

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.....	9
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 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.....	27
3.4	Regeringens bedömning av målpuppfyllelsen	35
3.5	Politikens inriktning	37
3.6	Budgetförslag.....	41
3.6.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	41
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.....	58
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.....	61
3.6.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	62
3.6.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	63
3.6.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	64
3.6.12	1:12 Transportstyrelsen	69
3.6.13	1:13 Trafikanalys.....	73
3.6.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	74
3.6.15	1:15 Sjöfartsstöd	78
3.6.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	79
3.6.17	1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	80
3.6.18	1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik.....	81
3.6.19	1:19 Lån till körkort	81
3.6.20	Sjöfartsverket.....	82
3.6.21	Luftfartsverket	86
4	Politiken för informationssamhället.....	93
4.1	Mål för området.....	93
4.1.1	Digitaliseringspolitik.....	93
4.1.2	Post.....	93
4.1.3	Grundläggande betaltjänster.....	93
4.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	93
4.3	Resultatredovisning.....	94
4.3.1	Digitaliseringen fortskrider	94
4.3.2	En postmarknad i kontinuerlig förändring.....	105

4.3.3	Tillgången till grundläggande betaltjänster är överlag tillfredsställande	106
4.4	Regeringens bedömning av måluppfyllelsen	107
4.5	Politikens inriktning	108
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	116
4.6.7	2:7 Digital förvaltning.....	118

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 57 926 000 000 kronor (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor (avsnitt 3.6.12).
3. Riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (avsnitt 3.6.20).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.6.20).
5. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2022–2024 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.20).
6. Riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (avsnitt 3.6.21).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.6.21).
8. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2022–2024 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.21).
9. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2022 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	31 929 785
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263
1:3 Trafikverket	1 426 106
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369 108
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146 184
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	128 813
1:7 Trafikavtal	1 038 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	690 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 943 400
1:12 Transportstyrelsen	2 367 233
1:13 Trafikanalys	69 709
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 025 200
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000
1:16 Internationell tågtrafik	45 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	299 000
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000 000
1:19 Lån till körkort	151 466
2:1 Post- och telestyrelsen	87 679
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	104 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	156 845
2:7 Digital förvaltning	195 994
Summa anslag inom utgiftsområdet	76 964 552

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

Anslag	Beställnings- bemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	108 500 000	2023–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	35 800 000	2023–2038
1:7 Trafikavtal	4 000 000	2023–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	52 500 000	2023–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	11 700 000	2023–2037
1:19 Lån till körkort	300 000	2023–2025
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2023–2026
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2023–2026
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	540 000	2023–2032
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	213 685 000	

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.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2020	Budget 2021 ¹	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Transportpolitik	64 325	75 301	73 783	74 694	74 671	76 057
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 722	30 819	29 067	31 930	32 751	33 694
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	25 667	30 078	30 533	30 402	30 796	31 327
1:3 Trafikverket	1 333	1 419	1 449	1 426	1 443	1 457
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188	188	369	533	533
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62	146	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	186	365	364	129	88	88
1:7 Trafikavtal	1 022	1 058	950	1 038	1 038	898
1:8 Viss internationell verksamhet	29	29	29	31	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	57	87	86	82	83	84
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150	628	623	690	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 297	2 239	2 263	1 943	2 030	2 026
1:12 Transportstyrelsen	2 157	2 233	2 247	2 367	2 382	2 400
1:13 Trafikanalys	62	71	72	70	71	71
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 155	1 008	1 016	1 025	1 017	961
1:15 Sjöfartsstöd	1 227	1 630	1 510	1 550	1 600	1 650
1:16 Internationell tågtrafik		5	2	45	95	95

	Utfall 2020	Budget 2021 ¹	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	85	231	164	299	351	379
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 926	3 000	3 074	1 000		
1:19 Lån till körkort		151	84	151	151	151
Politiken för informationssamhället	572	2 334	2 311	2 271	1 077	1 019
2:1 Post- och telestyrelsen	63	76	77	88	89	90
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	134	136	135	136	136	136
2:3 Grundläggande betaltjänster	25	28	28	28	28	28
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	62	55	54	105	105	105
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	288	1 820	1 799	1 561	345	347
2:6 Myndigheten för digital förvaltning		151	150	157	159	159
2:7 Digital förvaltning		68	68	196	216	154
Äldreanslag	271	130	166			
2021 1:20 Tillskott till Sjöfartsverket		130	129			
2020 1:20 Tillskott till Luftfartsverket	8					
2020 1:21 Tillskott till Sjöfartsverket	263		37			
Totalt för utgiftsområde 22						
Kommunikationer	65 167	77 765	76 260	76 965	75 749	77 076

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

**Tabell 2.2 Förändringar av utgiftsramen 2022–2024 för utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	73 916	73 916	73 916
Pris- och löneomräkning ²	344	1 273	1 996
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	3 063	790	1 404
varav BP22 ³	5 649	4 438	6 303
Volym	-80	-30	20
Överföring till/från andra utgiftsområden			
Övrigt	-278	-200	-260
Ny utgiftsram	76 965	75 749	77 076

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 76 965 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2022. För 2023 beräknas anslagsnivån till 75 749 miljoner kronor och för 2024 till 77 076 miljoner kronor.

**Tabell 2.3 Utgiftsram 2022 realekonomiskt fördelad för utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2022
Transfereringar ¹	8 597
Verksamhetsutgifter ²	32 556
Investeringar ³	35 811
Summa utgiftsram	76 964

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2020 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Vid sidan av stöd till företag och hushåll på budgetens utgiftssida finns det även 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. 2020/21:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22

Miljoner kronor

Skatteutgifter	2021	2022
Personbefordran	6940	8 040
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	12 800	13 770
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	11	12
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten	1 810	1 860
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid banddrift	1 190	1 260
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid banddrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	530	730
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid banddrift	20	20
Koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten	0	0

Källa: Regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2020/21:98).

2.4 Mål för utgiftsområdet

De av riksdagen beslutade målen inom utgiftsområdet är följande:

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).

Resultatredovisningar lämnas under respektive avsnitt.

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). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (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 allvarligt, 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.

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. följande delmål:

- Halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6).

- Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1).
- Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (delmål 11.2).

3.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

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

Regeringen använder nedan centrala indikatorer för att följa upp målen. Listan över indikatorer har justerats jämfört med tidigare år för att uppnå enhetlighet mellan vad som beskrivs som indikatorer inom olika utgiftsområden. Flera tidigare utpekade och redovisade mått lyfts fr.o.m. denna budgetproposition upp som centrala indikatorer. Vidare används ytterligare mått i uppföljningen och som underlag för regeringens bedömning, vilket framgår av avsnitt 3.3.

Transportpolitikens övergripande mål

För uppföljning av transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet används de centrala indikatorer som nedan anges för funktionsmålet respektive hänsynsmålet.

För samhällsekonomisk effektivitet används följande centrala indikatorer:

- internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader
- samhällsekonomisk effektivitet för öppnade statliga infrastrukturobjekt

Funktionsmål – tillgänglighet

- punktlighet för person- respektive godståg
- varaktighet i totalstopp i vägnätet
- upplevd tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning
- fordonsinnehav respektive körkortsinnehav bland kvinnor respektive män

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

- växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg
- antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken
- överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid i gaturum
- andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla
- antal viltolyckor

3.3 Resultatredovisning

3.3.1 Transportpolitikens övergripande mål

Långsiktig hållbarhet respektive transportförsörjning i hela landet

De aspekter i det övergripande målet som gäller transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet följs genom de centrala indikatorerna och kompletterande mått för funktionsmålet och hänsynsmålet och redovisas därför under de

rubrikerna. Det kan noteras att utvecklingen avseende vissa aspekter går åt rätt håll, men det är i vissa fall svårt att bedöma vad som är en effekt av pandemin och inte. Oavsett detta går utvecklingen inte i tillräckligt snabb takt för att nå målen.

Transportförsörjningen är inte fullt ut 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, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser. Samhällsekonomiska beräkningar omfattar enbart 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 redovisningar av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader betalade transportköparen under perioden 2012–2019 i de flesta fall för en allt större andel av de externa kostnader som respektive transportsätt orsakade. Den trenden bröts under 2020 vilket beror på att de samhällsekonomiska värderingarna av bl.a. klimateffekter och olyckor har ökat. Under 2020 finns det därför för de flesta transportsätt fortfarande betydande externa kostnader som inte betalas av transportköparen. Det innebär en risk för att samhället överkonsumerar vissa typer av transporter och transporter generellt jämfört med vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överstiger 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 fyra av de elva transportinfrastrukturobjekt som öppnades för trafik 2020 redovisades en positiv samhällsekonomisk lönsamhet, medan fem objekt anges ha en negativ lönsamhet. För övriga två objekt saknas sådana bedömningar.

3.3.2 Funktionsmål – tillgänglighet

Tillgänglighet genom transportsystemet

För att samhället ska vara tillgängligt krävs ett transportsystem med god standard och tillförlitlighet samt en anpassning som gör att transportsystemet kan användas av alla. Vidare är en livskraftig transportbransch en viktig del då detta är en förutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna nyttja transporter.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet förbättras

Transportsystemets standard och tillförlitlighet har i ett längre perspektiv varit oförändrad men visade under 2020 tecken på en förbättring. För att transportsystemet ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet är en viktig del att anläggningen håller en hög standard med en god tillförlitlighet.

Ökad punktlighet för gods- respektive persontåg

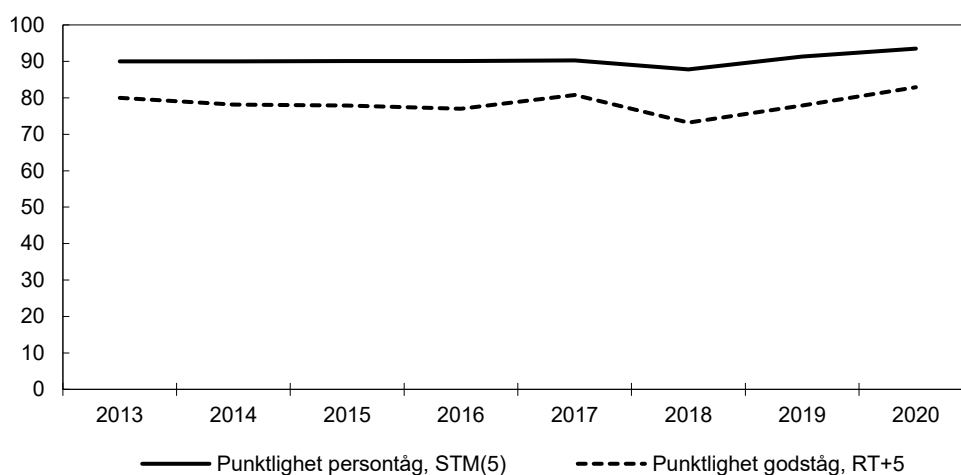
Under 2020 förbättrades persontågens punktlighet till 93,5 procent, se diagram 3.1. Det är den högsta noteringen sedan 2013 när tidsserierna för det sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM) startade. Mättet redovisar andelen tåg som planerats dagen före avgång som ankommit i tid till slutstation. Ett persontåg anses vara i tid om det ankommit enligt tidtabell eller högst fem minuter efter tidtabell. Utöver att punktlig-

heten förbättrades, minskade antalet punktlighetsstörande händelser och därmed även förseningstimmar under 2020 jämfört med 2019. Det kan delvis förklaras med att det under 2020 till följd av pandemin gick färre tåg vilket ledde till färre störningar. Minskningen av antalet förseningstimmar beror även på att årets många banarbeten med hastighetsnedsättningar för tågen har planerats med bättre marginaler och större tidspåslag i tidtabellerna. Det har medfört en mer robust tågplan med färre förseningar. Det har dessutom varit färre större olyckor och väderrelaterade störningar.

En återkommande observation är att tåg som framförts längre sträckor har haft svårare att komma fram i tid. I statistiken delas persontågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg. Kortdistanstågen, som utgör drygt hälften av alla planerade tåg, brukar vara de mest tillförlitliga. Nästan 96 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2020. Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen, men det är där den största förbättringen ses. Nästan 87 procent av dessa tåg anlände till sitt slutmål högst fem minuter efter tidtabell, vilket kan jämföras med 79 procent under 2019. Medeldistanstågens punktlighet var nästan 92 procent. Även för godstågen sattes en ny toppnotering under 2020 med ett punktlighetsutfall på 82,9 procent. Detta är 2,2 procentenheter högre än det tidigare rekordåret 2017 och 5,0 procentenheter högre än 2019. Punktligheten för godståg beräknas på motsvarande sätt som för persontåg, men utan korrigering för inställda tåg (RT+5).

Diagram 3.1 Punktlighet för persontåg och godståg

Procentenheter



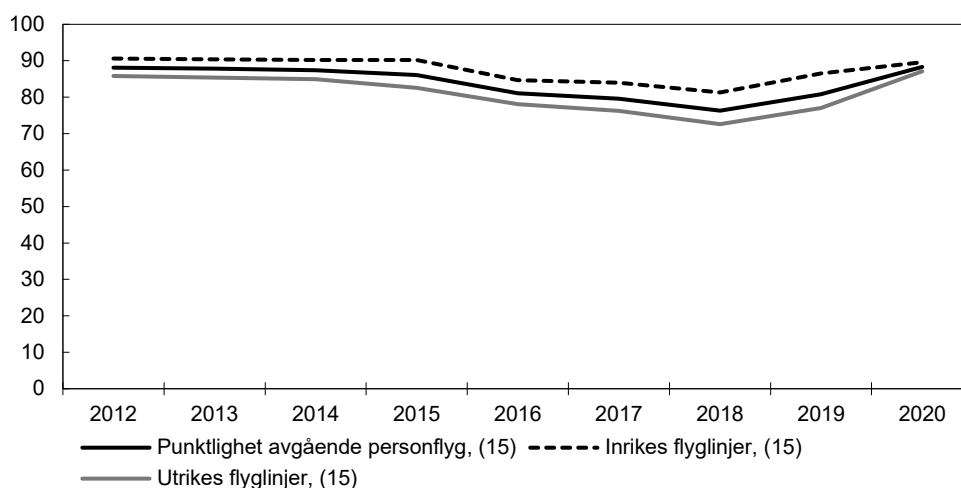
Källa: Trafikanalys och Trafikverket.

