen brev som inlämnats till Postnord AB för övernattbefordran (from 2018 tvådagarsbefordran) och som delades ut inom tidsramen (PTS)

Målet för grundläggande betaltjänster följs upp bl.a. genom:

- Länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner (länsstyrelserna, PTS)

Andra bedömningsgrunder hämtas ur rapporter från statliga myndigheter, såsom Myndigheten för digital förvaltning, PTS, Statistiska centralbyrån (SCB), Riksrevisionen och Ekonomistyrningsverket samt Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2019.

## 4.3 Resultatredovisning

### 4.3.1 Sverige är ledande inom digitalisering men inte bäst i världen

**Tabell 4.1 Sveriges utveckling jämfört med övriga EU-länder**

Indikator/Index	2015	2016	2017	2018	2019	2020 <sup>1</sup>
<b>Sveriges rangordning</b>						
Övergripande rangordning	2	3	3	2	2	2
Humankapital	3	3	3	2	2	2
Befolkningens användning av internetjänster	i.u.	i.u.	2	2	3	2
Digitala offentliga tjänster	5	7	8	6	9	10
<b>Sveriges andel (%) av:</b>						
- befolkningen som har digitala basfärdigheter eller högre (kvinnor/män) 16–74 år	71/72	67/70	76/78	i.u.	71/74	
- EU-snitt	53/58	54/58	55/60	i.u.	56/60	
- befolkningen som handlat på nätet de senaste 12 mån. 16–74 år	71	76	81	78	82	
- EU-snitt	53	55	57	60	63	
- it-specialister i arbetskraften	6,1	6,3	6,6	6,8	7	
- EU-snitt	3,5	3,7	3,8	3,9	4	
- it-specialister i arbetskraften (kvinnor/män)	19/81	21/79	21/79	21/79	20/80	
- EU-snitt	16/84	17/83	17/83	16/84	18/82	
- företag med it-relaterad utbildning för anställda (exkl. finansiell sektor), 10 eller fler anst	26	25	28	24	32	
- EU-snitt	22	22	21	23	24	
- företag som analyserar stora datamängder	i.u.	10	10	10	10	10
- EU-snitt	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	12	12

<sup>1</sup> Metoden för DESI har ändrats 2020 jämfört med 2019

Källa: DESI och Eurostat

I DESI 2020 placerar sig Sverige högt inom de flesta av huvudområdena och förbättrar sitt resultat inom flera områden jämfört med föregående år.

Som en följd av utbrottet av covid-19 har regeringen uppdragit åt PTS att kartlägga och analysera erfarenheter och behov av åtgärder för att leva och verka digitalt i spåren av pandemin (I2020/01584/D).

#### Den digitala kompetensen är jämförelsevis hög

I Sverige har en hög andel av befolkningen basfärdigheter eller högre kunskaper inom digitalisering, se tabell 4.1. Även om det har skett en liten minskning sedan mätningen 2017 är Sverige ett av de främsta länderna i EU. Detta gäller för såväl män som kvinnor, men män utgör fortsatt en något större andel.

Av Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av 114 statliga myndigheters digitala mognad 2019 framgår att myndigheterna bedömer sin mognadsnivå högst när det gäller arbetet med it-förvaltning, informationssäkerhet och projektstyrning (Digg 2019-469). Arbetet med nyttorealiserings och att göra kostnadsjämförelser med andra bedöms ha lägst mognadsgrad. Myndighetens uppföljning visar även att myndigheterna anger tillgång till nödvändig kompetens och befintliga regelverk som de största

hindren mot digitalisering av offentlig förvaltning. Regeringen har sedan tidigare ingått en överenskommelse med Sveriges kommuner och regioner (SKR) om ett kompetenslyft för ökad digital kompetens hos ledningen i kommuner och regioner (N2018/04602/D). SKR visar i en delredovisning att arbetet legat till grund för konstruktiv dialog och framtagning av lokala handlingsplaner för digitaliseringsarbetet i besökta kommuner och regioner (I2019/00085/D).

Sverige har i jämförelse med andra EU-medlemsländer en hög andel it-specialister i arbetskraften, men enligt DESI 2020 är efterfrågan på kvalificerad arbetskraft fortsatt större än tillgången. Andelen kvinnor inom it-sektorn har tidigare varit bland de högsta i EU men enligt Eurostat 2019 har flera länder nu gått om Sverige. Andelen kvinnor utgör nu 20,4 procent vilket är en liten minskning från föregående mätning, men fortsatt en högre andel än genomsnittet inom EU.

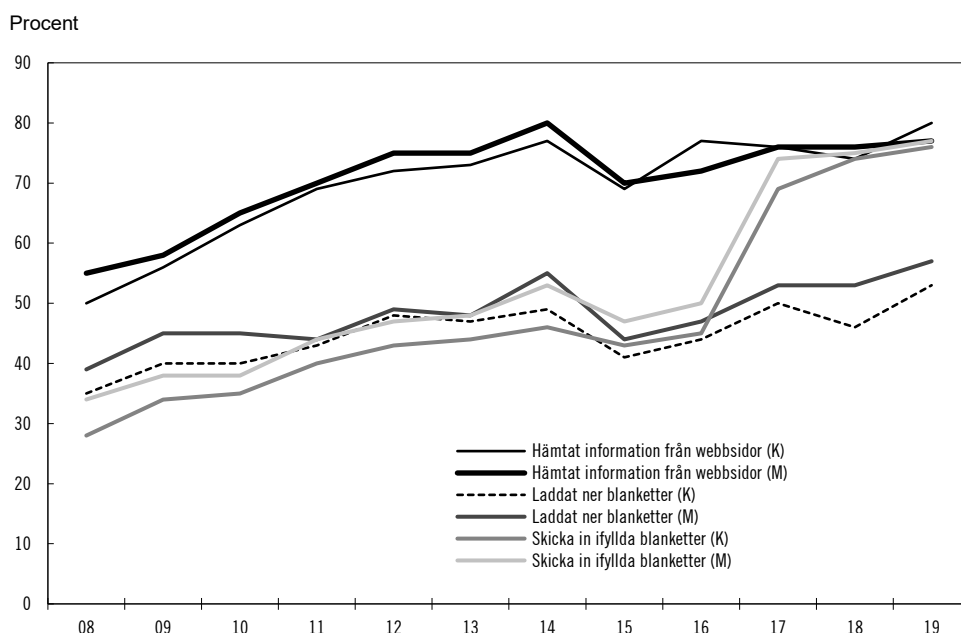
Sverige undertecknade under 2019 tillsammans med de flesta andra medlemsstater i EU en deklARATION som syftar till att öka andelen kvinnor i digitaliseringssektorn (Declaration of commitment on women in digital). Deklarationen ska även leda till mer kvalitativa och jämförbara statistikunderlag till den årliga DESI-sammansättningen av andelen kvinnor i digitaliseringssektorn.

Enligt Eurostat har andelen företag i Sverige som erbjuder it-relaterade utbildningar till sina anställda ökat, och andelen är nu något högre än i övriga EU-länder. I en delrapport har Tillväxtverket påvisat att det fortsatt finns behov av att stötta små och medelstora företag för att öka deras digitala kompetens samt göra digitalisering till en affärsstrategisk fråga (N2018/04128/D och I2019/03403/D).

#### Användningen av digitala tjänster ökar

Enligt SCB:s statistik om it-användning bland privatpersoner ökade både andelen män och kvinnor som hämtat information från myndigheters webbplatser, t.ex. från Skatteverket eller Försäkringskassan. Under 2019 ökade andelen med fyra procentenheter från 2018. Även andelen som skickat in ifyllda blanketter, t.ex. använt en digital tjänst för att skicka in sin deklaration, ansöka om studiemedel, föräldrapenning, sjukpenning, eller något annat, ökade under samma tidsperiod med tre procentenheter.

**Diagram 4.1** Kontakt med myndigheter över internet, 16–74 år



Källa: Statistiska centralbyrån.

Svenskarna och internet 2019 visar att sju av tio personer över 16 år använder digitala samhällstjänster, t.ex. digital brevlåda, deklaration och pensionstjänster. För de flesta digitala samhällstjänsterna finns inga signifikanta skillnader, men män nyttjar i högre grad digitala tjänster som är förknippade med ekonomi, som deklaration och pension. Fler kvinnor än män använder de digitala tjänsterna för sjukvård. Äldre personer använder digitala samhällstjänster i lägre utsträckning än yngre, i synnerhet personer som är över 75 år. Undersökningen visar att en stor majoritet, 85 procent av Sveriges befolkning, anser att digitala samhällstjänster underlättar för dem.

För området Digitala offentliga tjänster i DESI placerar sig Sverige på en tionde plats. Området är en sammanvägning av indikatorer rörande digital förvaltning och e-hälsa. Placeringen är en nedgång från nionde plats 2019 och sjätte plats 2018. Sveriges poäng för 2020 har ökat till 79,3, jämfört med 77,9 poäng i mätningen 2019 vilket är klart över det europeiska snittet som för 2019 var 67 poäng och 2020 var 72 poäng.

Rapporten eGovernment Benchmark mäter tillgång till digitala tjänster som skapar en enklare vardag för medborgare och företag. Rapporten 2019 planeras att publiceras i oktober 2020.

Antalet personer och företag som använder tjänsten Mina meddelanden för att ta emot digital myndighetspost fortsatte att öka under 2019. Antalet anslutna privatpersoner och företagare som mottagare uppgick till över 3,7 miljoner, vilket kan jämföras med omkring 3 miljoner mottagare 2018. På avsändarsidan ökade antalet anslutna statliga myndigheter och kommuner från 92 till 124 under 2019. Antalet meddelanden som skickas genom Mina meddelanden har ökat med 47 procent under 2019 och uppgår till över 41 miljoner.

I oktober 2019 erbjöd 60 procent av de statliga myndigheterna, kommunerna och regionerna digitala tjänster med e-legitimationsinloggning, en ökning med fem procentenheter från tidigare år. Antalet inloggnings med e-legitimation och användning av e-underskrifter i förvaltningen ökade med 19 procent mellan 2018 och 2019. Den svenska infrastrukturen för e-legitimationer kan ta emot gränsöverskridande inkommande trafik från sju EU-medlemsländer, vilket är en ökning med tre medlemsländer från 2019.

För att säkerställa ett effektivt genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 har regeringen utsett Myndigheten för digital förvaltning till nationell samordnare enligt direktivet (I2019/02843/DF). Den EU-gemensamma digitala ingången ska ge privatpersoner och företag tillgång till information, förfaranden samt hjälp och tjänster i digital form. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden ställer krav på att medlemsstaterna ska möjliggöra för enskilda och företag från samtliga EU-länder att kunna ansöka om tillstånd elektroniskt. Europeiska kommissionen har under 2019 skickat en formell underrättelse om att kommissionen anser att Sverige inte lever upp till direktivets krav.

#### Den digitala delaktigheten är hög men en utmaning för vissa grupper

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortsatt hög. En hög andel av befolkningen använder såväl internet som digitala tjänster. Enligt DESI rankas Sverige på andra plats i EU gällande befolkningens användning av internettjänster. SCB:s undersökning av befolkningens it-användning 2019 visar att omkring 88 procent av såväl kvinnor som män i åldern 16–85 år använder internet i stort sett varje dag. Bland utrikesfödda använder 87 procent av männen och 83 procent av kvinnorna internet i stort sett varje dag. Enligt samma undersökning är det omkring fyra procent av kvinnorna och 3

procent av männen som aldrig använder internet. Av dessa är samtliga 65 år eller äldre.

Även Svenskarna och internet 2019 visar att en majoritet av svenskarna använder internet dagligen och känner sig digitalt delaktiga. Det är framför allt de allra äldsta samt personer med enbart grundskoleutbildning, boende på landsbygderna, de med lägre hushållsinkomst och personer som är födda utanför Sverige som är sällan-användare. Rapporten redovisar även ett samband mellan användning av internet och känslan av digital delaktighet. Könsuppdelad statistik saknas. Resultat från Begripsams undersökning Svenskarna med funktionsnedsättning och internet 2019 pekar på att personer med funktionsnedsättning oftare känner sig utanför det digitala samhället jämfört med personer utan funktionsnedsättning. Jämfört med 2017 är det dock fler personer med funktionsnedsättning som känner sig delaktiga i det digitala samhället. Fler kvinnor med funktionsnedsättning (65%) än män med funktionsnedsättning (57%) känner sig fullt digitalt delaktiga. Regeringen har, i syfte att främja den digitala delaktigheten, beviljat medel till nätverket Digidel som arbetar med att samordna och sprida kunskap om frågan till relevanta aktörer (I2019/00072/D, I2020/00035/D). Fler insatser för ökad digital delaktighet inom funktionshinderpolitiken redovisas under utgiftsområde 9, Hälsovård, sjukvård och social omsorg. I samband med den pågående pandemin har digital delaktighet visat sig särskilt viktigt för bland annat äldre. Regeringen har därför uppdragit åt PTS att bidra till tillgänglighet och användning av it och elektroniska kommunikationstjänster för äldre med anledning av pandemin (I2020/01296/D).

Digital offentlig service ska vara tillgänglig för alla, oavsett funktionsförmåga. Under 2019 påbörjade Myndigheten för digital förvaltning övervakningen av webbplatser som omfattas av lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

#### Hög tillit till digitala tjänster

Användning av och förtroendet för digitala tjänster förutsätter att medborgare har tillgång samt känner tillit till en digital identitet. En indikator för hög grad av tillit är att Sverige ligger högt inom EU när det gäller att använda internet för att utföra ekonomiska transaktioner, t.ex. handla på nätet (se tabell 4.1). Enligt Eurostat har 82 procent av befolkningen i Sverige handlat på nätet de senaste 12 månaderna vilket är en ökning från tidigare år samt en högre andel än snittet för EU. Enligt Svenskarna och internet 2019 använde 84 procent av befolkningen e-legitimeringslösningen Mobilt BankID och 79 procent betaltjänsten Swish. Könsuppdelad statistik saknas. Sedan 2015 har användningen av Swish mer än dubblats i befolkningen i stort. Enligt samma undersökning känner sig majoriteten av internetanvändare, 80 procent, trygga och säkra vid betalning på internet, varav 31 procent känner sig helt och hållet trygga. Se även utgiftsområde 2, Avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella institutioner om fortsatt minskad kontantanvändning och ökade elektroniska betalningar.

Statistik från Datainspektionen visar att antalet anmälda personuppgiftsincidenter per månad har ökat 2019 jämfört med 2018. Under 2019 fick Datainspektionen totalt in knappt 3 410 anmälningar om personuppgiftsincidenter under perioden januari–september. Det motsvarar närmare 90 anmälda incidenter per vecka. Under 2018 anmäldes i genomsnitt 70 incidenter per vecka. Antalet anmälda incidenter har därmed ökat med närmare 30 procent under 2019 jämfört med 2018. Ökningen återfinns främst i offentlig sektor. Datainspektionen konstaterar att det är svårt att dra några slutsatser av ökningen eftersom skyldigheten att rapportera infördes först den 1 juli 2018. Könsuppdelad statistik saknas.



Av betydelse för tilliten till digitala tjänster är vidare att brottsligheten i den digitala miljön har ökat de senaste åren. Enligt officiell kriminalstatistik som tas fram av Brottsförebyggande rådet (Brå) uppgick det totala antalet anmälda bedrägeribrott, på internet och i övrigt, 2019 till ca 228 000 brott, vilket motsvarar nästan en sjättedel av det totala antalet anmälda brott. Det är en minskning med 4 procent i jämförelse med 2018. Trygghet i den digitala miljön redovisas även i den Nationella trygghetsundersökningen som Brå genomför årligen. Av undersökningen 2019 framgår att andelen av befolkningen (16–84 år) som 2019 uppger att de oroar sig för bedrägeri på internet är 28 procent. Det är i princip lika vanligt bland män som bland kvinnor att oroa sig för att utsättas för bedrägeri på internet. Andelen har ökat något jämfört med 2018, då den var 25 procent. EU-kommissionen har påbörjat en översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/31/EG) av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden, som bl.a. reglerar ansvar för innehåll online. En av kärnfrågorna är att se över om plattformars ansvar behöver förändras givet den digitala utvecklingen. Sverige deltar aktivt i arbetet.

#### **Goda förutsättningar för digital innovation och datadriven utveckling**

I internationell jämförelse har Sverige goda förutsättningar för digital innovation. Sverige rankas t.ex. på första plats i EU:s European Innovation Scoreboard 2020, på andra plats i Global Innovation Index 2019 och på femte plats i Bloomberg Innovation Index 2020.

För att ytterligare stärka Sveriges innovationsledande position har regeringen uppdragit åt Verket för innovationssystem (Vinnova) att förbereda etablerandet av europeiska digitala innovationshubbar (I2019/01685/D och N2019/03212/EIN, N2019/03186/SSS [delvis] och N2019/01072/EIN) och att stödja regeringen i genomförandet av samverkansprogrammen (N2019/03094/EIN). Ett av dessa samverkansprogram är Näringslivets digitala strukturomvandling.

Regeringen uppdrog 2019 åt Tillväxtverket att genomföra näringslivsinsatser för att stärka företag på landsbygderna i deras arbete med digitalisering. Uppdraget har skett i samarbete med ALMI Företagspartner AB.