Bättre punktlighet för flyget, men också minskad flygtrafik på grund av pandemin

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 88,3 procent under 2020, se diagram 3.2. Det är en förbättring jämfört med 2019 då punktligheten var 80,8 procent. Inrikesflyget har en högre punktlighet på 89,6 procent jämfört med utrikesflyget som uppnådde 87,1 procent punktlighet under 2020. Som en direkt följd av pandemin har efterfrågan på persontransporter minskat kraftigt inom flygtrafiken.

Diagram 3.2 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser

Procentenheter



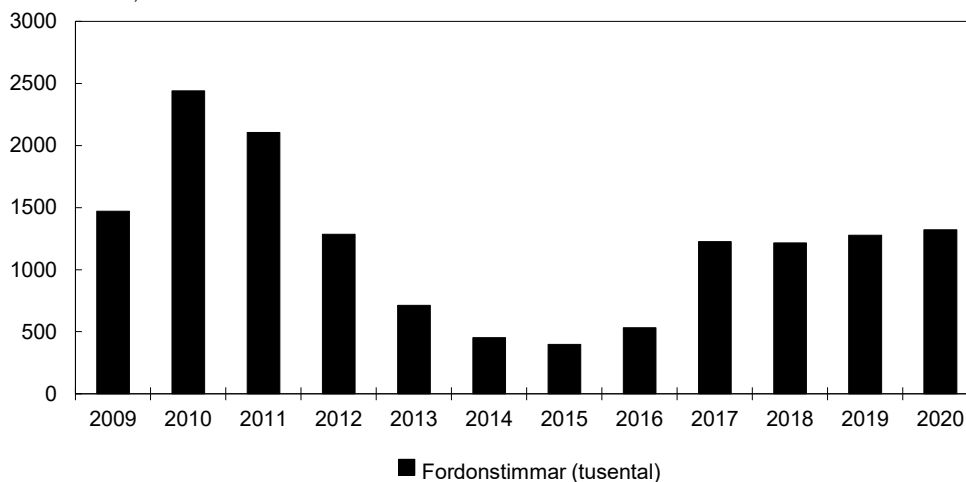
Källa: Swedavia AB.

Totalstopp i vägtransportsystemet kvar på samma nivå som 2019

Störningar i vägtransportsystemet kan generellt beskrivas genom varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Varaktigheten i antal timmar av de förekommande totalstoppen har legat relativt stabilt sedan 2017, se diagram 3.3. Jämfört med 2009 minskade det totala antalet stillastående fordonstimmar med drygt 10 procent 2020, medan nivån jämfört med 2019 var i princip oförändrad. Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Norr som svarade för nästan 30 procent av de stillastående fordonstimmarna följt av Region Väst med 28 procent. Fördelningen av totalstoppen över året varierar mellan regionerna. Flest totalstoppstimmar förekom dock under januari och februari med 167 000 respektive 228 000 timmar.

Diagram 3.3 Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet

Fordonstimmar, tusental



Källa: Trafikanalys.

Standarden i infrastrukturen är oförändrad

En förutsättning för ett väl fungerande järnvägssystem med en grundläggande tillgänglighet är en god kvalitet på spåren och en hög driftsäkerhet. Ett sätt att mäta detta är genom det s.k. QS-talet där avvikelser i spårets läge i förhållande till ursprungsläge jämförs. Under 2020 var QS-talet relativt konstant för alla bantyper i förhållande till

föregående år. Det bedöms därmed att järnvägens standard i detta avseende är oförändrad.

Ett sätt att följa anläggningens driftsäkerhet är att mäta antalet infrastrukturellerade tågstörande fel i förhållande till trafikeringen (tågkilometer). Under 2020 minskade andelen fel för alla bantyper utom för bantypen övriga för näringslivet viktiga banor, där felen ökade och även trafikeringen minskade. De andra bantyperna har därmed under de senaste tre åren haft en positiv trend med minskat antal tågstörande fel i förhållande till trafikeringen.

För det belagda vägnätet tillämpar Trafikverket en underhållsstandard som utgör ett verktyg för verksamhetsplaneringen. De olika vägtyperna har olika krav på underhållsstandard och målet är att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från beslutad standard. Störst avvikelse de senaste åren har storstadsvägar och vägar som bildar större sammanhängande stråk uppvisat. Tillståndet för storstadsvägar förbättrades något under 2020 men det är fortfarande en andel på ca 8 procent, som inte uppfyller underhållsstandarden. Det har tidigare funnits en positiv trend med förbättrat tillstånd men utvecklingen tycks ha avstannat och i stället syns en försämring av tillståndet. Förändringar av vägytans skick går långsamt och det går inte att dra säkra slutsatser från enskilda år. Om den negativa utvecklingen fortsätter, riskerar det att medföra att vägnätets tillgänglighet och användbarhet försämras.

Användbarheten för olika grupper har påverkats av pandemin i vissa delar men är i stort sett oförändrad jämfört med tidigare år

Användningen av transportsystemet förändrades drastiskt under 2020 till följd av pandemin. Grupper som är mer beroende av kollektiva färdmedel, såsom personer med funktionsnedsättning, har påverkats mer än de som i första hand reser med bil. Bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet, så är regeringens bedömning att transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett är oförändrad jämfört med tidigare år.

Användbarheten för personer med funktionsnedsättning har inte förändrats märkbart

En kollektivtrafik som är anpassad till personer med funktionsnedsättning är många gånger en förutsättning för denna grupps mobilitet. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning följs upp med tre olika mått som vart och ett följs upp vart tredje år. Under 2020 studerades den upplevda användbarheten genom en enkät. Enkäten syftar till att följa upp och beskriva i vilken mån personer med funktionsnedsättning upplever hinder mot att resa kollektivt och därför avstår från att resa på detta sätt.

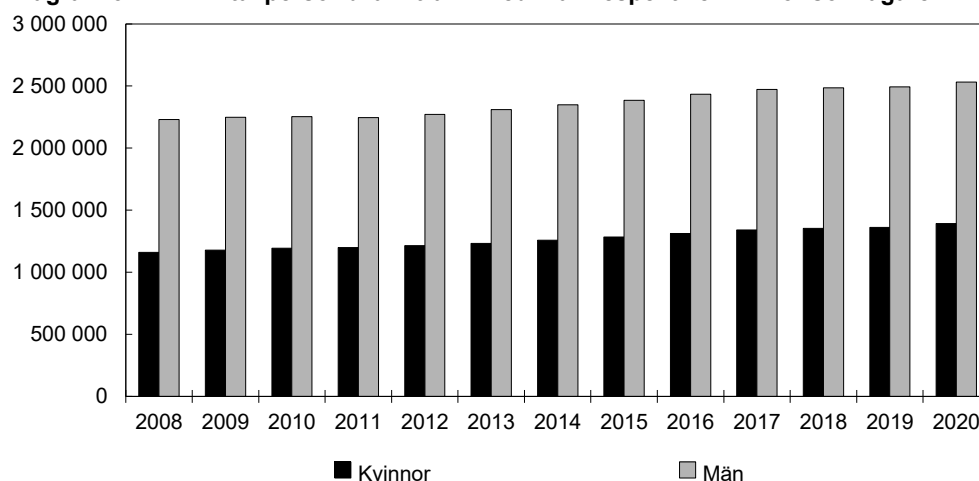
Enkäten visar att det regelbundna resandet med kollektivtrafik minskat med ungefär hälften jämfört med resandet före pandemin. Minskningen är lika stor för personer med funktionsnedsättning som för dem utan funktionsnedsättning, vilket indikerar att minskningen inte beror på hinder till följd av funktionsnedsättningen i sig. Även om effekterna av pandemin på resandet med kollektivtrafik har varit likartade för personer med respektive utan funktionsnedsättning, bör det samtidigt betonas att personer med funktionsnedsättning i högre grad är beroende av kollektivtrafik. Bland dessa bor 24,5 (± 3) procent i hushåll utan tillgång till en bil. Bland personer utan funktionsnedsättning är motsvarande andel 13,5 (± 2) procent.

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning har påverkats positivt av att 33 järnvägsstationer och 432 busshållplatser tillgänglighetsanpassades 2020, jämfört med 6 järnvägsstationer och 288 busshållplatser 2019.

Kvinnors och mäns resmönster

Resandet minskade kraftigt under 2020 för såväl män som kvinnor, enligt den senaste resvaneundersökningen. Förklaringen till detta är framför allt pandemin och det är särskilt beträffande resorna till och från arbetsplats eller skola, eller i tjänsten, som minskningen syns. Resorna med kollektivtrafik minskade tydligt. Under 2019 uppgick resandet till ca en timme per person och dag och under 2020 hade den tiden minskat till ca 45 minuter. Män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor och det är små skillnader när det gäller vilka ärenden de lägger restid på. Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader mellan könen i fråga om i vilken utsträckning olika färd sätt används, förutom att män åker något mer bil än kvinnor (26 kilometer per dag jämfört med 18 kilometer per dag).

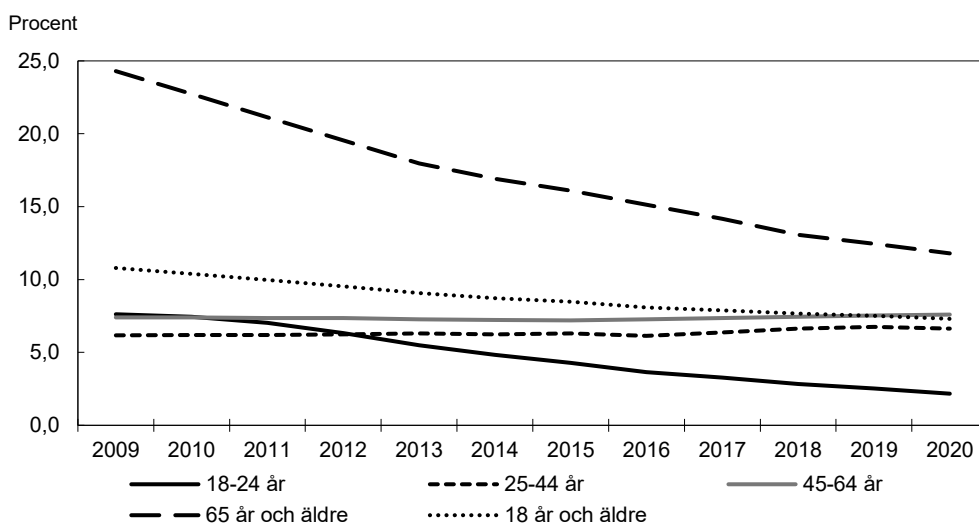
Diagram 3.4 Antal personbilar i trafik med män respektive kvinnor som ägare.



Källa: Trafikanalys.

Personbilar ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor. Den relativa skillnaden har dock minskat en aning de senaste tio åren. Bilinnehavet bland kvinnor ökade årligen med i genomsnitt 1,6 procent under 2010–2020 medan männens innehav ökade med 1,1 procent årligen, se diagram 3.4. Under 2020 var ökningen 2,3 procent för kvinnor och 1,5 procent för män. Personbilar som ägs av män har högre årlig körsträcka än personbilar som ägs av kvinnor. Den absoluta skillnaden har dock minskat något de senaste tio åren.

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor. Skillnaden har dock minskat från 11 procentenheter 2009 till sju procentenheter 2020, sett över alla åldersgrupper 18 år och äldre, se diagram 3.5. Detta förklaras i stor utsträckning av en ganska dramatisk minskning av skillnaden i gruppen som har fyllt 65 år, från 24 procentenheter 2009 till 12 procentenheter 2020. Skillnaden har minskat bland övriga åldersgrupper också, men inte lika dramatiskt.

Diagram 3.5 Utveckling av skillnaden i körkortsinnehav (behörighet B) för män jämfört med kvinnor

Källa: Trafikanalys.

Transportsystemet ska likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns resbehov

Utvecklingen vad gäller könsfördelningen i beslutande församlingar speglar en av flera förutsättningar för att åstadkomma detta. Könsfördelningen är numera i stort sett jämn i de beslutande församlingarna i den offentliga delen av transportsektorn på nationell nivå. Andelen kvinnor respektive män i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag i transportsektorn har de senaste åren legat på omkring 50 procent. Könsfördelningen är dock inte lika jämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. I nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor har de politiska ledningarna de senaste åren utgjorts av knappt 30 procent kvinnor och drygt 70 procent män. I förvaltningsledning har förhållandena varit knappt 40 procent kvinnor och drygt 60 procent män.

Det är skillnad i upplevd trygghet i resandet mellan kvinnor och män. Generellt gäller att drygt 30 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var knappt 20 procent 2020. Andelen av befolkningen som uppger att de under det senaste året valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott har ökat med fyra procentenheter från 2009 till 2020, både för män och kvinnor. Från 2019 till 2020 var ökningen två procentenheter för män och en procentenhet för kvinnor.

Tillgängligheten för personer och gods

Tillgänglighet varierar över landet

Stora geografiska variationer i tillgängligheten förekommer, även om tillgängligheten generellt har legat relativt stabilt över tid. Det finns flera olika mått på geografisk tillgänglighet. Den lokala tillgängligheten till service när det gäller livsmedelsbutik, skola och vårdcentral har endast ändrats marginellt över tid, avseende ett genomsnitt för hela landet. Tillgängligheten sjönk dock för vissa kommungrupper men ökade för andra. Den interregionala tillgängligheten har bedömts utifrån av Trafikverket uppsatta kriterier och har förbättrats sedan 2013, men har i flera år haft en negativ utveckling. Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget har över tid legat relativt stabilt, med viss nedgång de senaste åren. Även tillgänglighet till järnvägsstationer med kollektivtrafik minskade något jämfört med året innan. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten genom persontransporter befinner sig på samma nivå som när de nuvarande transportpolitiska målen antogs.