Användningen av data är en nyckel i datadriven innovation, däribland AI, men enligt DESI 2020 använder dock endast 10 procent av företag i Sverige stora datamängder i sin verksamhet. Regeringen har även uppdragit åt Tillväxtverket att främja små och medelstora företags förmåga att använda data som strategisk resurs (I2019/01966/D). Inom området öppen tillgång till forskningsdata har Myndigheten för digital förvaltning ett kunskapsutbyte med Vetenskapsrådet. Myndigheten har också initierat ett arbete för att tydliggöra relationen mellan forskningsdatabasen RUT och metadata-standarden för Sveriges dataportal. Se även utgiftsområde 16 Forskning.

Myndigheten för digital förvaltning har, i sin rapport av uppdraget att öka den offentliga förvaltningens förmåga att tillgängliggöra öppna data, bedriva öppen och datadriven innovation samt använda artificiell intelligens, bedömt att ett fullständigt införande av dagens AI-teknik skulle kunna innebära en ekonomisk nytta för samhället om 140 miljarder kronor årligen (I2019/01416/DF och I2019/01020/DF [delvis]). Samtidigt medför AI utmaningar, bl.a. krävs det användbar data, en systematisk hantering av säkerhetsfrågor och överväganden för att säkerställa objektivitet, saklighet och öppenhet när AI används inom offentlig förvaltning. För att öka förmågan att bedriva datadriven innovation har regeringen uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning och Lantmäteriet att testa ny teknik, såsom AI och blockkedjor, vid automatiserade processer (I2019/03237/DF). Med stöd av Research Institutes of Sweden AB (RISE) har en svensk blockkedjenod tagits fram som möjliggör att den

europiska blockkedjeinfrastrukturen i testmiljö kan fungera. Regeringen har genom förordningen (2019:1283) om rättsväsendets digitalisering inrättat ett råd för digitalisering av rättsväsendet som bland annat ska bidra till samverkan mellan rättsväsendets myndigheter i gemensamma strategiska frågor om användande av ny teknik och innovationer.

Sverige ligger efter vad gäller öppna data. I DESI 2020 placerar sig Sverige på 23:e plats av 28 länder vad gäller öppna data inom offentlig förvaltning. I OECD:s mätning Our data index 2020 ligger Sverige på 33:e plats av 35 länder. Den nationella portalen för att tillgängliggöra öppna data är [opnadata.se](http://opnadata.se). En övergång pågår till nästa version: [dataportal.se](http://dataportal.se). Antalet dataset, dvs. samling av data i ett strukturerat format, som tillgängliggörs genom portalen ökade under perioden oktober 2018 till mars 2020 från 1 235 till 5 922 dataset.

Riksdagen har tillkännagett att regeringen bör ge samtliga statliga myndigheter i uppdrag att arbeta strategiskt för att öka utbudet av och tillgängligheten till öppna data och se till att de statliga myndigheterna tillgängliggör offentliga handlingar i maskinavläsbart skick (bet. 2017/18:FiU25 punkt 2, rskr. 2017/18:180). Regeringen har uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning att vara projektledare för Hack for Sweden, ett samverkansinitiativ mellan 45 myndigheter som syftar till att öka kunskapen om och demonstrera värdet av tillgängliggörande och vidareutnyttjande av öppna data (I2020/00911/DF). Under våren 2020 arrangerade myndigheten en digital innovationstävling, Hack the crisis, som fokuserade på utmaningar med anledning av den pågående pandemin. Antalet deltagare ökade med över 700 procent jämfört med 2019, till 7 400 deltagare. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Genomförandet av Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn fortsätter. Utredningen med uppdrag att genomföra direktivet i svensk rätt och ur ett rättsligt perspektiv främja och stödja den offentliga förvaltningens arbete med öppna data och annan offentlig digital information har förlängts och ska redovisas senast den 15 september 2020.

Av Lantmäteriets rapport om värdefulla dataset från regeringsuppdraget om tillgängliggörande av särskilt värdefulla datamängder (I2019/01415/DF) framgår att många av de särskilt efterfrågade offentliga datamängder som kan bidra till nya innovationer och digitala lösningar fortfarande är avgiftsbelagda och att de nyttor ett fritt tillgängliggörande kan leda till inte fullt ut realiserats. Inom ramen för uppdraget har Lantmäteriet beräknat att ett avgiftsfritt tillgängliggörande av de mest efterfrågade datamängderna som öppna data skulle innebära en årlig kostnad på 553 miljoner kronor, men har potentialen att generera samhällsnytta som kan uppgå till miljardbelopp i fem samhällssektorer; areella näringar, informations- och kommunikationstekniksektorn, finans- och försäkringsbranschen, samhällsbyggnad samt offentlig sektor. I alla frågor som rör tillgängliggörande av data är det viktigt att frågor om säkerhet, sekretess och dataskydd noga beaktas.

#### Digital ledning viktig för att genomföra och utveckla digitaliseringspolitiken

Inrättandet av Myndigheten för digital förvaltning och Digitaliseringsrådet är viktiga delar i arbetet med utvecklingen och styrningen av digitaliseringspolitiken. Statskontoret har på uppdrag av regeringen (I2019/01965/D) genomfört en utvärdering av Digitaliseringsrådet. Av utvärderingen framgår att rådet bidragit till att förbättra regeringens förutsättningar för att genomföra och utveckla digitaliseringspolitiken. Statskontoret bedömer att regeringen sammantaget har en bra förvaltningsstruktur för att genomföra insatser inom ramen för digitaliseringspolitiken men att det saknas en kontinuerlig samlad analys och uppföljning av samhällets digitalisering.

Regeringen har uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning och Statskontoret att analysera och ta fram förslag på utvecklad styrning av digitala investeringar i offentlig förvaltning (I2020/00420/DF). Syftet är att öka regeringens förmåga att effektivisera, styra och följa upp offentlig förvaltnings digitala investeringar.

Regeringens satsning på regionala digitaliseringskoordinatorer, som finns i samtliga 20 regioner och Gotlands kommun, har under 2019 bl.a. bidragit till att lyfta digitaliseringsperspektivet i flera EU-program och regionala program och strategier. Digitaliseringskoordinatorerna har även arbetat med att sprida regionala digitala initiativ inom bl.a. öppna data mellan olika län.

Regeringen har vidare beslutat att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera statliga myndigheters behov av säker och kostnadseffektiv it-drift samt hur dessa behov tillgodoses (dir. 2019:64). Utredaren ska bl.a. lämna förslag på mer varaktiga former för en samordnad statlig it-drift och tydliggöra de rättsliga förutsättningarna för att på ett säkert sätt kunna anlita privata leverantörer av it-drift. Regeringen har i samband med detta även fattat beslut om att förlänga Försäkringskassans pågående regeringsuppdrag om att erbjuda samordnad och säker statlig it-drift (I2019/02515/DF).

Riksrevisionen har granskat förekomsten av föråldrade it-system i statsförvaltningen. Granskningsrapporten innehåller slutsatser och rekommendationer till de granskade myndigheterna och regeringen. Regeringen har i skrivelsen Riksrevisionens rapport om föråldrade it-system i statsförvaltningen (skr. 2019/20:82) redovisat sin övergripande bedömning samt vilka åtgärder som vidtagits med anledning av granskningsrapporten och konstaterat att granskningsrapporten därmed är slutbehandlad.

#### **Mjuk digital infrastruktur möjliggör digitalt informationsutbyte**

Regeringen har i december 2019 beslutat att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte (I2019/03306/DF) och ett nationellt ramverk för grunddata inom den offentliga förvaltningen (I2019/03307/DF). Arbetet leds av Myndigheten för digital förvaltning. I de delrapporter som redovisades i februari 2020 lyfter myndigheterna vikten av investeringar i infrastruktur och ramverk under kommande år för att data ska kunna utbytas på ett effektivt, säkert och stabilt sätt inom och med den offentliga förvaltningen. Den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen skapar förutsättningar för en säker och effektiv tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012.

I början av 2020 delredovisade PTS sitt uppdrag att främja och följa införandet av standarden IPv6 (I2019/01833/D) och en kartläggning av tillhandahållandet av IPv6 i fasta allmänna kommunikationsnät i Sverige (I2020/01229/D). I takt med att adresser i standarden IPv4 börjar ta slut behövs en övergång till IPv6 men enligt PTS är införande av standarden en lågt prioriterad fråga för myndigheter, regioner och kommuner. Uppdraget kommer att slutredovisas under 2021.

#### **Bredband i världsklass**

Sverige har i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. I DESI 2020 är Sverige rankad på andra plats på området uppkoppling, jämfört med fjärde plats föregående år.

**Tabell 4.2 Tillgång till fast och mobilt bredband**

Indikator/index	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Uppkoppling (ranking DESI)	2	3	4	5	4	4	2 <sup>1</sup>
Andel (%) hushåll och företag som har tillgång till:							
- bredband om minst 30 Mbit/s	i.u.	87	91	95	96	97	
- bredband om minst 100 Mbit/s	i.u.	67	71	77	81	84	
- bredband om minst 1 Gbit/s i den absoluta närheten <sup>2</sup>	i.u.	i.u.	i.u.	86	89	92	
-bredband endast via fiber (hushållen)	54	61	66	72	77	80	
Tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig					89	92 <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> Metoden för DESI har ändrats 2020 jämfört med 2019.

<sup>2</sup> Med absolut närhet avses hushåll och företag som finns i byggnader som inte är anslutna med t.ex. fiber, men där en fiberkabel finns i närheten av byggnaden.

<sup>3</sup> PTS har ändrat metod för mätningen, varför tidigare siffror inte redovisas.

Källa: DESI och PTS. I tabellen ovan är det endast DESI som har uppgifter för 2020. Övriga indikatorer för 2020 redovisas i nästkommande budgetproposition.

Andel hushåll och företag i Sverige med tillgång till bredband eller tillgång i sin absoluta närhet fortsätter att öka. Även tillgången till stabila mobila tjänster av god kvalitet i områden där människor normalt befinner sig har ökat 2019 jämfört med 2018. Tillgången till bredband endast via fiber uppgick totalt till över 80 procent av hushållen 2019, en ökning med 3 procentenheter jämfört med 2018. Ökningen från föregående år syns främst i områden utanför tätort och småort, där tillgången ökat med 7,5 procentenheter till ca 48 procent. Tillgången i tätort eller småort ökade med knappa 3 procentenheter till närmare 84 procent. Skillnaden mellan glesbebyggda områden och tätbebyggda områden är därmed ca 36 procentenheter (40 procentenheter 2018).

Regeringens utgångspunkt för bredbandsutbyggnaden är en marknadsmässig utbyggnad som kompletteras med offentliga insatser. Enligt PTS uppgick marknadsaktörernas investeringar i fasta och mobila nät till ca 12,8 miljarder kronor under 2019. Huvuddelen investeras i fasta nät. För att utbyggnad ska kunna åstadkommas även i områden där marknaden inte bygger ut på egen hand, har regeringen möjliggjort stöd för bredbandsutbyggnad i landsbygdsprogrammet och i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. Totalt omfattar satsningen på bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet 2014–2020 ca 4,45 miljarder kronor. Per den 31 december 2019 hade 113 projekt som fått stöd från landsbygdsprogrammet slutförts, vilka har gett 6 251 företag och 14 169 hushåll eller drygt 31 200 personer tillgång till snabbt bredband. Utöver detta har regeringen även inom regionalfonden möjliggjort satsningar på 1,2 miljarder kronor för utbyggnad av större ortssammanbindande bredbandsnät i de tre nordliga regionalfondsprogrammen, vilket fördelats på 43 projekt under 2019. För mer information om bredbandsstöden och vad de resulterat i, se utgiftsområde 19 Regional tillväxt och utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2020 satsas totalt 650 miljoner kronor 2020–2022 på ett nytt stödsystem för utbyggnad av bredband (prop 2019:1 utg.omr. 22, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111). Stödet ska administreras av PTS och kommer att kunna utlysas från och med den 1 juni 2020. De regionala bredbandskoordinatorerna har i maj 2020 fått ett utökat uppdrag att bistå PTS med underlag till de regionala prioriteringar som behövs inom ramen för det nya stödsystemet (I2020/01299/D och I2019/00024/D).

Regeringens erbjudande om regionala bredbandskoordinatorer, som samtliga regioner och Gotlands kommun accepterat, samt regeringens Bredbandsforum bidrar till att företag, myndigheter och intresseorganisationer samverkar för att främja bredbandsutbyggnaden. Bredbandslyftet, ett program som initierats av Bredbandsforum, har med bl.a. de regionala bredbandskoordinatorernas bidrag genomförts i 11 kommuner under 2019 och början av 2020. Programmet har bidragit till att bredbandsfrågan har lyfts till en strategisk nivå i flera kommuner med relativt lägre tillgång till snabbt bredband, vilket är viktigt för ett ökat fokus på dessa frågor.

Trafikverkets handläggningstid för ledningsärenden för det statliga vägområdet var 4 månader under 2019 (Trafikverkets årsredovisning 2019). Regeringen har i regleringsbrevet för 2020 uppdragit åt Trafikverket att korta handläggningstiderna. Trafikverket ska även redovisa effekter av ändrade regler för ledningsärenden.

Kommunerna har flera viktiga roller i bredbandsutbyggnaden. Av lokaliseringsprincipen, som definieras i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725), följer att en kommunal åtgärd bl.a. måste vara knuten till kommunens eget område eller dess medlemmar. PTS redovisade den 31 mars 2020 uppdraget om undantag från lokaliseringsprincipen på bredbandsområdet och vilka konsekvenser undantaget skulle få för utbyggnaden och konkurrensen (I2020/00978/D). Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

Tillgång till mobil uppkoppling under tågresan bidrar till att vi ska kunna bo, leva och verka i alla delar av landet. Regeringen bjöd i mars och juni 2020 in representanter från bransch och myndigheter till samtal i syfte att förbättra möjligheten till mobiltäckning på fjärrtåg.

#### **Tillgången till funktionellt internet och telefoni är god**

Under 2019 tog PTS emot 23 ansökningar om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet, s.k. samhällsomfattande tjänster. I PTS senaste undersökning kvarstår den tidigare uppskattningen att det är ca 300 hushåll och företag som saknar möjlighet till uppkoppling för grundläggande internet, dvs. till en fast nätanslutningspunkt som är utformad så att data kan tas emot med en hastighet om lägst 10 Mbit/s, via de befintliga näten, kopparnätet borträknat. PTS noterar dock att marknadserbjudanden för internetuppkoppling via satellit kan positivt påverka antalet slutanvändare som saknar tillgång. Bedömningen är att av de cirka 300 hushållen och företagen som saknar uppkoppling för grundläggande internet, är det ännu färre som även saknar tillgång till telefoni.

Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2019 hade över 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till fast telefoni via mobilnätet i oktober 2018. PTS kartläggning visar att yttäckningen, dvs. den geografiska täckningen för mobiltelefoni, är fortsatt mycket god i Sverige.

### **Elektroniska kommunikationer**

**Förutsättningarna för väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation är fortsatt goda**

Sammantaget kan utvecklingen av pris och andra villkor på marknaden sägas vara god. Mediankostnaden per månad för bredbandsabonnemang och för mobilt bredband uppvisade sammantaget små ändringar mellan 2018 och 2019. Lägsta priserna för abonnemang på mobiltelefoni med mer än 10 Gbyte data var oförändrade mellan 2018 och 2019 enligt PTS rapport Prisutvecklingen för mobiltelefoni och bredband (2019). För en del abonnemangskategorier med lägre datamängder ökade lägsta priset. Dessa abonnemang blir allt färre på den svenska marknaden. Sedan flera år ökar

trafikvolymen i mobildata och mobiltal mer än intäkterna vilket pekar på att konkurrensen för dessa tjänster fungerar på ett för slutkunderna gynnsamt sätt.

Enligt PTS rapport Svensk telekommarknad 2019 fortsatte mängden datatrafik i mobilnäten att öka under 2019. Ökningen i jämförelse med 2018 var 26 procent. Privata mobilabonnemang på mobilt bredband genererade i genomsnitt ungefär 32 Gbyte per abonnemang och månad, vilket var en hög ökning med 47 procent. Den ökade efterfrågan på datatrafik skapar också högre efterfrågan på frekvenser (radiospektrum).

Reglerna i den nya europeiska rättsakten, ”kodexen” för elektroniska kommunikationer, kommer att vara genomförda i svensk lagstiftning under 2021. Det innebär att samordningen av EU:s radiospektrumförvaltning stärks vilket kan underlätta 5G-utbyggnaden och förenkla gränsöverskridande elektroniska kommunikationstjänster. Skyddet för slutanvändare uppdateras också för att stämma bättre överens med de nya förutsättningar som råder på marknaden för elektroniska kommunikationer i dag.

### Ökat fokus på säkerhet

PTS har fortsatt arbetet med att förbereda frekvensband för 5G-användning. Flera tillstånd för försöksverksamhet med 5G har tilldelats och PTS förbereder för att under 2020 genom auktion tilldela tillstånd i frekvensbanden 2,3–2,4 GHz och 3,4–3,8 GHz.

Regeringen lämnade i september 2019 propositionen Skydd av Sveriges säkerhet vid radioanvändning (prop. 2019/20:15) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att tillstånd ska kunna förenas med villkor om krav som är av betydelse för Sveriges säkerhet. I bedömningen av om viss radioanvändning kan antas komma att orsaka skada för Sveriges säkerhet ska PTS samråda med Säkerhetspolisen och Försvarsmakten. Föreslagna ändringar av lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation beslutades av riksdagen i november (bet. 2019/20:TU4, rskr. 2019/20:74) och trädde i kraft den 1 januari 2020.