Varje år genomför Svenskt Näringsliv en kommunrankning av det lokala företagsklimatet baserat på resultatet från en företagsenkät med frågor om bl.a. företagens upplevelse av vägnät samt tåg- och flygförbindelser. Undersökningen visar att företagen i storstadskommuner och s.k. täta kommuner nära en större stad (enligt Tillväxtanalys kommungruppsindelning) är mer nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt sett är i riket. Det är också tydligt att företagen i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner är minst nöjda.

Tillgänglighet – godstransporter

Regeringen avser att fortsatt främja överflyttning från flyg och vägtransporter till järnväg och sjöfart och stärka intermodaliteten i transportsystemet. Några insatser som har gjorts på godstrafikområdet under året är utökningen av satsningen på miljökompensationen för fler intermodala järnvägstransporter genom budgetpropositionen för 2021 och förlängningen av möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart på Trafikverket, som har tillsatts inom ramen för den nationella godstransportstrategin, fortsätter arbetet med att förbättra förutsättningarna för överflyttning. Samordnaren har under året bl.a. arbetat med det regeringsuppdrag rörande hamnar som beslutades under 2020. Regeringen har även uppdragit åt Trafikverket att intensifiera arbetet med att genomföra de åtgärder som redovisats i myndighetens rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (IRV 2018/93267), redovisa hur arbetet fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda (I2020/03340 m.fl.). Arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter (N2018/03939) fortsätter.

Antalet innehavare av C- och D-körkort, som innebär behörighet att framföra tung lastbil respektive buss, har minskat på senare år. Eftersom medianåldern är hög, 50 år för män och 46 år för kvinnor för C-körkort samt 53 år för både män och kvinnor för D-körkort, kommer många med dessa behörigheter att gå i pension de närmaste åren, vilket bedöms leda till en fortsatt minskning av personer med behörighet för att framföra buss och lastbil. Ett positivt undantag är att medianåldern för kvinnor med behörighet för att köra lastbil har sjunkit med tre år sedan 2010.

Transportbranschen har påverkats hårt av pandemin vilket ger effekt på måluppfyllelsen

Covid-19-pandemin har påverkat uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Tillgängligheten har påverkats negativt samtidigt som vissa positiva effekter på måluppfyllnad kunnat ses, t.ex. avseende minskade växthusgasutsläpp. Pandemin har också gjort det svårare att bedöma utvecklingen. Det är särskilt svårt att bedöma flygets utveckling då denna har påverkats mycket kraftigt av pandemin, även om det redan före pandemin fanns en tendens till minskat flygresande. Regeringen har vidtagit åtgärder för att minska de negativa effekterna av pandemin men flygets situation är fortsatt ansträngd.

Spridningen av covid-19 har medfört svåra ekonomiska påfrestningar för transportbranschen. Enligt Trafikanalys minskade omsättningen för flera av delbranscherna kraftigt, lufttransport med 70–90 procent, sjötransport med ca 40 procent, järnväg och taxitrafik med ca 30 procent (Transportläget, 2021). Systemen för logistik och transport har successivt blivit alltmer specialiserade samt tids- och kostnadsstyrda. Störningar i dessa system leder i sin tur till störningar i varuproduktion och till prishöjningar.

Covid-19-pandemin har haft stor påverkan på sjöfarten och då framför allt på färjetrafiken till och från Sverige. För att stärka svensk sjöfart har regeringen utöver de

generella stöden som även träffar sjöfartsnäringen beslutat förordningen (2020:730) om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd. För att under pandemin underlätta för sjömän och rederier har regeringen under året bl.a. beslutat att fartygscertifikat och giltighetstid för sjömäns behörigheter förlängs automatiskt en viss tid från utgångsdatum. Pandemins effekter på sjöfarten har även påverkat Sjöfartsverkets ekonomi. För att förbättra förutsättningarna för myndighetens verksamhet och dess finansiering fick verket ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor under 2020 (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

Covid-19-pandemin har även kraftigt påverkat företag som erbjuder persontransporter, och särskilt utsatta sektorer är taxi och beställningstrafiken med buss. För att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken är det väsentligt att kapacitet och turtäthet upprätthålls trots att efterfrågan har minskat. En väl fungerande kollektivtrafik är ofta en förutsättning för alla dem som inte har möjlighet att arbeta hemifrån. Efter regeringens förslag har det därför tillförts ett särskilt riktat stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna på 3 miljarder kronor under 2020 som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av pandemin. Trafikverket har fördelat medlen efter ansökan från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna utifrån en redovisning av minskade biljettintäkter.

Trafikverket tecknar avtal som finansierar kompletterande trafik för att uppnå en tillfredsställande tillgänglighet med kollektivtrafik mellan interregionala resmål, där trafiken inte kan bedrivas kommersiellt. Under 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket att med kort varsel säkra tillgängligheten till ytterligare några destinationer, där de kommersiella aktörerna upphörde med trafiken till följd av sviktande resandeunderlag på grund av covid-19-pandemin.

Tillståndsavgift för virkesupplag tas bort

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen bör verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg (bet. 2019/20:TU11 punkt 20, rskr. 2019/20:223). Trafikverket har genomfört förändringar i den operativa hanteringen av tillstånden för virkesupplag så att tillstånd som meddelas gäller över längre tid. Regeringen föreslår i denna proposition en justering av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* i syfte att finansiera det inkomstbortfall som kommer att följa då Trafikverket från och med den 1 januari 2022 tillämpar nya regler i vägförordningen (2012:707), som innebär att avgifter inte tas ut för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Flygkapaciteten i Stockholmsområdet utreds

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2, rskr. 2020/21:334). I betänkandet anför trafikutskottet bl.a. att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling (bet. 2020/21:TU14 s. 19 f.).

Regeringskansliet har inlett arbetet med att analysera förutsättningarna för att ta fram en plan utifrån vad som anges i tillkännagivandet. Regeringskansliet har gett en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag i promemorian Bromma flygplats –

underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Promemorian kommer nu skickas ut på remiss. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen för att informera om hur regeringen avser att hantera tillkännagivanden. Regeringen kan dock konstatera att arbetet med tillkännagivandet inte kommer kunna ske inom den tid som anges i tillkännagivandet. Regeringen avser att återkomma i frågan. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Arbetet med civilt försvar och krisberedskap fortsätter

När det gäller det civila försvaret är en grundläggande funktionalitet för transportområdet betydelsefull och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Arbetet med att utveckla det civila försvaret och denna funktionalitet fortsatte under 2020, bl.a. när det gäller organisatorisk uppbyggnad och planering. Enligt regeringens förslag i propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) har medel fördelats för att myndigheterna inom transportområdet successivt ska kunna utveckla det civila försvaret ytterligare.

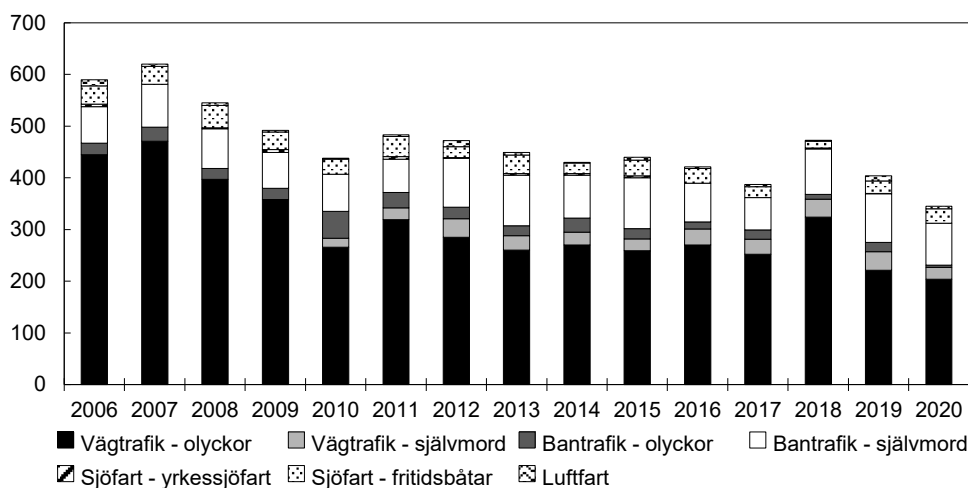
3.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken har minskat

Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Kopplat till hänsynsmålet beslutade regeringen 2020 om ett nytt etappmål för trafiksäkerhet till år 2030 som bl.a. innebär en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med minst 25 procent. Stockholmsdeklarationen, som är ett resultat från den tredje globala ministerkonferens om trafiksäkerhet i Stockholm 2020, fick stöd i den nya resolutionen om global vägtrafiksäkerhet som antogs av FN:s generalförsamling i augusti 2020. På så sätt ligger Stockholmsdeklarationen till grund för det globala trafiksäkerhetsmålet till 2030 och nya trafiksäkerhetsmål i Agenda 2030.

Det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerhet för vägtrafik 2007–2020 innebär att halvera antalet omkomna och minska antalet allvarligt skadade med en fjärdedel. Detta mål är uppnått för 2020, både när det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Även utvecklingen för antal omkomna i bantrafiken, yrkes-sjöfarten, fritidssjöfarten och luftfarten går i rätt riktning. Antal allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt, men på en övergripande nivå gör regeringen bedömningen att utvecklingen fortsätter åt rätt håll.

År 2020 omkom sammantaget 345 personer i alla trafikslag, varav 246 personer i olyckor och 104 i konstaterade självmord, se diagram 3.6. Detta var 59 personer färre omkomna än under 2019, en minskning med 15 procent. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 35 procent. Sett till utvecklingen i andelar av samtliga omkomna 2020 stod vägtrafiken för 66 procent och bantrafiken för 23 procent. Även för antalet allvarligt skadade dominerar vägtrafiken med några tusen skadade mot ett litet antal i övriga trafikslag. I de fall det finns könsuppdelad statistik att tillgå redovisas dessa uppgifter i det följande i relation till respektive trafikslag.

Diagram 3.6 Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2020

Källa: Trafikanalys.

Färre omkomna i vägtrafiken

Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, som fortsatt bedrevs under 2020, bedöms ha 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. Samtliga åtgärder på statliga vägar under 2020 beräknas minska det årliga antalet omkomna med ca 5 personer.

Under 2020 omkom 204 personer i vägtrafiken, jämfört med 221 personer 2019. Detta är den lägsta uppmätta siffran i modern tid med en minskning på 8 procent jämfört med 2019. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna (i personbil, buss och lastbil) i majoritet, drygt 60 procent av de omkomna under det senaste decenniet, och samma gäller även för 2020.

Antalet svårt skadade som rapporteras av polisen respektive av sjukvården var 1 645 personer respektive 3 084 personer för 2020, jämfört med 1 951 personer respektive 3 839 personer för 2019. Detta är en minskning med 16 respektive 20 procent. Skillnaden mellan polisens och sjukvårdens siffror beror bl.a. på att sjukvården fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om, t.ex. fotgängare, cyklister och mopedister.

Etappmålet för vägtrafiken 2007–2020 innebär att halvera antalet omkomna och minska antalet allvarligt skadade med en fjärdedel. Utfallet för 2020 innebär att målet är nått för slutåret, dock är det genomsnittliga antalet omkomna de senaste tre åren högre än målnivån. För allvarligt skadade ligger antalet rapporterade från sjukvården 2020 under målvärdet och det gör även medelvärdet för de senaste tre åren.

Män är liksom tidigare år överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Bland de omkomna i olyckor under de senaste tio åren har andelen män varit i genomsnitt 76 procent och andelen kvinnor 24 procent. Under 2020 omkom 158 män och 46 kvinnor i vägtrafiken. Det beror sannolikt på att män kör mer bil och beter sig mer riskfyllt i trafiken än kvinnor, som generellt sett följer trafikregler i större utsträckning.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätar-

ställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet (bet. 2018/19:TU16 punkt 3, rskr. 2018/19:259). Den 8 april 2021 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att genomföra åtgärder så att ett fordons vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet (I2021/01146). Vidare ska myndigheten utreda och, om det är lämpligt, föreslå författningsförslag så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Uppdraget ska redovisas den 30 juni 2022. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Ingen omkommen i yrkessjöfarten, dock flera i fritidssjöfarten

Inom yrkessjöfarten omkom ingen person på svenska vatten under 2020 i en s.k. sjöolycka. Sjöolyckor är olyckor som har att göra med fartygets drift. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsekvent sätt för hela perioden. I fritidssjöfarten omkom 28 personer under 2020, jämfört med 24 personer året innan. Av de under året omkomna var 26 av 28 män och endast två var kvinnor.

Etappmålet för åren 2007–2020 om fortlöpande minskning av omkomna har nåtts inom sjöfarten som helhet samt yrkessjöfart och fritidssjöfart tillsammans. Den rapportering som möjliggör mätning av antal skadade i fritidssjöfarten är, liksom vid de senaste årens måluppföljning, under utveckling.

Stor minskning i självmord i bantrafiken

I bantrafiken omkom under 2020 totalt 85 personer, varav 4 personer i olyckor och 81 i självmord. Detta är en stor minskning på ca 25 procent jämfört med 2019 års 112 omkomna. Självmorden har sedan 2000 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt har 70 procent av de omkomna varit män och 30 procent kvinnor i olyckor och självmord sammantaget. Bantrafiken är det enda trafikslag där de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget) är fler än de allvarligt skadade 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. Detta är alltså personer som skadas i en trafikmiljö där spårväg och vägtrafik samsas längs långa sträckor.

Etappmålet för åren 2007–2020 innebär en fortlöpande minskning av antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet som helhet. Målet för allvarligt skadade totalt (i olyckshändelser och självmordshändelser tillsammans) är redan nått. Sett till enbart 2020 är även målet om antal omkomna i bantrafiken nått, men inte om det genomsnittliga antalet omkomna de senaste tre åren räknas.