För att stödja framväxten av en unionsmodell för säkerställande av säkerhet i 5G-nät har Europeiska kommissionen i rekommendationen (EU) 2019/534 om it-säkerhet i 5G-nät från den 26 mars 2019, föreslagit ett antal åtgärder. I juli 2019 lämnade Sverige en riskanalys avseende nationell 5G-infrastruktur till kommissionen. Sverige har genom PTS och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) varit drivande i arbetet inom EU med att i enlighet med kommissionens rekommendation ta fram en s.k. verktygslåda med rekommenderade åtgärder för 5G-säkerhet. Verktygslådan publicerades den 29 januari 2020. Regeringen har den 9 april 2020 uppdragit åt PTS att i samråd med Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt, Försvarsmakten, MSB, Polismyndigheten och Säkerhetspolisen kartlägga hot och risker för elektroniska kommunikationsnät samt föreslå lämpliga åtgärder för att reducera riskerna (I2020/01087/D).

Genom den nya säkerhetsskyddslagen (2018:585), som trädde ikraft den 1 april 2019, har skyldigheterna för de verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet tydliggjorts och skärpts. PTS är en av de tillsynsmyndigheter som har fått ett utökat tillsynsansvar för elektronisk kommunikation och posttjänst.

De operatörer som tillhandahåller ett s.k. allmänt kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera avbrott och störningar av betydande omfattning till PTS. Under 2019 rapporterades 47 betydande avbrott och störningar, vilket är en aning lägre än föregående år då 50 betydande avbrott och störningar rapporterades.

PTS har också genomfört ett antal robusthetshöjande åtgärder för att stärka förmågan inom området elektronisk kommunikation. Många av de åtgärder som stärker förmågan vid kris ger även en stärkt förmåga vid höjd beredskap.

PTS har under året tagit fram en inriktning för myndighetens totalförsvarsplanering inom elektronisk kommunikation för perioden 2020–2025 för att skapa förutsättningar för en sammanhållen planeringsprocess för totalförsvaret, tydliggöra prioriteringar under perioden och klarlägga vilka aktörer som behöver involveras i arbetet. Myndigheten har även inkommit med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret i enlighet med regeringsuppdrag till bevakningsansvariga myndigheter. Inom postområdet genomfördes en förstudie i syfte att kartlägga behoven av brev- och pakettjänster inför och under höjd beredskap. Sektorsövningen Telesamverkansövning 19 (Telö19) har genomförts under 2019. Syftet med Telö 19 var att öka förmågan hos PTS och sektorn elektronisk kommunikation att verka vid höjd beredskap på ett sätt som stärker totalförsvarsförmågan. Övningen var en del av förberedelserna inför Totalförsvarsövning 2020 (TFÖ 2020).

På informations- och cybersäkerhetsområdet har samarbetet mellan PTS och övriga myndigheter inom Samverkansgruppen för informationssäkerhet (SAMFI) fortsatt utvecklats. I mars 2020 lämnade myndigheterna i SAMFI en uppdaterad redovisning av den gemensamma handlingsplanen för myndigheternas arbete utifrån målen i den nationella strategin för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213) (se även utgiftsområde 6 Samhällets krisberedskap). PTS är också delaktig i förberedandet av det nationella cybersäkerhetscentret som har aviserats av regeringen. se utg.omr. avsnitt 2.4.2).

### 4.3.2 En postmarknad i förändring

Under 2019 fanns det 27 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Under de senaste åren har Postnords marknadsandel minskat, men under 2019 ökade bolaget sin marknadsandel något till strax under 80 procent av antalet utdelade brev. Samtidigt minskade marknadsandelen för den största konkurrenten Citymail Sweden AB (Citymail). Nedgången i brevvolym mellan 2018 och 2019 var 10,5 procent. Sedan 2000 har brevvolymen minskat med 47,3 procent, se tabell 4.3.

**Tabell 4.3 Utvecklingen totalt brevmarknaden**

År	Antal miljoner brev	Index
2000 (indexår)	3 426,3	100
...		
2015	2 312,5	67,5
2016	2 273,1	66,3
2017	2 201,8	64,3
2018	2 018,4	58,9
2019	1 805,5	52,7

Källa: PTS.

Sedan den 1 januari 2018 ska enligt postförordningen (2010:1049) 95 procent av inrikes enstaka brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar. Oberoende mätningar visar att Postnord, i rollen som utsedd tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten, med god marginal uppfyller befodringskraven genom att 97,7 procent av breven delades ut i tid under 2019, se tabell 4.4. Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2019 var det 1 293 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i

veckan, vilket är en minskning med 47 hushåll jämfört med motsvarande tidpunkt 2018.

**Tabell 4.4 Andelen brev som inlämnats till Postnord för övernattbefordran, fr.om. 2018 tvådagarsbefordran, och som delades ut inom tidsramen**

År	Årsmedel (%)
2015	89,8
2016	91,3
2017	90,3
2018 (tvådagarsbefordran introducerades)	98,6
2019	97,7

Källa: PTS.

Under 2019 var antalet klagomål till PTS om postfrågor 1 452 (könsuppdelad statistik saknas) vilket är en minskning jämfört med 2018 (1 796 klagomål). Av de inkomna klagomål som kan kopplas till en specifik operatör rör cirka 70 procent Postnord (jämfört med 66 procent 2018) och 10 procent avser Citymail (jämfört med fem procent 2018). Även den relativa andelen klagomål om brister i något led av paketdistributionen minskade under 2019, trots att antalet paketförsändelser ökade. Detta innebär ett trendbrott för kategorin inrikes paket, då andelen reklamationer per paketförsändelse har ökat årligen sedan 2016, när kvalitetsproblemen på postmarknaden tog fart.

Klagomålen på paketdistribution under 2019 har till stor del avsett brister i Postnords hantering av postförsändelser som har skickats från länder utanför EU samt olika problem kopplade till Postnords aviseringssystem. Problemen med postutdelningen handlar främst om försändelser som av något skäl inte har kommit fram, delats ut för sent eller att mottagaren av misstag har fått någon annans brev.

PTS samlade under 2019 för första gången in uppgifter om paketleveranstjänster med stöd av postlagen (2010:1045) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Statistiken visar att 2018 postades 246,0 miljoner paket i Sverige varav 31,4 miljoner hade sin mottagare i utlandet. Det delades ut 214,6 miljoner paket varav 32,2 miljoner kom från avsändare utanför Sverige. Sammanlagt utgör inrikesmarknaden för paketleveranser 74 procent av marknaden. Utrikes inkommande och utgående paket utgör cirka 13 procent vardera. PTS granskning av vissa av Postnords priser för gränsöverskridande paketleveranstjänster enligt skyldigheten i EU-förordningen, visade att inga priser var orimligt höga.

### 4.3.3 Tillgången till grundläggande betaltjänster är överlag tillfredsställande

En majoritet av länsstyrelserna, 17 av 21 stycken, bedömer att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner i allmänhet eftersom många i dag kan och vill använda digitala betaltjänster, enligt rapporten Bevakning av grundläggande betaltjänster 2019 från Länsstyrelsen i Dalarnas län (I2019/03214/D). Siffran är något lägre än förra året då det var 18 av 21 länsstyrelser som bedömde att tillgången var tillfredsställande.

Enligt länsstyrelserapporten upplever de som inte är digitalt delaktiga dock fortfarande problem med tillgången till grundläggande betaltjänster, t.ex. då antalet platser för kontantuttag och betalningsförmedling med personlig service minskat. Svårigheter finns i högre grad hos äldre personer och personer med funktionsnedsättning men även hos asylsökande och nyanlända personer (könsuppdelad statistik saknas). För



företag i glest befolkade områden och för föreningar är bristande tillgång till dagskassehantering särskilt problematiskt.

Antalet betaltjänstombud som är finansierade med medel beslutade av länsstyrelserna var 46 stycken i november 2019, vilket är nio fler än året innan. PTS bedömer utifrån statistik från Tillväxtverket att de statligt finansierade ombuden bl.a. bidragit till att ca 53 000 personer i genomsnitt fått cirka 19 kilometer kortare avstånd till närmaste servicepunkt för kontantuttag (I2020/00452/D). Från och med 1 januari 2021 ska de större kreditinstituten i Sverige tillhandahålla kontanttjänster i så pass stor utsträckning att i princip ingen i Sverige ska ha längre än 25 km till närmaste plats för kontantuttag, se propositionen Skyldighet för kreditinstitut att tillhandahålla kontanttjänster (prop. 2019/20:23).

För mer information om utvecklingen för betaltjänstområdet och kontanthanteringens i stort se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella institutioner).

## 4.4 Analys och slutsatser

### 4.4.1 Fortsatta insatser behövs för att bli bäst i världen på digitalisering

Regeringen bedömer att förutsättningarna är goda vad gäller att nå det övergripande målet för digitaliseringspolitiken. Samtidigt finns det fortsatt utmaningar vilka bidrar till att Sverige ännu inte är bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Under den pågående pandemin har digitaliseringen fått ökad betydelse och den digitala utvecklingen har drivits på. Utvecklingen visar samtidigt på vikten av förmåga att hantera säkerhet, hot och sårbarheter.

Det finns stor potential i att använda AI och annan ny digital teknik inom såväl den offentliga förvaltningen som i samhället i stort, men utmaningar och arbete kvarstår för att AI ska kunna bidra till att stärka välfärden och konkurrenskraften i Sverige. För att nyttja ny teknik på ett sätt som svarar mot målen på digitaliseringsområdet och invånarnas förväntan på den offentliga förvaltningen behöver det finnas en balans mellan innovation och grundlig analys för att säkerställa säker, resurseffektiv och ändamålsenlig användning av ny teknik. Data är en grundförutsättning för att kunna nyttja potentialen i AI och annan digital innovation. Arbetet med säker tillgång till öppna data och användningen av data som strategisk resurs, med respekt för regler om dataskydd och den personliga integriteten, bör fortsätta.

Samverkan mellan olika aktörer behöver främjas för att åstadkomma ett livskraftigt innovationsklimat, särskilt samordning av test- och experimentmiljöer. Regeringen bedömer att möjligheterna till digital och datadriven innovation kan förbättras genom ett effektivt utnyttjande av initiativ på europeisk nivå inom ramen för bl.a. programmet för ett digitalt Europa, den europeiska strategin för data och satsningar på AI och blockkedjor.

Även om den grundläggande digitala kompetensen är jämförelsevis god hos befolkningen i Sverige finns ytterligare behov av såväl bredd som spetskompetens inom digitalisering för att nå det övergripande digitaliseringspolitiska målet att bli bäst i världen. Det livslånga lärandet, med möjligheter till fort- och vidareutbildning, är i detta avseende centralt. Universitet och högskolor, yrkeshögskolor och andra utbildningsaktörer behöver fortsatt samverka med näringslivet och offentlig förvaltning för att förstå och möta arbetsmarknadens behov. Regeringen bedömer också att det behövs fortsatta insatser för att främja digital delaktighet, framförallt hos vissa

grupper, exempelvis äldre och personer med funktionsnedsättning, samt fortsatta insatser för att stärka tilliten till digitala tjänster, bl.a. när det gäller informations-säkerhet och brottsbekämpning.

Det är positivt att användningen av de digitala tjänster som tillhandahålls av den offentliga förvaltningen är fortsatt hög bland både kvinnor och män. Även användningen av e-legitimering och e-underskrifter fortsätter att öka och mätningar visar att inställningen till den offentliga digitala servicen är positiv. Samtidigt visar andra länders utveckling på området att potentialen inte till fullo nyttjas i Sverige. Till stor del beror Sveriges fallande placering avseende digitalisering av den offentliga förvaltningen i internationella index på att andra länders digitaliseringstakt ökar snabbare än takten i Sverige jämfört med tidigare år. Resultatet dras även ned av lägre placeringar inom områden som använder ett livshändelseperspektiv samt inom öppna data.

Den offentliga förvaltningen behöver kunna beräkna och bedöma den ekonomiska nyttan av olika digitala investeringar. Det finns flera olika digitala analysverktyg framtagna för ändamålet, bl.a. den s.k. digitaliseringsnurrn som används för beräkning av den ekonomiska nyttan med att använda bredbandstjänster i offentlig verksamhet (I2019/00079/D). Förbättrade analysunderlag förväntas leda till en ökad vilja att investera i såväl utveckling av bredband som införande av digitala tjänster. Detta kan i sin tur leda till ökad effektivisering och digital omställning.

Det finns ett ökat behov av styrning och samordning av den mjuka digitala infrastrukturen. Arbetet med att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte och ett nationellt ramverk för grunddata inom den offentliga förvaltningen är av stor vikt för den offentliga förvaltningens förmåga att på ett säkert och effektivt sätt utbyta och hantera data.

### **Behov av ytterligare insatser för bredbandsutbyggnad i gles- och landsbygder**

Regeringens samlade bedömning är att takten i bredbandsutbyggnaden är för låg för att regeringens mål till 2020 ska kunna nås under 2020, vilket även påverkar måluppfyllelsen av det riksdagsbundna målet att Sverige ska ha bredband i världsklass. För att nå målen för 2023 och 2025 krävs fortsatta investeringar i utbyggnad av näten, insatser från statliga och övriga offentliga aktörer, liksom efterfrågan av denna infrastruktur i kombination med betalningsvilja hos hushåll och företag. Målen är att 2020 bör 95 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Hela Sverige bör 2023 ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet och 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband, vilket följer av Sverige helt uppkopplat 2025 – en bredbandsstrategi (N2016/08008/D).

Skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd minskar, men det är fortfarande en ojämn fördelning av tillgången i landet. Nuvarande stödssystem för landsbygdsprogrammet och de tre nordliga regionalfondsprogrammen löper under perioden 2014–2020. Detta medför ett fortsatt behov av att främja utbyggnaden i hela landet, inte minst genom stödmedel för att komplettera marknadens investeringar samt att även framgent verka för en god samverkan mellan de aktörer som har viktiga roller i utbyggnaden. Särskilt fokus behöver läggas på landets mer glest befolkade områden där människor bor och arbetar, men där tillgång till snabbt bredband saknas. I det sammanhanget har Bredbandsforum och Bredbandskoordinatorerna en viktig roll att spela. Det är även viktigt att fortsätta arbetet med att ha en effektiv hantering av tillstånd för bredbandsutbyggnaden hos berörda myndigheter. Långa handläggningstider riskerar att försena och fördröja bredbandsutbyggnaden.

Bedömningen är att det finns goda chanser att nå regeringens mål om att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Detta beror till stor del på att tillgången till marknads-mässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför 10 Mbit/s är mycket god.

### **Goda förutsättningar för väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation**

Regeringens insatser bidrar även fortsättningsvis till att nå delmålet om elektronisk kommunikation. Regelverket för elektronisk kommunikation behöver främja långsiktig konsumentnytta, tillgång till tjänster på en gränsöverskridande digital marknad samt utbyggnad och utveckling av nya tekniker som 5G och 6G. Det lagförslag som bereds inom Regeringskansliet för att genomföra EU:s kodex för elektronisk kommunikation bör kunna bidra till det. Genomförandet syftar också till att anpassa reglerna till Sveriges marknadsstruktur med ett flertal regionala och lokala bredbandsoperatörer.

Införandet och ibrukttagandet av 5G är av stor betydelse för Sveriges utveckling. Framgång för 5G är beroende av att tillverkare och operatörer kan producera utrustning och tjänster i stor skala. För att detta ska vara möjligt verkar Sverige i EU samt i andra internationella sammanhang för stärkt harmonisering av radiofrekvens-användningen.

Regeringen har enligt den nationella strategin för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213) målsättningen att samverkan och informations-delning på informations- och cybersäkerhetsområdet ska stärkas. Ett nationellt cybersäkerhetscenter ska inrättas under 2020. Det ska stärka Sveriges samlade förmåga att förebygga, upptäcka och hantera antagonistiska cyberhot och minska sårbarheter

Samhällsviktiga verksamheter blir allt mer beroende av elektroniska kommunikationer och det säkerhetspolitiska läget gör att det ställs högre krav på robusthet och säkerhet, både i fredstid och vid höjd beredskap.

#### **4.4.2 Fortsatt stort förändringstryck för postsektorn**

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn uppfylls, men att den svenska postmarknaden fortfarande befinner sig under ett stort förändringstryck, bl.a. beroende på ett utökat användande av olika tjänster för digital kommunikation, till exempel Mina sidor eller Mina meddelanden. Brevvolymerna sjönk historiskt mycket under 2019. Samtidigt som den ökande mängden paket oftast inte är tillräckligt för att bära postoperatörernas verksamhet när brevvolumerna faller.

Konkurrenssituationen på postmarknaden fortsätter att utvecklas långsamt och Postnord har alltjämt en dominerande ställning. Regeringen konstaterar att det inte finns några tecken på att volymminskningen på den svenska brevmarknaden kommer att avstanna. Det gör att förutsättningarna på postmarknaden kommer att fortsätta förändras i snabb takt när volymminskningen fortsätter. Detta leder till att även förutsättningarna för att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst påverkas.

#### **4.4.3 Behovet av grundläggande betaltjänster påverkas av den digitala delaktigheten**

Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna uppfylls. Grundläggande betaltjänster är dock ett område som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, t.ex. digital delaktighet, tillgång till digital infrastruktur, regional- och landsbygdsutveckling, kommersiell service samt finansmarknaden.

## 4.5 Politikens inriktning

### 4.5.1 Digitalisering

Digitaliseringen är en omvälvande kraft som driver på samhällsutvecklingen. Säkra, tillgängliga och effektiva digitala lösningar utgör en förutsättning för att dagens samhälle ska fungera. Sverige ligger långt framme inom digitalisering även om andra länder för närvarande har högre förändringstakt. Regeringen ser positivt på digitaliseringens fortsatta möjligheter.