Ett fåtal personer har omkommit i luftfarten

De senaste tio åren har 51 personer omkommit inom luftfarten. Antalet omkomna i luftfarten varierar mycket över åren, sedan 2006 mellan 1 och 12 omkomna per år. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade inom privatflyget och inom det sportbetonade flyget. Under 2020 omkom ingen inom linjefart och ej regelbunden trafik, och i övriga flyget omkom 5 personer. För allvarligt skadade är inrapporteringen till Transportstyrelsen för vissa delar av luftfarten frivillig och därmed bristfällig. Kön och ålder på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.

Etappmålet för åren 2007–2020 om fortlöpande minskning av omkomna har nåtts för den del av flyget som kallas linjefart och ej regelbunden trafik men inte för övrigt flyg.

Växthusgasutsläpp

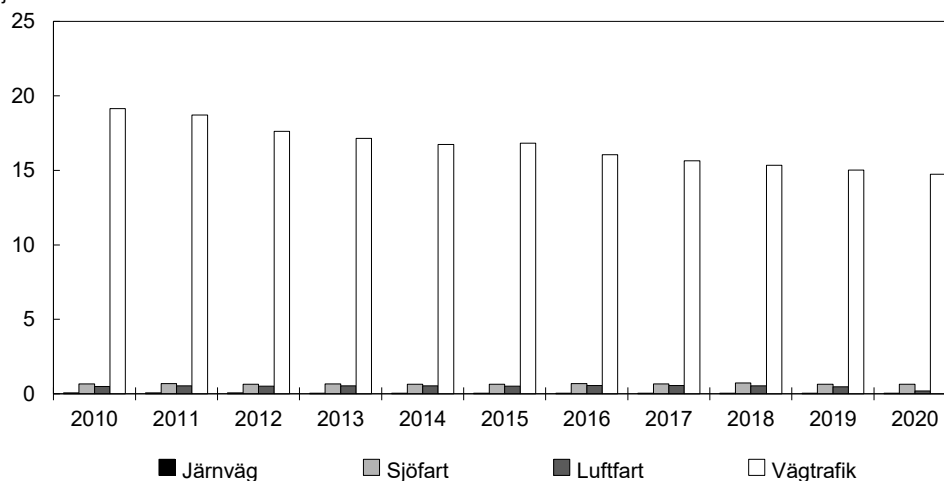
Utsläpp från inrikes transporter minskade under 2020

Riksdagen har beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket minskade utsläppen från inrikes transporter med 5,3 procent under 2020. Exklusive inrikes flyg var minskningen 3,7 procent. Den stora minskningen beror huvudsakligen på en minskad biltrafik under pandemin, men har också i viss mån påverkats av en minskning av koldioxidutsläppen från nya bilar. Under 2020 var andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen 32 procent, vilket är högt jämfört med andra EU-länder. Utvecklingen kan bl.a. förklaras av bonus malus-systemet och det statliga stödet till utbyggnad av laddinfrastruktur. Andelen laddbara bilar i fordonsflottan uppgick till ca 3,6 procent. Under åren 2010–2020 minskade utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, med ca 25 procent, se diagram 3.7.

Utsläppen från inrikes flyg, vilka inte ingår i etappmålet, minskade med ca 60 procent under 2020, enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket. Huvudorsaken till den kraftiga minskningen är den minskade flygtrafiken under pandemin. Slutliga siffror om växthusgasutsläppen redovisas av Naturvårdsverket i december 2021.

Diagram 3.7 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 2010–2020

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Energieffektiviteten för persontransporter på väg och järnväg, uttryckt som energianvändning per personkilometer inom respektive trafikslag, fortsatte att förbättras något under 2019, vilket är det senaste året med samlad statistik. Även energieffektiviteten för godstransporter på väg, uttryckt som energianvändning per tonkilometer, förbättrades under 2019. Den tidigare snabba effektivitetsutvecklingen för inrikesflyget stannade dock av under 2019.

De genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya bilar, som är ett mått på deras energieffektivitet, minskade kraftigt under 2020, från 120 g/km till 93 g/km. Minskningen beror framför allt på en kraftigt ökad andel laddbara bilar i nybilsförsäljningen men också på att icke-laddbara bilar blev mer energieffektiva.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör främja användningen av bi drivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12 punkt 2, rskr. 2016/17:220). Efter regeringens förslag i budget-

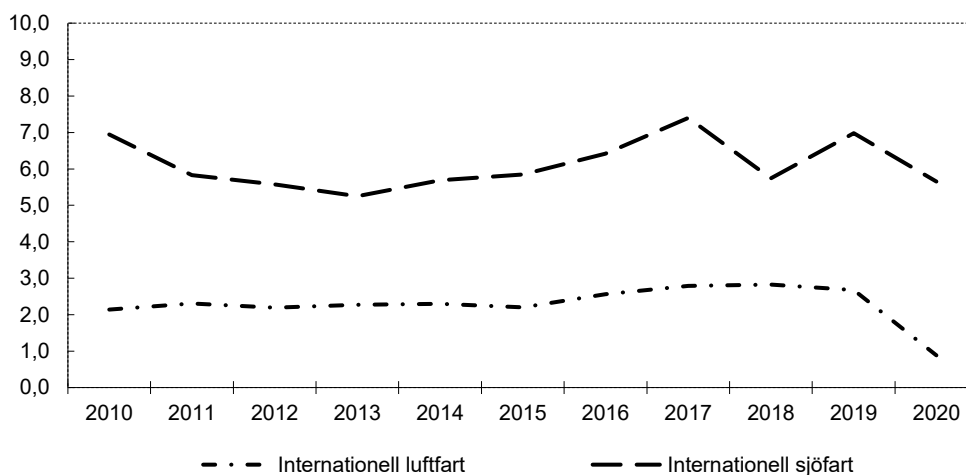
propositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 24) görs en satsning på utveckling och forskning av biobränsle för flyg. En reduktionsplikt på flygfotogen har införts (prop. 2020/21:135, bet. 2020/21:MJU20, rskr. 2020/21:303). Regeringen överlämnade i mars i år propositionen Miljöstyrande start- och landningsavgifter (prop. 2020/21:154) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen en ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter, som innebär att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl. Bemyndigandet gör det möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021. Regeringen beslutade den 20 juni 2021 om ändring av förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan. Förordningen trädde ikraft den 1 augusti 2021 och bestämmelserna om differentierade flygplatsavgifter tillämpas första gången vid beslut om 2022 års avgifter. Regeringen anser mot bakgrund av detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Utsläpp från internationella transporter har minskat kraftigt till följd av pandemin

Utsläppen från bränsle som internationell luftfart och sjöfart tankar i Sverige ingår inte i etappmålet, däremot har regeringen i klimathandlingsplanen konstaterat att för att nå netto-nollmålet 2045, behöver växthusgasutsläppen från transporter vara i princip noll samma år. Utsläpp från internationell luftfart och sjöfart har både ökat och minskat under det senaste decenniet, vilket i hög grad speglar förändringar i bunkringsmönster, men även förändringar i resande- och transportvolymerna till och från Sverige, se diagram 3.8. Preliminära beräkningar från Transportstyrelsen pekar mot att utsläppen från den internationella luftfarten minskat med nästan 70 procent under 2020. Huvudorsaken till den kraftiga minskningen är den minskade flygtrafiken under pandemin. Även utsläppen från den internationella sjöfarten minskade under 2020, preliminärt med ca 20 procent enligt uppskattningar av Trafikanalys baserat på förändringar i antalet anlöp.

Diagram 3.8 Utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart och sjöfart 2010–2020

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter



Källa: Trafikanalys.

Påverkan på människors hälsa och livsmiljö

Luftföroreningar varierar mellan åren men verkar minska över tid

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 alltså ett problem i många svenska tätorter och fortfarande orsakar trafikavgaser ca 2 800 dödsfall årligen. Under 2020 uppmättes överskridanden av miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet endast i Umeå kommun.

Antalet dygn då miljökvalitetsnormen för PM10 överskreds minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock vara ganska stor. År 2020 överskreds miljökvalitetsnormen i tre kommuner, Piteå, Sundsvall och Östersund.

Buller är ett fortsatt problem men flera åtgärder vidtogs 2020

Omgivningsbuller fortsätter att vara ett allvarligt miljöproblem som påverkar människors hälsa och välbefinnande. Cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, varav ca en halv miljon personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Buller från väg- och spårtrafik i Sverige beräknas under ett år orsaka att ca 500 personer dör i förtid till följd av hjärtinfarkt eller stroke.

Trafikverket genomförde under 2020 bulleråtgärder för ca 7 200 personer längs statliga vägar och järnvägar jämfört med 5 000 personer 2019. Hastighetsförändringar på statlig väg innebär sammantaget att ca 5 100 personer färre exponeras för bullernivåer över riktvärdet utomhus vid bostad.

När det gäller bullernivåer över riktvärden inomhus bedömer Trafikverket att antalet utsatta personer minskade med ca 19 400 personer under 2020. Minskningen beror till ungefär hälften på ett minskat trafikarbete längs väg. Bullerskyddsåtgärder och hastighetsförändringar stod tillsammans för den andra halvan av minskningen under 2020. En bullerkartläggning som omfattar alla bostadshus och skolbyggnader längs hela det statliga vägnätet har färdigställts. Buller- och vibrationskartläggningar har även genomförts för en betydande del av de järnvägssträckor som omfattas av Trafikverkets åtgärdsprogram. Kartläggningarna ger ett säkrare underlag för bedömning av åtgärdsbehov.

Andelen som använder fysiskt aktiv transport har minskat över tid

Fysisk aktivitet i transportsystemet har bidragit till folkhälsan, men ligger på en låg nivå. Det fysiskt aktiva resandet i dagens transportsystem, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, 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 mer än 60 minuter per dag är knappt tre procent. Andelen vuxna (18–84 år) som använder aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag är drygt 13 procent. Både för barn och vuxna har andelen som använder fysiskt aktiv transport minskat över tid. Det är framför allt resor till fots som minskat. Resultatskillnader mellan 2019 och åren dessförinnan kan därför påverkas av metodförändringen för resvaneundersökningen. Könsuppdelad statistik saknas.

Det totala antalet resor minskade drastiskt under pandemins första halvår samtidigt som antalet resor med cykel kan ha ökat något under mars–augusti jämfört med 2019, dock är förändringen inte statistiskt säkerställd.

Ett etappmål inom miljömålssystemet är att andelen persontransportarbete med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025. Detta redovisas under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, avsnitt God bebyggd miljö.

Åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet bedöms generellt ge positiva hälsoeffekter. Ökad cykling under året bedöms ha bidragit till folkhälsan. Trafikverket finansierar stadsmiljöavtal och förbättrar både säkerheten och framkomligheten för gång, cykeltrafik och kollektivtrafik. Vidare byggdes det 56 kilometer ny statlig cykelväg och 21 nya planskilda korsningar för gång och cykel under 2020, varav ca hälften med medel från nationell plan.

Påverkan på naturmiljö och kulturlandskap

Transportsektorns påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2020 jämfört med 2019.

Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden samt främja positiva värden. Förändringarna är dock små i förhållande till de stora behoven i hela transportsystemet och utvecklingen är totalt sett negativ, vilket bl.a. beror på förändringar i samhället och i landskapet i stort liksom trafikutvecklingen. Under 2020 genomfördes fler landskapsåtgärder än under 2019. Under 2020 prioriterade Trafikverket bl.a. att skapa säkra passager för djur och under året genomfördes 110 sådana åtgärder. Ett annat fokus har varit satsningar på Trafikverkets statliga byggnadsminnen, t.ex. stationsbyggnader och broar. Utbredningen av invasiva främmande arter har ökat trots riktade åtgärder. Trafikverket har under året bl.a. arbetat med att kartlägga invasiva främmande arter, vilket kommer att ligga till grund för framtida bekämpning av dessa.

Trafikverket har arbetat med att hantera förorenade områden och genomfört insatser i olika faser, från identifiering till friklassning. Ett stort fokus har varit på inventering. Trafikverket har under 2021 på uppdrag av regeringen redovisat en åtgärdsplan för förorenade områden. Trafikverket hanterar även historiska miljöskador orsakade av verksamheter som bedrivits av Luftfartsverket, Vägverket, Banverket och Statens järnvägar. Vidare finns avtal med femton bolag som kan få ersättning genom den s.k. miljögarantin. Inom ramen för miljögarantin påbörjades flera större saneringsprojekt, bl.a. vid flera flygplatser. Totalt uppgick kostnaderna för arbetet med förorenade områden 2020 till 292 miljoner kronor (260 miljoner kronor 2019), fördelat på 52 miljoner kronor för Trafikverket och 240 miljoner kronor för miljögarantin. Trafikverket har fortsatt arbetet med att fasa ut användningen av kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen, vilket är viktigt i arbetet med att uppnå en giftfri cirkulär ekonomi. Antalet produkter som är föremål för utfasning ökade under 2020.

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp. Utsläpp av andra skadliga kemikalier än mineralolja av fartyg i Östersjön har dock ökat. Variationerna i de senaste tre rapporterade åren har varit små men ökat något efter att noteringen var som lägst 2017.

3.3.4 Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029

Regeringen bedömer att den samlade effekten av de investeringar, reinvesteringar och underhållsåtgärder som genomfördes under 2020 har bidragit positivt till delar i de transportpolitiska målen. Vidtagna åtgärder bedöms sammantaget ha bidragit till trafiksäkerhet och tillgänglighet, genom bl.a. punktlighet, kapacitet, robusthet och användbarhet. När det gäller miljö och hälsa bedöms åtgärderna sammantaget varken ha bidragit positivt eller negativt.

Investeringar i den statliga transportinfrastrukturen

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 till vidmakthållande av statliga vägar.

Medel tillkommer därutöver från bl.a. banavgifter, medfinansiering och EU-finansiering. Banavgifter uppgick 2020 till 1,8 miljarder kronor, jämfört med 1,9 miljarder kronor 2019. Medfinansiering uppgick 2020 till 1 489 miljoner kronor, varav 1 271 miljoner kronor från kommuner och regioner samt 218 miljoner kronor från externa aktörer. Motsvarande siffror för medfinansiering 2019 är 979 miljoner kronor, varav 402 miljoner kronor från kommuner och regioner samt 577 miljoner kronor från externa aktörer. Utbetalningarna från Europeiska kommissionen via Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) uppgick 2020 till 318 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling, varav de största utbetalningarna avsåg Arlöv-Flackarp, utbyggnad till fyrspar på 98 miljoner kronor, Västlänken järnvägstunnel i Kvarnberget 86 miljoner kronor, Hamnbanan i Göteborg inklusive ny järnvägsbro över Göta älv 61 miljoner kronor samt byte till det nya EU-gemensamma signal-systemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) på 33 miljoner kronor. Motsvarande totalsumma 2018 samt 2019 var 104 respektive 114 miljoner kronor.

Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 3.1.

Den totala investeringsvolymen för 2020 ökade med ca 5 miljarder kronor jämfört med 2019, varav järnvägsinvesteringar har ökat kraftigast, med ca 3,8 miljarder kronor. Väginvesteringar ökade med 1,8 miljarder kronor jämfört med 2019 i löpande priser.

Tabell 3.1 Verksamhetsvolym investeringar, nationell plan och länsplan

Miljoner kronor, löpande priser 2018, 2019 och 2020, exklusive medfinansiering från annan part än staten

År	2018	2019	2020
Nationell plan, verksamhetsvolym investeringar			
Järnväg	10 038	13 195	17 017
<i>varav namngivna objekt</i>	<i>8 314</i>	<i>11 526</i>	<i>15 400</i>
Väg	11 171	12 050	13 857
<i>varav namngivna objekt</i>	<i>7 124</i>	<i>8 276</i>	<i>9 909</i>
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfarsverket ¹	492	255	196
<i>varav namngivna objekt</i>	<i>453</i>	<i>239</i>	<i>151</i>
Lufft, inkl. statlig medfinansiering ²	237	120	104
<i>varav namngivna objekt</i>	<i>176</i>	<i>49</i>	<i>25</i>
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 196	2 224	2 049
Miljöåtgärder ³	629	737	838
Planering investeringsåtgärder	116	120	111
Utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering ⁴	2 155	2 514	2 281
<i>varav investeringar i nationell och regional plan</i>	<i>1 725</i>	<i>1 939</i>	<i>1 975</i>
<i>varav stadsmiljöavtal⁵</i>	<i>430</i>	<i>575</i>	<i>306</i>
Summa nationell plan, verksamhetsvolym investeringar⁶	21 022	25 482	30 515
Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar			
<i>Namngivna objekt</i>	<i>1 574</i>	<i>1 304</i>	<i>1 400</i>
<i>Trimnings- och miljöåtgärder⁷</i>	<i>1 001</i>	<i>1 075</i>	<i>1 061</i>
Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar	3 039	2 909	2 949

¹ 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 23 mnkr 2020.

² Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för, namngiven investering är medfinansiering av Sälens flygplats.

³ inkl. bidragsutbetalningar, huvudsakligen miljögarantier enligt Trafikverkets instruktion; att svara för avhjälpande enligt 10 kap. miljöbalken i de fall staten har ett ansvar för avhjälpande till följd av verksamhet som bedrivits. Utgifter för sådana åtgärder får enligt riksdagens beslut belasta anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur i enlighet med anslagets ändamål där det framgår att anslaget får användas till utgifter för åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet.

⁴ Avser utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering i regionala och nationella planer samt stadsmiljöavtal.

⁵ Regeringen beslutade i april 2019 en ändring i 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.

⁶ Summa nationell plan, verksamhetsvolym investeringar avser namngivna investeringar för järnväg, väg, sjöfart och luftfart, samt trimningsåtgärder, miljöåtgärder (exklusive bidragsutbetalningar på 249 miljoner kronor 2020, 203 miljoner kronor och 141 miljoner kronor 2018), planering investeringsåtgärder samt utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering.

⁷ Exklusive upplösta miljöavsättningar.

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2018, 2019 samt 2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2021/00744).

Under 2020 betalade Trafikverket ut stöd för stadsmiljöavtal på 340 miljoner kronor, vilket är lägre än regeringens satsning om upp till 1 miljard kronor per år, totalt 12 miljarder kronor under planperioden. Utfallet 2020 uppgår till 306 miljoner kronor på grund av återbetalning av stöd. År 2019 uppgick utfallet för stadsmiljöavtal till 575 miljoner kronor. Det lägre utfallet för 2020 beror på senareläggning av bidragsutbetalningar. Under perioden 2015–2020 beviljade Trafikverket stöd om ca 4,8 miljarder kronor fördelat på 70 olika kommuner och regioner, vilket ger ett genomsnitt på ca 800 miljoner kronor per år. Under 2020 beviljade Trafikverket ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 695 miljoner kronor.

I tabell 3.1 visas utfallet för trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för 2018, 2019 och 2020 i löpande priser. En linjär förbrukning över planperioden 2018–2029 skulle, uttryckt i fasta priser i 2017 års prisnivå, innebära en årlig förbrukning på

2 950 miljoner kronor för trimningsåtgärder och 800 miljoner kronor för miljöåtgärder. Framdriften för trimningsåtgärder för 2020 har i fasta priser varit lägre än linjär förbrukning men högre än budgeterat utrymme i plan. Det ackumulerade utfallet 2018–2020 är ca 1 miljard kronor (21 procent) över volym i nationell plan. Framdriften för miljöåtgärder var under 2020 ca 793 miljoner kronor och i nivå med linjär förbrukning i fasta priser, vilket innebär en ökning från tidigare år inom planperioden. Det ackumulerade utfallet på 2,1 miljarder kronor i fasta priser, varav 27 procent avser miljögarantier, är lägre än linjär förbrukning över planperioden.

Framdriften av åtgärder i länsplanerna, vars tolvåriga ekonomiska ram uppgår till 36,6 miljarder kronor, har varit relativt hög för trimnings-, effektiviserings- och miljöåtgärder. Den totala framdriften för samtliga åtgärder är inom plan.

Uppföljning av objekt som öppnades för trafik under 2020

Under 2020 öppnades elva objekt för trafik, varav två järnvägsinvesteringar och nio väginvesteringar. För resonemang om samhällsekonomisk lönsamhet för dessa objekt, se avsnitt 3.3.1. Utöver de elva objekt som öppnades för trafik år 2020 och som anges i tabell 3.2 nedan, öppnades under det sista kvartalet 2020 fyra vägobjekt, varav samtliga ingår i nationell plan. Uppföljning för dessa objekt sker i samband med redovisningen för 2021.

Tabell 3.2 Objekt öppnade för trafik 2020

Trafikslag	Plantyp	Objektnamn
Järnväg	Nationell plan	Söderhamn–Kilafors, ökad kapacitet; Falu resecentrum ¹
Väg	Nationell plan	Väg E16 Dala–Järna–Vansbro; Väg 70 Smedjebacksvägen–Gyllehemsvägen
Väg	Länsplan	Väg 1053 Flygplats Sälen; Väg 226 Skyttbrink–Tullinge station; Väg 226 Tumba–Tullinge; Väg 51 Svennevad–Kvarnorp; Väg 44 Förbifart Lidköping (Lidköping–Källby); Väg 160 Säckebäck–Varekil; Väg 23 Älmhult S–Ljungstorp mittseparering

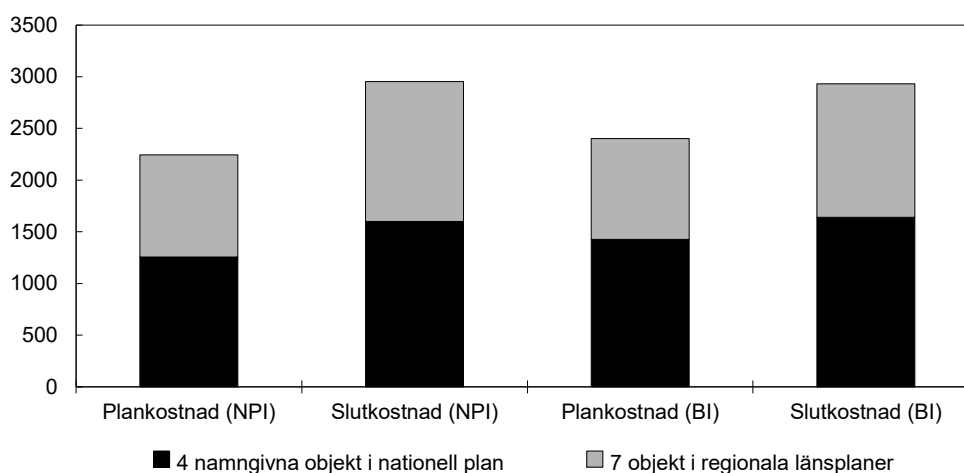
¹ Följs upp både under objekt som öppnats för trafik under året och under objekt som öppnade för trafik för fem år sedan, på grund av tvist. Objektet öppnade för trafik 2015.

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2020.

Den slutliga totala investeringskostnaden i nettoprisindex (NPI) för de objekt som öppnades för trafik 2020 uppgick sammanlagt till 2,95 miljarder kronor, varav 1,35 miljarder kronor för objekt i regionala länsplaner, se diagram 3.9. Motsvarande siffror för 2019 var 5,46 miljarder kronor respektive 1,68 miljarder kronor.

Diagram 3.9 Uppföljning nettoprisindex (NPI) och branschindex (BI) – objekt öppnade för trafik 2020

Miljoner kronor i prisnivå 2020–06



Källa: Trafikverkets årsredovisning 2020.

Bland de objekt som öppnades för trafik under 2020 har majoriteten en ökad kostnad jämfört med plankostnaden. Sammantaget har de objekt som öppnades för trafik 2020 fördyrats med 32 procent (motsvarande 711 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med nettoprisindex (NPI), som baseras på de genomsnittliga prisförändringarna i samhället. Kostnadsökningarna är en följd av flera faktorer, dels ett högt kapacitetsutnyttjande i anläggningsmarknaden, dels fördröningar av projekt där det bl.a. har skett större ändringar i innehållet. Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som skett till följd av den starka anläggningsbranschen, har objekten sammantaget fördyrats med 22 procent (528 miljoner kronor) jämfört med beräknad plankostnad. De objekt som öppnades för trafik 2019 hade sammantaget blivit 18 procent dyrare jämfört med den bedömda plankostnaden (omräknat med NPI), medan slutkostnaden var 7 procent lägre än plankostnaden (NPI) för de objekt som öppnade för trafik 2018. Skillnaden mellan den bedömda kostnaden och slutkostnad när objekten öppnas för trafik kan variera mellan åren beroende på vilka objekt som öppnar för trafik respektive år. Det är därför svårt att dra slutsatser för planen som helhet utifrån resultatet enskilda år, men under perioden 2018–2020 hade objekt i plan öppnade för trafik en fördröning på 13 procent jämfört med den bedömda plankostnaden (NPI).

Den samhällsekonomiska lönsamheten uttryckt som nettonuvärdeskvot jämfört med bedömd lönsamhet vid planbeslutet var oförändrad eller hade ökat för fyra vägobjekt och två järnvägsobjekt som öppnade för trafik 2020, men hade minskat för tre vägobjekt. Den samhällsekonomiska lönsamheten följs upp genom att tidigare lönsamhetsberäkning uppdateras med slutkostnaden, vilket innebär att det är tidigare värden enligt den av Trafikverket publicerade Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK) som har använts både ursprungligen och vid uppdateringen. Den försämrade lönsamheten för dessa objekt beror därför på ökade objektkostnader.

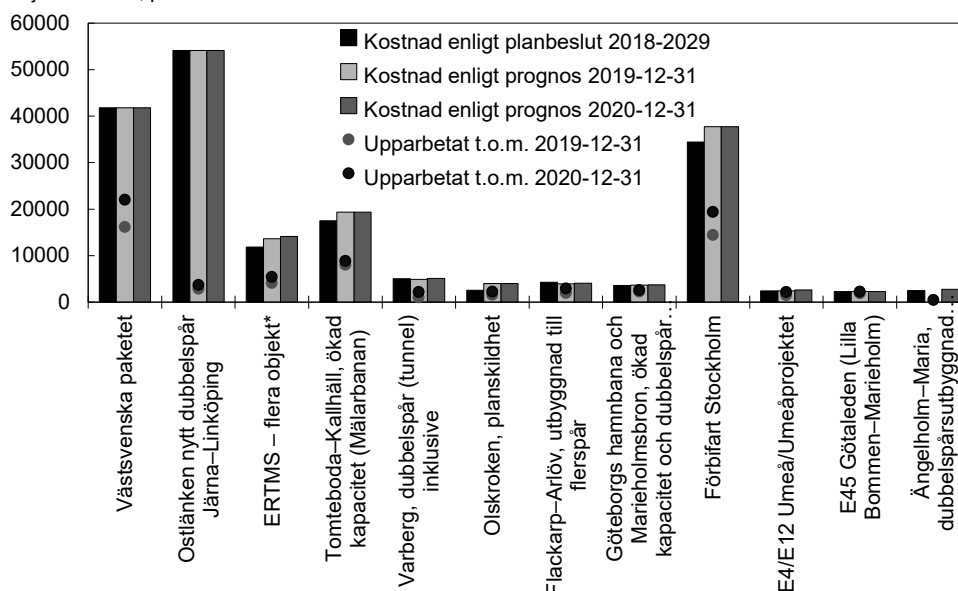
På regeringens uppdrag följer Trafikverket upp lönsamheten för objekt fem år efter att de öppnats för trafik. Uppföljning av namngivna objekt som öppnades för trafik 2015 visar att de flesta objekt (beträffande vissa objekt kan det inte göras bedömning på då innehållet förändrats) har uppnått den nytta som beskrevs vid fastställelse av dåvarande plan.

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

I diagram 3.10 redovisas uppföljning och prognos över kostnaderna för större namngivna investeringsobjekt i den nationella planen. För sex 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 ökningen beror på en lägre produktionstakt till följd av hävning av entreprenadkontrakt samt geologiska förutsättningar för tunnelbygge. Kostnadsökningen för de andra fem objekten bedöms bero på bl.a. komplexa tunnel- och broprocesser, dåliga markförhållanden, möjligheten att stänga av spåren för trafik under ombyggnaden samt innehållsförändringar. För ett objekt bedöms totalkostnaden minska jämfört med plankostnad. För övriga objekt skiljer sig prognosen för 2020 fem procent eller mindre jämfört med plankostnad.