Den pågående pandemin och dess följder för människors liv och ekonomin har särskilt visat hur viktigt det är med digitalisering. Tekniken har hjälpt många att exempelvis hålla kontakten, arbeta hemifrån och underlättat distansundervisning. Den har varit avgörande för att hålla igång många företag och offentliga tjänster. Sverige har haft nytta av tidigare offensiva satsningar, exempelvis på bredbandsutbyggnad. Den digitala omvandlingen kommer att vara en viktig drivkraft för Sveriges ekonomiska återhämtning och gröna tillväxt. Samtidigt behöver digitaliseringen ske på ett sätt som säkerställer säkerheten och den personliga integriteten samt stärker skyddet av Sveriges säkerhet. Informations- och cybersäkerhetsarbetet behöver vara en integrerad del av den digitala utvecklingen i alla delar.

Utvecklingen av den samlade digitaliseringspolitiken kräver en kontinuerlig analys av politikområdet. Regeringen avser att vidta åtgärder i syfte att säkerställa långsiktighet och kontinuitet när det gäller att samlat följa upp och analysera hela samhällets digitalisering. Regeringen bedömer vidare att lagstiftningen kan behöva anpassas ytterligare för att ge ett tillräckligt stöd för en digital och datadriven offentlig förvaltning. Regeringen genomför en satsning för att Myndigheten för digital förvaltning ska kunna vägleda och ge rättsligt stöd till den offentliga förvaltningen.

Digital kompetens och mognad är en kritisk faktor för att skapa rätt förutsättningar för digitalisering av samhälle och offentlig förvaltning och upprätthålla demokratiska värden, samt för att skapa förtroende för de digitala tjänster och lösningar som tillhandahålls. Det är även viktigt att andelen kvinnor som arbetar som it-specialister ökar samt att digital offentlig service är tillgänglig för alla, oavsett funktionsförmåga.

Utvecklingen av AI och användning av digital teknik inom såväl den offentliga förvaltningen som i samhället i stort behöver öka för att Sverige ska vara bäst i världen på att tillvarata digitaliseringens möjligheter. En förutsättning för AI och annan digital teknik är en ökad tillgång till data. Regeringen avser att under 2021 ta fram en strategisk inriktning för data, som bland annat ska bidra till ett ökat utbud av och tillgänglighet till öppna data.

Ett säkert och effektivt informationsutbyte och delning av offentliga data är en grundläggande förutsättning för att säkra framtidens välfärd på lika villkor. Regeringen vill se en snabbare utveckling av den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och omfördelar därför medel permanent från flera statliga myndigheter för att finansiera utveckling av förvaltningsgemensamma digitala lösningar.

### Bredband

Hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband och stabila mobila tjänster av god kvalitet. Regeringen verkar för att regeringens mål för 2023 och 2025 ska nås och att målet för 2020 ska nås så snart som möjligt. Det är därför nödvändigt med ökade statliga satsningar på bredbandsutbyggnad i de delar av landet där utbyggnaden inte kan ske på marknadsmässig grund. Särskilt viktigt är detta i de mer glest befolkade områdena där människor bor och arbetar. En god tillgänglighet i hela Sverige är viktigt

för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet. Regeringen föreslår därför att ytterligare medel tillförs det nationella stödsystem som beslutades efter förslag i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1, utg. omr. 22). PTS är förvaltande myndighet för detta stöd.

Det är viktigt att identifiera behov och genomföra åtgärder för att öka antalet efteranslutningar i de fall där bredband finns utbyggt i närhet till hushåll och företag. Vidare behöver möjligheten till mobil uppkoppling på fjärrtåg förbättras. Regeringen avser därför att fortsätta följa frågan om efteranslutningar samt genomföra insatser för att främja en sådan uppkoppling.

### **Elektroniska kommunikationer**

Behovet av ytterligare satsningar på robusthet och säkerhet inom elektroniska kommunikationer är stora, särskilt i takt med den snabbt ökande digitaliseringen. Krisberedskapen inom sektorn elektronisk kommunikation är god men behöver förstärkas ytterligare. Regeringen avser därför att med början 2022 höja avgiften för finansiering av åtgärder mot allvarlig fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation.

Robustheten inom området elektroniska kommunikationer och post behöver höjas och åtgärder behöver vidtas för att kunna upprätthålla förmågan inom området vid höjd beredskap och ytterst krig. Det handlar bl.a. om att säkerställa ytterligare robusthet och redundans i de elektroniska kommunikationsnäten, skalskydd för vissa teknikutrymmen och reservkraft i syfte att uppnå en förmåga som går utöver den som krävs vid fredstida kris. Det rör sig t.ex. om förmåga till uthållighet under långvariga förlopp och till att klara många samtidiga händelser som är geografiskt spridda över hela landet. Regeringen avser att återkomma med ett förslag till övergripande inriktning för det civila försvaret i den försvarspolitiska propositionen för perioden 2021–2025.

PTS tillsyn på säkerhetsskyddsområdet är viktig för att öka säkerheten inom sektorerna elektronisk kommunikation och post. Regeringen planerar under 2021 att lämna förslag om kompletteringar till säkerhetsskyddslagen (2018:585) som innebär ett starkare skydd för Sveriges säkerhet. Regeringen avser med anledning av detta att ge PTS ett utökat ansvar och avsätter därför 2 miljoner kronor för tillsynsverksamhet vid PTS. Regeringens förslag till kompletteringar till den nya säkerhetsskyddslagen beskrivs i avsnitt 4 i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

### **4.5.2 Post**

Postmarknaden fortsätter att genomgå genomgripande förändringar. Enligt regeringens bedömning behöver regleringen av den samhällsomfattande posttjänsten ses över då den sannolikt inte kommer kunna vara självfinansierad inom en nära framtid. Regeringen fortsätter att följa utvecklingen på postmarknaden noga och ser att anpassningar av postlagstiftningen till de förändrade förutsättningarna kommer bli nödvändiga. Postsektorn har även en viktig roll att spela i totalförsvaret. Regeringen anser att arbetet inom detta område behöver fortgå och utvecklas.

## 4.6 Budgetförslag

### 4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

**Tabell 4.5 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen**

Tusentals kronor

2019	Utfall	55 018	Anslagssparande	1 560
2020	Anslag	63 387 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	64 286
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>74 724</b>		
2022	Beräknat	77 394 <sup>2</sup>		
2023	Beräknat	78 310 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 76 706 tkr i 2021 års prismetod.

<sup>3</sup> Motsvarar 76 707 tkr i 2021 års prismetod.

### Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

### Regeringens överväganden

**Tabell 4.6 Härlledning av anslagsnivån 2021-2023 för 2:1 Post- och telestyrelsen**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>63 387</b>	<b>63 387</b>	<b>63 387</b>
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	817	1 393	2 159
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer varav BP21 <sup>3</sup>	10 520	12 614	12 764
- Tillsyn betrodda tjänster	3 000	3 000	3 000
- Generell besparing i statsförvaltningen	-480	-480	-480
- Civilt försvar 2021-2025: Säkerhetsskydd	2 000	2 000	2 000
- Civilt försvar 2021-2025: Elektroniska kommunikationer och post	6 000	8 000	8 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>74 724</b>	<b>77 394</b>	<b>78 310</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2020. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2022–2023 är preliminär.

<sup>3</sup> Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslaget ökas med 3 000 000 kronor från och med 2021 för PTS tillsyn över betrodda tjänster. Finansiering sker genom att anslaget 2.6 *Myndigheten för digital förvaltning* minskas med motsvarande belopp. Anslaget minskas med 480 000 kronor 2021 till följd av en generell besparing (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 7.4) och beräknas fr.o.m. 2022 minska med samma belopp.

Totalförsvaret ska stärkas och återuppbyggnaden av det civila försvaret intensifieras. Anslaget ökas med 6 000 000 kronor 2021 för PTS arbete med att öka robustheten inom elektronisk kommunikation och post inom ramen för regeringens satsning på det civila försvaret. Från och med 2022 beräknas anslaget öka med 8 000 000 kronor.

Till följd av de kommande förändringarna inom området säkerhetsskydd ökas anslaget med 2 000 000 kronor för 2021.

Regeringen föreslår att 74 724 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 77 394 000 kronor och 78 310 000 kronor.

## Budget för avgiftsbelagd verksamhet

**Tabell 4.7 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt – kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2019	99 352	282 053	288 845	-6 792	43 465
Prognos 2020	100 000	289 013	312 540	-23 527	19 938
Budget 2021	100 000	292 375	325 075	-32 700	-12 762

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och betrodda tjänster.

Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 292 375 000 kronor för 2021.

**Regeringens förslag:** Avgiftsuttaget under 2021 för att finansiera åtgärder mot allvarlig fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor.