Diagram 3.10 Prognos och uppföljning större investeringar i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029

Miljoner kronor, prisnivå 2017



Källa: Trafikverkets årsredovisning 2020.

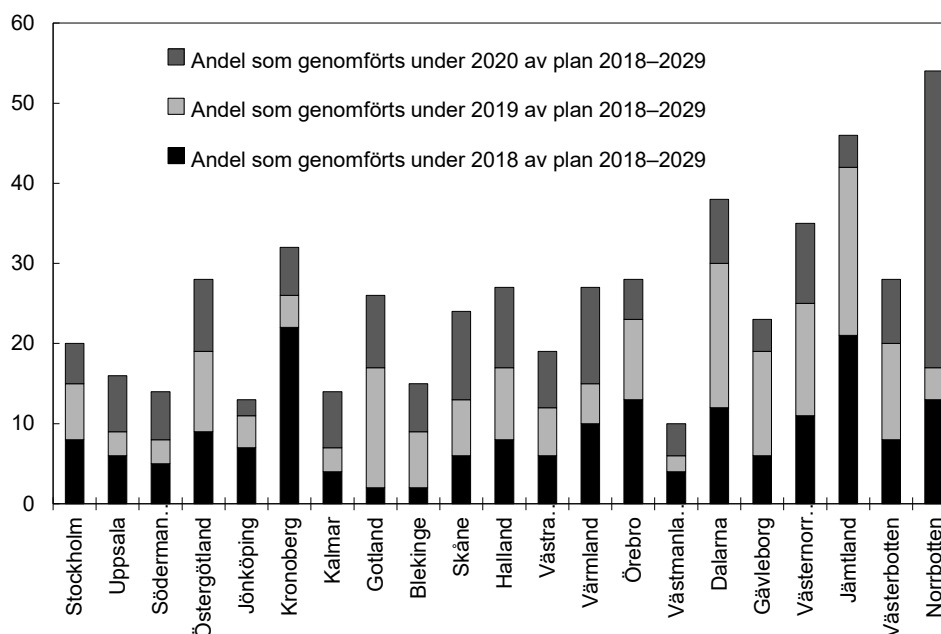
Sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 har sex pågående objekt fördröjats märkbart och de större investeringarna i planen, som redovisas i diagram 3.10, har en sammanlagd prognosökning om ca 9,4 miljarder kronor.

Uppföljning av länsplaner för regional infrastruktur

I diagram 3.11 visas hur stor andel av länsplanerna som genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län. En linjär förbrukning skulle ge ca 8 procent per år. Med nuvarande förbrukningstakt kommer en del regioner att förbruka sina medel tidigt under planperioden.

Diagram 3.11 Uppföljning länsplaner för regional infrastruktur perioden 2018–2029

Procentenheter



Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2018, 2019 och 2020.

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 deras livslängd och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Underhållsåtgärder är endast kostnadseffektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen och därefter krävs en reinvestering av de delar av anläggningen som uppnått sin tekniska livslängd. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet. Underhållsverksamheten under 2020 genomfördes utan några stora problem och den har inte påverkats nämnvärt av pandemin.

Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten under 2020 framgår av tabell 3.3.

Tabell 3.3 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2016	2017	2018	2019	2020
Drift och underhåll av vägar	9 751	10 355	10 663	11 621	11 978
Bärlighet och tjälsäkring av vägar	1 301	1 186	1 184	1 231	1 242
Bidrag för drift av enskild väg	1 204	1 135	1 126	1 211	1 273
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	8 040	8 703	8 150	9 320	12 605 ¹
Forskning och innovation	177	177	179	235	311
Totalt	20 473	21 556	21 302	23 618	27 409

¹ Innehåller en jämförelseströande post avseende energiskatt på el för tågdrift omfattande 1 533 miljoner kronor.

Källa: Trafikverkets regleringsbrev.

Vägunderhållet i landsbygderna har ökat

Under 2020 utförde Trafikverket underhåll av det statliga vägnätet som är ungefär 98 500 kilometer långt. Även om längden på vägnätet i stort sett har varit konstant de senaste åren, har mängden anläggningsmassa ökat, t.ex. mängden broyta och antalet automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) med kameror. Trafikverket har kunnat

genomföra fler åtgärder på landsbygdsvägnätet än tidigare till följd av den av regeringen initierade satsningen på underhåll av vägar där fokus bl.a. är på det finmaskiga vägnätet i landsbygderna. Det bedöms medföra att delar av detta vägnät har fått en bättre standard.

För att säkerställa vägnätets framkomlighet och användbarhet är beläggningsunderhåll en viktig verksamhet. Statusen på de belagda vägarna påverkas dock även av andra åtgärder, t.ex. avhjälpande underhåll och bärighetshöjande åtgärder. I tabell 3.4 framgår hur kostnaderna för beläggningsunderhåll har fördelats per vägtyp. Kostnaderna har varierat något mellan vägtyper, men för hela det belagda vägnätet har de varit näst intill konstanta jämfört med 2019. Fördelningen är representativ utifrån hur mycket trafik som går på vägarna, eftersom mer trafikerade vägar slits mer och därför behöver mer underhåll än mindre trafikerade vägar.

Tabell 3.4 Nedlagda kostnader förebyggande beläggningsåtgärder för respektive vägtyp

Vägtyp	Andel av total vägyta, procent	Kronor per kvadratmeter väg per år				
		2016	2017	2018	2019	2020
Storstadsvägar	2	9	5	7	7	9
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	19	4	4	4	4	6
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	28	5	4	5	5	5
Övriga för näringslivet viktiga vägar	27	3	3	2	3	2
Vägar som är viktiga för landsbygderna	4	2	1	2	1	2
Lågtrafikerade vägar	20	2	2	2	2	2
Totalt	100	4	3	3	3	4

Källa: Trafikverket.

Vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. Milda vintrar har bidragit till att kostnaderna för vinterväghållningen 2020 var lägre än de närmast föregående åren. Under 2020 var kostnaderna för vinterväghållning ca 1,7 miljarder kronor vilket är något lägre jämfört med 2019 då kostnaderna var ca 2,0 miljarder kronor.

För att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten har bärighetsåtgärder genomförts. Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna, som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. I den nationella planen för transportinfrastrukturen har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2020 ytterligare ca 6 400 kilometer för BK4, utöver de ca 19 700 kilometer som öppnats tidigare. Detta medför att ca 26 procent av det statliga vägnätet öppnats för BK4.

Järnvägsunderhållet ökade under 2020

Verksamhetsvolymen för drift och underhåll av järnvägar ökade under 2020 jämfört med 2019 till följd av de av regeringen initierade extra satsningarna på underhåll. Det har medfört att fler reinvesteringar har kunnat genomföras jämfört med tidigare år. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt har Trafikverket prioriterat underhållet på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. De ökade reinvesteringarna har gjort att risken för hastighetsnedsättningar på

utpekade viktiga flöden har minskat. Trafikverket har också kunnat åtgärda delar av det eftersläpande underhållet inom de prioriterade bandelarna. Åtgärderna har bidragit till att punktligheten på järnvägen har ökat och att driftstörningarna har minskat. Järnvägsanläggningens tillstånd bedöms dock ha försämrats på delar med mindre trafik, där det sedan tidigare finns ett uppdämt underhållsbehov.

Exempel på underhållsåtgärder som genomfördes under 2020 är spår- och växelbyten, renovering av kontaktledningar, upprustning av broar och tunnlar samt underhåll av signalanläggningar. Tabell 3.5 visar antalet kronor per tågkilometer för 2016–2020 och antalet kronor per spårmeter för underhåll och reinvesteringar under 2020. Tågkilometer motsvarar trafikering, och antalet kronor per tågkilometer är högre på övriga banor som är viktiga för näringslivet, på grund av att det går relativt lite trafik i förhållande till kostnaden för underhållet. Hur utvecklingen i kronor per tågkilometer förändras från år till år beror främst på vilka större reinvesteringar som genomförs och hur trafikeringen förändras. Reinvesteringar som medfört en ökning av antalet kronor per tågkilometer 2020 är exempelvis spår- och växelbyten på banor med dagliga resor och arbetspendling och övriga för näringslivet viktiga banor. Trafikeringen under 2020 minskade till följd av pandemin jämfört med 2019, vilket har bidragit till att utfallet i antal kronor per tågkilometer under 2020 ökade.

Tabell 3.5 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Bantyp	Miljoner tågkilometer 2020	Andel, procent	Spårkilometer 2020	Andel, procent	Kronor per spårmeter 2020	Kronor per tågkilometer per år				
						2016	2017	2018	2019	2020
Storstad	35,5	24	1 512	11	1 196	40	39	39	41	51
Större stråk	58,3	40	4 369	31	330	37	37	33	28	25
Godstransport och resandetrafik	40,0	27	4 586	32	463	33	33	41	51	53
Dagliga resor och arbetspendling	12,3	8	1 999	14	578	44	56	50	56	94
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,1	1	1 455	10	319	202	239	276	242	408
Ringa eller ingen trafik	0	0	325	2	15	-	-	-	-	-
Totalt	147,2	100	14 246	100	467	39	39	40	41	61

Källa: Trafikverket.

3.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Det övergripande transportpolitiska målet

Regeringen konstaterar att transportpolitikens övergripande mål inte har uppfyllts, men bedömer samtidigt att det finns en positiv utveckling mot att nå delar av målet, t.ex. färre skadade och dödade i trafiken. Transportförsörjningen är inte långsiktigt hållbar även om t.ex. transporterernas växthusgasutsläpp har minskat över tid. Minskningsstakten behöver öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Det är betydande skillnader i tillgänglighet mellan olika delar av landet och hur den utvecklas. Inte heller är transportförsörjningen samhällsekonomiskt effektiv då det finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen, vilket bl.a. relaterar till klimateffekter men även andra externa kostnader.

Funktionsmålet

Regeringen bedömer att uppfyllelsen av funktionsmålet som helhet visar en positiv utveckling även om de speciella omständigheter som rådde under 2020 medförde att tillgängligheten i vissa delar minskade. Transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsätter att förbättras. Persontågens punktlighet nådde den högsta noteringen hittills sedan 2013, vilket bl.a. kan förklaras av bättre planering av banarbeten och minskad trafik på grund av pandemin.

Tillgängligheten med person- respektive godstransporterna är stabil med en tendens till något positiv utveckling. Det förekommer dock geografiska skillnader där det i befolkningstäta kommuner fortsatt syns en viss positiv utveckling medan det i mindre städer och tätorter är en något negativ utveckling. Regeringen noterar också att företag i landsbygdskommuner är mindre nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än företag generellt i Sverige. Godstransporterna har relativt sett påverkats mindre av pandemin än persontransporterna, vilket regeringen bedömer har varit avgörande för att värna konkurrenskraften samt varit positivt för tillgängligheten till ett utbud av varor i hela landet.

Regeringen ser det som problematiskt att grupper som är mer beroende av kollektiva färdmedel, bl.a. kvinnor och personer med funktionsnedsättning, har påverkats mer av pandemins effekter än dem som exempelvis reser med bil, vilket i större utsträckning är män. Att det finns både män och kvinnor i beslutande församlingar med koppling till transportområdet är viktigt för att beslut som fattas bättre ska reflektera behoven hos båda könen. År 2020 var representationen i stort sett densamma som 2019 med en jämn könsfördelning i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag medan män utgör 70 procent i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor. Regeringen ser positivt på att skillnaderna mellan kvinnor och män i innehav av bil och körkort har fortsatt att minska då det förhoppningsvis även betyder att tillgängligheten blir mer jämställd.

Hänsynsmålet

Regeringen bedömer att uppfyllelsen av hänsynsmålet delvis visar en positiv utveckling som dock i vissa delar inte går i den takt som krävs. Det är positivt att trafiksäkerheten ökar genom att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar. Det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerhet i vägtrafik åren 2007–2020 är uppnått. Utvecklingen inom sjöfart och bantrafik är också generellt sett positiv.

Utsläppen av växthusgaser minskar inte i tillräcklig takt och regeringen bedömer att ytterligare åtgärder kommer att behövas för att klimatmålen ska nås. Enligt preliminär statistik minskade utsläppen av växthusgasutsläpp från inrikes transporter under 2020. Det handlar sannolikt delvis om en effekt av pandemin, och det är osäkert hur stor del av minskningen som kommer att bli varaktig. Genomslaget för laddbara bilar i nybilsförsäljningen under 2020 är en viktig del i klimatomställningen och en fortsatt snabb elektrifiering är avgörande för att få ner utsläppen till i princip noll senast 2045. Samtidigt har trafikarbetet ökat snabbare än transportarbetet sedan 2009, vilket indikerar en minskad transporteffektivitet. Regeringens bedömning att Sverige behöver bli ett mer transporteffektivt samhälle kvarstår.

Med dagens transportmönster respektive fordonsflotta innebär det faktum att många personer bor och vistas i tätorter att många blir exponerade för buller och luftföroreningar från trafik. Samtidigt finns större möjlighet att nyttja fysiskt aktiva resor i städer, vilket regeringen också verkar för. Regeringen noterar att det aktiva resandet i dagens transportsystem har ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som de negativa effekter som orsakas av buller, luftkvalitet och dödsfall i trafiken. Andelen barn och

vuxna som använder aktiva transportsätt som t.ex. cykel är låg. Regeringen ser detta som bekymmersamt då användning av aktiva transportsätt är en viktig del i att uppnå det transporteffektiva samhället. Regeringen konstaterar samtidigt att det finns potential till ökade hälsoeffekter om färdssätt som innebär fysisk aktivitet används i större utsträckning. När det gäller transportsektorns påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet har riktade miljöåtgärder gett positiva bidrag, men förändringarna, särskilt i fråga om landskapsanpassning, är små i förhållande till de stora behoven i hela transportsystemet, inte minst kopplat till säkra passager för vilt och spridningen av invasiva främmande arter.