**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 elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

### 4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

**Tabell 4.8 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**

Tusental kronor

2019	Utfall	125 774	Anslagssparande	12 504
2020	Anslag	136 278 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	128 952
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>136 278</b>		
2022	Beräknat	136 278		
2023	Beräknat	136 278		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

## Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och 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 och personer med speciella behov t.ex. avseende tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

## Regeringens överväganden

**Tabell 4.9 Härledning av anslagsnivån 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>136 278</b>	<b>136 278</b>	<b>136 278</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>136 278</b>	<b>136 278</b>	<b>136 278</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 136 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 136 278 000 kronor och 136 278 000 kronor.

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2022–2025.

**Tabell 4.10 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Prognos 2020	Förslag 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024– 2025
Ingående åtaganden	104 205	151 087	297 367			
Nya åtaganden	123 107	246 039	114 682			
Infriade åtaganden	-76 225	-99 759	049	-146 910	-110 695	-42 395
Utestående åtaganden	151 087	297 367	300 000			
<b>Erhållet/ föreslaget bemyndigande</b>	<b>200 000</b>	<b>300 000</b>	<b>300 000</b>			

**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 2021 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2022–2025.



### 4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

**Tabell 4.11 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster**

Tusental kronor

2019	Utfall	25 378	Anslagssparande	7 659
2020	Anslag	28 037 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	27 752
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>28 037</b>		
2022	Beräknat	28 037		
2023	Beräknat	28 037		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 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 och post.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 4.12 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 2:3 Grundläggande betaltjänster**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>28 037</b>	<b>28 037</b>	<b>28 037</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>28 037</b>	<b>28 037</b>	<b>28 037</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 28 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 28 037 000 kronor och 28 037 000 kronor.

#### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2022–2025.

**Tabell 4.13 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024–2025
Ingående åtaganden	39 285	34 702	39 005			
Nya åtaganden	16 468	29 440	27 995			
Infriade åtaganden	-21 050	-25 137	-22 000	-17 500	-14 500	-13 000
Utestående åtaganden	34 702	39 005	45 000			
<b>Erhållet/ föreslaget bemyndigande</b>	<b>45 000</b>	<b>45 000</b>	<b>45 000</b>			

**Skälen för regeringens förslag:** Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtals-tecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2022–2025.

#### 4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

**Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**

Tusental kronor

2019	Utfall	70 211	Anslagssparande	2 633
2020	Anslag	64 844 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	64 184
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>54 844</b>		
2022	Beräknat	54 844		
2023	Beräknat	54 844		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

#### Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 4.15 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>64 844</b>	<b>64 844</b>	<b>64 844</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-10 000	-10 000	-10 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>54 844</b>	<b>54 844</b>	<b>54 844</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 54 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 54 844 000 kronor och 54 844 000 kronor.

#### 4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

**Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Tusental kronor

2019	Utfall	129 946	Anslagssparande	16 069
2020	Anslag	296 014 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos	291 769
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 845 014</b>		
2022	Beräknat	1 053 014		
2023	Beräknat	337 014		

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 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 utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknads-mässig 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 och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 4.17 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>	<b>296 014</b>	<b>296 014</b>	<b>296 014</b>
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	1 549 000	757 000	41 000
varav BP21	1 499 000	627 000	217 000
- Ökad mobiltäckning på fjärrtåg	25 000	25 000	
- Bredbandsutbyggnad	1 400 000	500 000	100 000
- Civilt försvar 2021-2025: Elektroniska kommunikationer och post	74 000	102 000	117 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 845 014</b>	<b>1 053 014</b>	<b>337 014</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 25 000 000 kronor 2021 och 2022 för att genomföra insatser för att främja en ökad mobil uppkoppling på fjärrtåg.

Anslaget ökas även med 1 400 000 000 kronor för att stärka det nationella stödsystemet för bredbandsutbyggnad 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget öka med 500 000 respektive 100 000 000 kronor.

Totalförsvaret ska stärkas och återuppbyggnaden av det civila försvaret intensifieras. Anslaget ökas med 74 000 000 kronor 2021 för att öka robustheten inom elektroniska kommunikation och post inom ramen för regeringens satsning på det civila försvaret. För 2022 och 2023 beräknas anslaget öka med 102 000 000 kronor respektive 117 000 000 kronor. Regeringen föreslår även att anslagets ändamål förtydligas så att det framgår att det även får avse att användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post.

Regeringen föreslår att 1 845 014 000 kronor anvisas anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget till 1 053 014 000 respektive 337 014 000 kronor.

### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 545 000 000 kronor 2022–2025.

**Tabell 4.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Tusental kronor

	Utfall 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024–2025
Ingående åtaganden	221 138	203 140	234 438			
Nya åtaganden	37 165	114 000	403 710			
Infriade åtaganden	-55 163	-82 702	-93 148	-387 790	-81 000	-76 210
Utestående åtaganden	203 140	234 438	545 000			
<b>Erhållet/ föreslaget bemyndigande</b>	<b>270 000</b>	<b>745 000</b>	<b>545 000</b>			

**Skälen för regeringens förslag:** Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtals-tecknande vid upphandling samt vid beslut om fleråriga projekt för utbyggnad av elektroniska kommunikationer. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 545 000 000 kronor 2022–2025.

## 4.6.6 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

**Tabell 4.19 Anslagsutveckling 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**

Tusental kronor

2019	Utfall	Anslagssparande
2020	Anslag	0 <sup>1</sup> Utgiftsprognos
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>145 691<sup>2</sup></b>
2022	Beräknat	146 292 <sup>3</sup>
2023	Beräknat	147 812 <sup>4</sup>

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I samband med denna proposition föreslås två nya anslag inrättas som delvis består av ovan nämnda anslag.

<sup>3</sup> Motsvarar 145 620 tkr i 2021 års prisnivå.

<sup>4</sup> Motsvarar 145 639 tkr i 2021 års prisnivå.

### Ändamål

Anslaget får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

### Regeringens överväganden

**Tabell 4.20 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>			
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	3 542	3 486	3 542
varav BP21	3 542	3 470	3 490
- Tillsyn webbtillgänglighetsdirektivet	2 000	2 000	2 000
- Tillsyn betrodda tjänster	-3 000	-3 000	-3 000
- Förvaltningsgemensam digital infrastruktur	-178	-250	-230
- Rättsligt stöd till den offentliga förvaltningen	5 000	5 000	5 000
- Generell besparing i statsförvaltningen	-280	-280	-280
Överföring till/från andra anslag <sup>2</sup>	142 149	142 805	144 270
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>145 691</b>	<b>146 292</b>	<b>147 812</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Anslaget ökas med 2 000 000 kronor under 2021–2023 för att myndigheten ska kunna utföra sin uppgift att utöva tillsyn över lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Anslaget minskas med 3 000 000 kronor från och med 2021 för att finansiera PTS tillsyn över betrodda tjänster. Vidare minskas anslaget med 178 000 kronor 2021 för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur. För 2022 och 2023 beräknas anslaget minska med 250 000 kronor respektive 230 000 kronor. Anslaget ökas med 5 000 000 kronor från och med 2021 för att finansiera att myndigheten ska ge ett rättsligt stöd till den offentliga förvaltningen. Anslaget minskas med 280 000 kronor 2021 till följd av en generell besparing (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 7.4) och beräknas fr.o.m. 2022 minska med samma belopp.

Regeringen föreslår att 145 691 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget uppgå till 146 292 000 kronor respektive 147 812 000 kronor.

#### 4.6.7 2:7 Digital förvaltning

**Tabell 4.21 Anslagsutveckling 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

2019	Utfall	Anslagssparande
2020	Anslag	0 <sup>1</sup> Utgiftsprognos
<b>2021</b>	<b>Förslag</b>	<b>73 644<sup>2</sup></b>
2022	Beräknat	96 394
2023	Beräknat	90 144

<sup>1</sup> Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2020 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I samband med denna proposition föreslås två nya anslag inrättas som delvis består av ovan nämnda anslag

#### Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen samt för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

#### Regeringens överväganden

**Tabell 4.22 Härledning av anslagsnivån 2021–2023 för 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

	2021	2022	2023
<b>Anvisat 2020<sup>1</sup></b>			
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	56 750	79 500	73 250
varav BP21	56 750	79 500	73 250
- Förvaltningsgemensam digital infrastruktur	56 750	79 500	73 250
Överföring till/från andra anslag <sup>2</sup>	16 894	16 894	16 894
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>73 644</b>	<b>96 394</b>	<b>90 144</b>

<sup>1</sup> Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2019 (bet. 2019/20:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

<sup>2</sup> Till och med budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning under utg.omr.2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Anslaget ökas med 56 750 000 kronor 2021 för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur. För 2022 och 2023 beräknas anslaget öka med 79 500 000 kronor respektive 73 250 000 kronor. Finansiering sker genom en omfördelning från 29 statliga myndigheter med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 73 644 000 kronor anvisas under anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2021. För 2022 och 2023 beräknas anslaget uppgå till 96 394 000 kronor respektive 90 144 000 kronor.