Transportbranschen, och därmed möjligheterna för transporter, har påverkats starkt av pandemin. Exempelvis har sjöfarten påverkats, framför allt färjetrafiken, vilket även medfört stora negativa effekter för Sjöfartsverkets ekonomi.

Utmaningar kvarstår för att nå målen

Sammanfattningsvis konstaterar regeringen att utvecklingen mot de transportpolitiska målen i vissa delar varit positiv och i andra delar negativ samt att pandemin påverkat måluppfyllelsen både negativt och positivt. Det kvarstår utmaningar för att nå målen. Staten, kommuner och regioner samt andra aktörer inom transportsektorn behöver därför fortsatt samarbeta i riktning mot de transportpolitiska målen. Detta gäller inte minst i arbetet med att nå de klimatpolitiska målen, där en omställning av transportsektorn spelar en central roll.

3.5 Politikens inriktning

Ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem bidrar till stärkt konkurrenskraft och ger tillgänglighet för människor i hela landet. Detta är en förutsättning för Sveriges välfärd och hållbara utveckling. Trots påfrestningar under det gångna året har transportsystemet visat sig stå starkt. Många initiativ har redan tagits för att ställa om transportsystemet till fossilfrihet, men takten i omställningen behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå klimatmålen. Omställningen behöver ske på ett sådant sätt att alla människor ges möjlighet att ställa om. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland.

Inom transportsektorn har det varit ett stort fokus på att hantera konsekvenserna av covid-19-pandemin, där prioriteringarna hittills har varit att mildra effekterna i samhället och säkerställa samhällsviktiga transporter. Nu bör förutsättningarna stärkas för en grön omställning av transportsystemet. Sverige har här goda möjligheter att gå före och på så sätt bidra till att nå målen i Agenda 2030 nationellt och globalt samt miljö- kvalitetsmålen.

Transportsystemet är avgörande för Sveriges klimatomställning

I augusti 2021 publicerade FN:s klimatpanel (IPCC) den första delen av sin sjätte utvärderingsrapport. En av de viktigaste slutsatserna är att mänsklig påverkan har orsakat ett varmare klimat. Kraftfulla åtgärder kommer att behövas för att Sverige ska lyckas ställa om till fossilfrihet i tid för att leva upp till Parisavtalet.

Transportsektorn står för en stor del av växthusgasutsläppen, men har goda förutsättningar att minska utsläppen i närtid genom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och fartyg, elektrifiering samt genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel. Takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå klimatmålet för transportsektorn och nettonollmålet till 2045. Klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt, och

behöver vara rättvis och ske på ett sådant sätt att alla kvinnor och män, unga och äldre i hela landet ges möjlighet att ställa om, utifrån olika förutsättningar.

För att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, behövs en snabb, smart och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering. Regeringen föreslår en kraftigt utökad satsning på introduktion av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner (se utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, anslaget 1:17 *Klimatpremier*). Satsningen skapar bl.a. förutsättningar för det arbete som Elektrifieringskommissionen bedriver. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Regeringen föreslår att Klimatklivet, för bl.a. stöd till laddinfrastruktur, förstärks kraftigt (se utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, anslaget 1:16 *Klimatklivet*). Regeringen föreslår också att medel tillförs för att genomföra elektrifieringsstrategin, där regeringen tar ett helhetsgrepp om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering (se utgiftsområde 21 Energi, anslaget 1:10 *Energi- och klimatomställning på lokal och regional nivå m.m.*).

Enligt Trafikverkets prognoser kommer trafikarbetet att öka till 2040 med planerade styrmedel. Fortsatt trafiktillväxt gör det svårare att klara klimatmålen. Åtgärder som ökar samhällets transporteffektivitet kan dock minska trafikarbetet och därmed utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av den anledningen behöver också samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras.

En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Sedan tidigare har regeringen tillskjutit medel för 2021 och 2022 för åtgärder som leder till ökad och säker cykling, bl.a. i statlig infrastruktur och i samverkan med civilsamhället. Regeringen vill också att andelen som reser med cykel ökar. För att stimulera cykling samt ökad transporteffektivitet över hela landet, föreslår regeringen att stadsmiljöavtalen förstärks med ett särskilt fokus på cykling under 2022.

Det går att öka transporteffektiviteten och minska utsläppen av växthusgaser genom en ökad andel godstransporter på järnväg och via sjöfart. I linje med propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) och den nationella godstransportstrategin Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter (N2018/03939) ska överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart främjas. Som en ytterligare åtgärd i detta arbete föreslår regeringen en förlängd och breddad ekobonus. Stödet på totalt 300 miljoner kronor under perioden 2022–2024 riktas bl.a. till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar (se utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, anslaget 1:17 *Klimatpremier*).

För att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfart, inför regeringen även en klimatkompensation för sjöfarten. Slutligen tillförs Sjöfartsverket även medel för att påbörja omställningen av den egna fartygsflottan till att bli fossilfri.

Investeringar i tillgänglighet bidrar till sammanhållning och jobb i hela landet

I Sverige ska alla oavsett var man bor kunna leva, utvecklas och förverkliga sina drömmar. Transportsystemet är en viktig förutsättning för det. Transportsystemet ska genom en långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till hållbar utveckling för

näringsliv, sammanhållning och jobb i hela landet. Riksdagen har fattat beslut med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). De ökade medlen medför att den gällande nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 kan fullföljas, samt att satsningar kan göras på såväl byggande av nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Medlen ger också förutsättningar att intensifiera arbetet med Norrbotniabanan. Vidare avsätts medel för underhåll av och reinvesteringar i vägar och järnvägar. Sammanlagt uppgår ramen till 876 miljarder kronor under planperioden 2022–2033. Regeringen avser att ta fram en trafikslags-övergripande nationell infrastrukturplan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Därmed skapas förutsättningar för en ökad sysselsättning, en bättre fungerande arbetsmarknad och ett ökat bostadsbyggande.

För att främja en grön återhämtning föreslås också extra satsningar på utökat järnvägs- och vägunderhåll under 2022. Detta förväntas bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen samt främja en hållbar regional utveckling och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd. För vägunderhållet är fokus bl.a. på det finmaskiga vägnätet i landsbygder. Utöver att underhålla infrastrukturen är det viktigt att optimera den befintliga infrastrukturens användning. Regeringen föreslår därför också 500 miljoner kronor extra på trimnings- och miljöåtgärder under 2022. Underhåll och trimnings- och miljöåtgärder bidrar till att förbättra tillgänglighet, kapaciteten, robustheten och miljön i befintlig infrastruktur.

Kollektivtrafiken är ett klimatsmart sätt att resa på och helt nödvändig för att nå klimatmålen. En fungerande kollektivtrafik är för många också en förutsättning för att kunna ta sig till jobb och skola. Regeringen föreslår ytterligare medel för införandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Systemet ska förenkla för resenärer att välja att resa med kollektiva färdmedel, vilket bedöms få positiva effekter för såväl fritidsresande som arbetspendling och gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner. Det minskade resandet till följd av pandemin har lett till minskade biljettintäkter för kollektivtrafiken. Effekterna av detta beräknas kvarstå under 2022. Regeringen föreslår därför att ytterligare en miljard kronor tillförs i stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. En utgångspunkt för stödet är att utbudet av kollektivtrafik ska upprätthållas i tillräcklig omfattning för att undvika trängsel och ökad smittspridning.

För att binda samman Sverige, och samtidigt bidra till ett hållbart resande, behövs möjligheter att även i framtiden åka nattåg till och från övre Norrland och Jämtland. Det behövs också nya vagnar och lok för trafiken. För att åstadkomma detta föreslår regeringen att medel tillförs och att Trafikverkets låneram utökas.

Under pandemin har behovet av beredskapsflygplatser ökat, framför allt för flygtransporter för hälso- och sjukvård. För att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter även under 2022, föreslår regeringen medel för att möjliggöra förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser.

Myndigheternas verksamhet är avgörande för att uppnå de transportpolitiska målen

Transportstyrelsen spelar en viktig roll för att regeringens ambition om ordning och reda i trafiken ska uppfyllas, och myndigheten behöver mer resurser för att i högre utsträckning kunna kontrollera vägtransportbranschens regelefterlevnad. Det ska inte vara möjligt för transportföretag att fuska med reglerna eller utnyttja arbetstagare för

att vinna konkurrens fördelar. En ökad tillsyn kommer att medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i denna bransch.

Transportstyrelsen behöver även bättre förutsättningar för att kunna säkerställa uppstart av utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Det nuvarande komplexa och svårförvaltade systemet innebär en hög risk för avbrott i systemet. Vägtrafikregistret måste vara tillgängligt dygnet runt för att försörja myndigheter, företag och enskilda med uppgifter de är beroende av, bl.a. inom områdena fordon, körkort och tillsyn av yrkestrafik. Regeringen satsar därför totalt 65,5 miljoner kronor under 2022 på Transportstyrelsens tillsynsverksamhet och utveckling av ett nytt vägtrafikregister. Tillskott föreslås även för kommande år.

För att Transportstyrelsen ska kunna vidta skärpta åtgärder mot bilmålvakter och säkerställa en säkrare hantering av samordningsnummer enligt förslagen i propositionen Säkrare samordningsnummer och bättre förutsättningar för korrekta uppgifter i folkbokföringen (prop. 2020/21:160), behöver dessa verksamheter förstärkas. Vattenskoterkörning behöver bli säkrare och minska sin miljöpåverkan. Den vattenskoterreform som beslutades våren 2021 efter förslag i propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190) ska nu genomföras, vilket bl.a. kräver att systemet för förarbevis etc. kommer till stånd. Transportstyrelsen tilldelas därför ökade medel för dessa uppgifter.

Den 31 december 2020 började nya gemensamma EU-regler för flygning med drönare att tillämpas. Regeringen har utsett Transportstyrelsen till behörig svensk myndighet för aktuell förordning, vilket innebär nya uppgifter för myndigheten avseende bl.a. registrering, tillstånd, certifikat och tillsyn. Regeringen föreslår därför att anslagsmedel tillförs Transportstyrelsen.

En väl fungerande sjöfart är viktig, för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av regeringens transportpolitik respektive klimatpolitik som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfartsverket har en svag ekonomisk ställning och pandemin har medfört ytterligare påfrestning på ekonomin. Sjöfartsverket fick under 2020 och 2021 ett tillskott för att mildra effekterna av pandemin. Regeringen föreslår nu att medel tillförs Sjöfartsverket genom anslagen för ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål samt ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur. Resurserna tillförs för att bl.a. möjliggöra investeringar i myndighetens fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av. En bättre ekonomisk ställning för Sjöfartsverket ger även myndigheten bättre förutsättning att vidmakthålla den infrastruktur och den service som myndigheten ansvarar för, vilket också stärker sjöfartsnäringen och därmed transportsystemets klimatomställning.

I ett internationellt perspektiv behöver Sverige upprätthålla den folkrättsliga förpliktelsen enligt värdstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och tydligare visa sina ambitioner för den globala havspolitik. Regeringen föreslår därför att det årliga stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU) höjs. Regeringen har också remitterat ett förslag till ändring av examenstillståndslagen. Ändringen innebär att regeringen ges möjlighet att bevilja tillstånd till IMO att genom WMU utfärda examina i Sverige (U2021/02583). Detta stärker WMU:s möjligheter att verka i Sverige.

3.6 Budgetförslag

3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.6 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2020	Utfall	25 722 471	Anslagssparande	4 360 237
2021	Anslag	30 818 884 ¹	Utgiftsprognos	29 067 201
2022	Förslag	31 929 785		
2023	Beräknat	32 750 505 ²		
2024	Beräknat	33 694 224 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 32 269 687 tkr i 2022 års prisnivå.

³ Motsvarar 32 827 576 tkr i 2022 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,
- investeringar i isbrytarflottan,
- 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 kunskapshöjande 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 systemavgifter,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,

- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- 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,
- att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn, samt
- medfinansiering till regionerna för deras kostnader för att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.

Tabell 3.7 Utveckling av Statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Trafikverkets disposition	25 683 374	30 726 756	28 978 747	31 821 674	32 608 526	33 512 234
Större investeringar i nationell plan ¹	15 726 036	18 002 817	17 839 971	17 473 846	17 949 829	18 604 143
Väginvesteringar	4 487 079	4 042 247	3 660 000	4 902 541	4 090 902	4 205 783
Järnvägsinvesteringar	11 062 492	13 585 570	13 467 100	12 308 305	13 203 630	13 643 175
Sjöfartsinvesteringar	151 465	375 000	712 871	263 000	655 297	755 185
Luftfartsinvesteringar	25 000	0	0	0	0	0
Övriga investeringar	3 118 637	4 776 852	4 100 000	5 619 555	4 256 185	4 476 576
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	2 808 087	3 476 852	3 400 000	4 169 555	3 256 185	3 476 576
Stadsmiljöavtal	310 550	1 300 000	700 000	1 450 000	1 000 000	1 000 000
Investeringar i regional plan	2 946 400	3 305 300	2 900 000	3 381 720	3 515 232	3 443 133
Övrig verksamhet	2 054 060	2 185 226	2 194 669	2 424 059	2 466 853	2 243 717
Planering stöd och myndighetsutövning	1 158 041	1 328 096	1 352 273	1 481 190	1 512 248	1 371 761
Forskning och innovation	379 180	337 130	321 565	422 101	433 837	351 188
Bidrag (Öresundsbro, IBAB)	516 839	520 000	520 831	520 768	520 768	520 768
Civilt försvar ³	12 793	39 000	39 107	68 000	130 000	189 000
Räntor och återbetalning av lån ²	1 825 448	2 417 561	1 905 000	2 584 494	2 754 354	2 518 375
Väg	275 691	331 831	285 000	335 923	388 893	345 668
Järnväg	1 549 757	2 085 730	1 620 000	2 248 571	2 365 461	2 172 707
Tillskott med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151)				270 000	1 536 073	2 037 290
Kammarkollegiets disposition	11 478	965	965	965	979	990
Medel till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.	1 593	965	965	965	979	990
Bidrag till kommuner för kostnader kopplat till fordonsmålvakter	9 885	0	0	0	0	0
<i>Totalförsvarsöverenskommelsen³</i>						
Transportstyrelsens disposition	9 258	27 509	27 773	34 000	38 000	48 000
Luftfartsverkets disposition	8 954	31 438	27 500	34 000	54 000	74 000
Sjöfartsverkets disposition	9 108	27 108	27 108	34 000	49 000	59 000
Regeringskansliets disposition	299	5 108	5 108	5 146	0	0
Summa	25 722 471	30 818 884	29 067 201	31 929 785	32 750 505	33 694 224

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

² Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 3,1 procent 2022, 3,7 procent 2023 och 4,05 procent 2024. 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 3.12. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

³ Fördelningen av medel mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket för 2024 är endast indikativ och kan komma att justeras om behov uppstår.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.8 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	30 803 884	30 803 884	30 803 884
Pris- och löneomräkning ²	147 922	609 104	965 050
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	977 978	1 337 515	1 925 288
varav BP22 ³	994 800	1 562 000	2 014 850
– Vattenskoterreform	-13 700	-7 000	-4 000
– Säkrare samordningsnummer	-6 000		
– Avgift för virkesupplag	-5 000	-5 000	-5 000
– Infrastrukturpropositionen	270 000	1 526 000	2 026 000
– Extra satsning på infrastruktur	500 000		
– Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige	105 000	105 000	1 000
– Finansiering av nationellt biljettsystem för kollektivtrafik	-55 500	-57 000	-3 150
– Cykelåtgärder i stadsmiljöavtalen	200 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	31 929 785	32 750 505	33 694 224

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslog i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 799 000 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Med anledning av riksdagens beslut behöver anslaget ökas. I regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen (I2021/01904 m.fl.) anges att myndighetens förslag till fördelning av ramen för utveckling för åren 2022–2024 ska utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2022, omräknat till prisnivå 2021. Regeringen avser att fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 under 2022. Regeringen kommer att föreslå justeringar i anslagsnivåerna utifrån beslut om fastställelse av den nationella planen i budgetpropositionen för 2023. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* höjs därför med 270 000 000 kronor 2022, 1 526 000 000 kronor 2023 och 2 026 000 000 kronor 2024.

Regeringen föreslår att det påbörjas ett införande av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Införandet innebär ökning på flera anslag vilka finansieras dels genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportsystem* minskas med 55 500 000 kronor 2022, 57 000 000 kronor 2023, 3 150 000 kronor 2024 och 2 650 000 kronor fr.o.m. 2025, dels genom att anslaget 1:12 *Insatser för internationella klimatinvesteringar* inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård minskas med 55 000 000 kronor 2022, 57 000 000 kronor 2023, 3 200 000 kronor 2024 och 2 650 000 kronor fr.o.m. 2025. För att ersätta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas merkostnader för att utveckla regionala biljettsystem, i syfte att göra det enklare för resenärer att välja kollektivt resande i hela landet, avsätts 100 000 000 kronor per år 2022 och 2023. Medel avsätts också för genomförande av

åtgärden. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 105 000 000 kronor 2022, 105 000 000 kronor 2023, med 1 000 000 kronor 2024. Den sammantagna effekten på anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportsystem* är att anslaget ökas med 49 500 000 kronor 2022, 48 000 000 kronor 2023, minskas med 2 150 000 kronor 2024 och minskas med 2 650 000 kronor fr.om. 2025.

Regeringen bedömer att de satsningar på trimnings- och miljöåtgärder i den nationella transportinfrastrukturen som görs med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) behöver förstärkas ytterligare i närtid. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 500 000 000 kronor 2022.

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, ges därför en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykling. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 200 000 000 kronor 2022.

En ny lag om förarbevis för vattenskotter träder i kraft den 1 maj 2022. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 13 700 000 kronor 2022, 7 000 000 kronor 2023, 4 000 000 kronor per år 2024–2025, 3 000 000 kronor 2026 och 2 000 000 kronor fr.o.m. 2027. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen vill åstadkomma en säkrare hantering av samordningsnummer hos Transportstyrelsen. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 6 000 000 kronor 2022. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen avser att genomföra regeländringar så att Trafikverket fr.o.m. den 1 januari 2022 inte tar ut avgifter för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg. Åtgärden minskar statens intäkter med 5 000 000 kronor årligen. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2022.

Regeringen föreslår att 31 929 785 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 32 750 505 000 kronor respektive 33 694 224 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 108 500 000 000 kronor 2023–2050.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt 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 infrastrukturplaner ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbottenbanan. Avgörande för när ett åtagande uppkommer 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 2022 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 108 500 000 000 kronor 2023–2050.

Tabell 3.9 Beställningsbemyndigande för anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025–2050
Ingående åtaganden	108 875 761	105 337 070	106 207 957			
Nya åtaganden	15 499 581	25 937 079	26 293 367			
Infriade åtaganden	-19 038 272	-25 066 192	-24 426 129	-20 438 365	-16 154 010	-71 482 820
Utestående åtaganden	105 337 070	106 207 957	108 075 195			
Erhållet/förslaget bemyndigande	116 382 000	118 650 000	108 500 000			

Låneram för samhällsinvesteringar

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2022 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 57 926 000 000 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. blandingutlysningar inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, FSE, 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. Anläggningstillgångar 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 3.10 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.

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 Angeredsbron–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 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 2021 års prisnivå, enligt den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar (prop. 2020/21:151, bet. 2020:21:TU16, rskr. 2020/21:409). Planeringsramen ska komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2022–2033 som uppgår till 799 000 miljoner kronor.

Tabell 3.10 Beräknad nettouplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	Skuld						UB skuld	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026– 2029	2029
Broinvesteringar	16	-2	-1	-1	-1	-1	-4	6
El- och Tele anläggningar	5 053	-186	-186	-186	-186	-186	-744	3 379
E6 Svinesundsförb, Tullstation	44	-44	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	3 403	-240	-240	-240	-240	-240	-960	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	12 159	-617	-617	-617	-617	-617	-2 468	6 606
Botniabanan	12 378	-429	-429	-429	-429	-429	-1 716	8 517
CEF-finansiering Göteborgs hamn	280	80	0	-360	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	33 333	-1 438	-1 473	-1 833	-1 473	-1 473	-5 892	19 751
E4 Sundsvall	1 073	-74	-45	-43	-39	-39	-92	741
Rv 50 Motala-Mjölby	389	-27	-12	-7	-12	-4	-24	303
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 462	-101	-57	-50	-51	-43	-116	1 044
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	5	13	-196	0	5	-5	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	1 596	3 852	1 651	-94	-272	243	-1 812	5 164
Skurubron	91	450	249	-49	-41	-24	-104	572
Investeringar i Stockholmsregionen	5 599	4 738	4 176	3 581	2 704	4 597	1 891	27 286
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	7 464	9 045	6 089	3 242	2 391	4 821	-30	33 022
Summa	42 259	7 506	4 559	1 359	867	3 305	-6 038	53 817

Tabell 3.11 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	...2029 ¹
Broinvesteringar	16	14	13	12	11	10	9	6
El och teleanläggningar	5 053	4 867	4 681	4 495	4 309	4 123	3 937	3 379
E 6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	44	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	3 403	3 163	2 923	2 683	2 443	2 203	1 963	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	12 159	11 542	10 925	10 308	9 691	9 074	8 457	6 606
Botniabanan	12 378	11 949	11 520	11 091	10 662	10 233	9 804	8 517
CEF-finansiering Göteborgs hamn	280	360	360	0	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	33 333	31 895	30 422	28 589	27 116	25 643	24 170	19 751
E4 Sundsvall	1 073	999	954	911	872	833	813	741
Rv 50 Motala-Mjölby	389	362	350	343	331	327	322	303
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 462	1 361	1 304	1 254	1 203	1 160	1 135	1 044
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	183	196	0	0	5	0	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	1 596	5 448	7 099	7 005	6 733	6 976	6 088	5 164
Skurubron	91	541	790	741	700	676	651	572
Investeringar i Stockholmsregionen	5 599	10 337	14 513	18 094	20 798	25 395	28 232	27 286
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	7 464	16 509	22 598	25 840	28 231	33 052	34 971	33 022
Summa	42 259	49 765	54 324	55 683	56 550	59 855	60 276	53 817

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2020–2026 samt 2029. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2027 till 58 340 miljoner kronor och 2028 till 56 281 miljoner kronor.

Tabell 3.12 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	Utfall		Prognos					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	...2029 ¹
Lån i Riksgäldskontoret								
Räntor vägar	36	45	50	50	50	45	70	46
Amorteringar vägar	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnväg	219	219	217	265	267	323	326	386
Amortering järnväg	790	803	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan	110	147	148	197	194	234	244	296
Amortering Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429
Ränta Arlandabanan Villkorlån	2	12	13	16	17	21	23	31
Totalt anslagsbelastning	1 826	1 895	1 900	2 000	2 000	2 095	2 135	2 231

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2020–2026 och 2029. Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2027 till 2 148 miljoner kronor och 2028 till 2 155 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 m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym 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, FSE, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 35 924 miljoner kronor under 2022, se tabell 3.13.

Regeringen föreslog i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) en ny långsiktig ekonomisk ram på 799 000 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2020:21:TU16, rskr. 2020/21:409). Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2021/01904). Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 30 november 2021. Investeringsplanen som redovisas nedan omfattar därför inte åtgärder som genomförs med de ökningar av den ekonomiska ramen som propositionen innebär.

I jämförelse med investeringsplanen som redovisades i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2018/19:1 utg.omr. 22) har vissa förändringar skett mellan åren, som en följd av förändrad produktionstakt av investerings- respektive reinvesteringsåtgärder, se tabell 3.13.

Tabell 3.13 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Summa 2022–2024
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	29 978	33 600	30 329	25 403	25 670	81 402
Järnväg nationell plan	16 384	18 941	16 667	13 954	14 580	45 201
Järnväg regional plan	222	126	85	180	107	372
Väg nationell plan	11 056	11 946	10 736	8 784	8 593	28 113
Väg regional plan	2 316	2 587	2 841	2 485	2 390	7 716
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>29 786</i>	<i>32 678</i>	<i>29 524</i>	<i>24 709</i>	<i>24 755</i>	<i>78 988</i>
– väganläggningar	13 076	14 373	13 442	11 140	10 655	35 237
– järnvägsanläggningar	16 710	18 305	16 082	13 569	14 100	43 751
Finansiering av anskaffning och utveckling	29 978	33 600	30 329	25 403	25 670	81 402
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	19 218	21 074	21 030	20 430	21 013	62 473
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	148	87				
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 047	1 091	415	303	308	1 026
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 031	881	859	484	517	1 860
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	6 056	9 125	6 090	3 221	2 708	12 019
Bidrag/medfinansiering	1 489	1 494	2 111	989	1 124	4 224
Förskotteringslån	-11	-152	-176	-24		-200
Vidmakthållande av befintliga investeringar	5 636	7 211	6 400	6 813	5 477	18 690
Reinvesteringar i järnvägar	3 204	4 321	4 350	4 726	3 812	12 888
Reinvesteringar i vägar	2 432	2 890	2 050	2 087	1 665	5 802
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>5 603</i>	<i>7 211</i>	<i>6 400</i>	<i>6 813</i>	<i>5 477</i>	<i>18 690</i>
– väganläggningar	2 404	2 885	2 046	2 083	1 661	5 790
– järnvägsanläggningar	3 199	4 321	4 350	4 726	3 812	12 888
– beredskapstillgångar		5	4	4	4	12
Finansiering vidmakthållande	5 636	7 211	6 400	6 813	5 477	18 690
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	5 591	7 067	6 367	6 681	5 452	18 500
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	23	77		8		8
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	2	5	22	85	2	109
Bidrag/medfinansiering	20	62	11	39	23	73
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	35 614	40 811	36 729	32 216	31 147	100 092
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	35 389	39 889	35 924	31 522	30 232	97 678

Anm. I beloppen ingår inte satsningar till följd av riksdagens beslut med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligrättsliga avgifter inklusive avgift för färd på 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)

- Uthyrning av förarprovsbilar
- Materialförsörjning
- Trafikverksskolan
- Uthyrning av fordonsresurser, bl.a. nattagsmateriel
- Uthyrning av reservbroar

Av tabell 3.14 framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas innefattar trafikavgifter, uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvärme, röjning och specialtransporter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter och regress ingår inte. Kvalitetsavgifter betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen. Trafikverket uppskattar att intäkterna från kvalitetsavgifter kommer att uppgå till 80 miljoner kronor 2022. Trafikverkets bruttokostnader för betalning av kvalitetsavgifter belastar anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 220 miljoner kronor. Ersättningskraven från regress, ett ersättningssystem där järnvägsföretagen kan söka ersättning för kvalitetsbristkostnader enligt järnvägstrafiklagen (2018:181) när det är Trafikverket som är ansvarigt, bedöms uppgå till 108 miljoner kronor för 2022.

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 2022 beräknas uppgå till 16 miljoner kronor.

Tabell 3.14 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
Färjerederiet				
Utfall 2020	99 942	100 473	-531	-1 225
Prognos 2021	97 500	97 000	500	-725
Budget 2022	99 500	98 500	1 000	275
Trafikverksskolan (Utbildning)				
Utfall 2020	52 798	63 854	-11 056	-21 795
Prognos 2021	59 347	70 864	-11 517	-33 312
Budget 2022	70 000	72 500	-2 500	-35 812
Fordonsresurser				
Utfall 2020	76 535	52 115	24 420	100 639
Prognos 2021	35 600	53 226	-17 626	83 013
Budget 2022	35 600	53 226	-17 626	65 387
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet¹				
Utfall 2020	2 562 692	2 554 770	7 922	178 427
Prognos 2021	2 558 830	2 547 147	11 683	190 110
Budget 2022	2 636 906	2 619 556	17 350	207 460
Svinesundsförbindelsen				
Utfall 2020	17 652	24 875	-7 223	-7 223
Prognos 2021	0	21 014	-21 014	-28 237
Budget 2022	0	21 014	-21 014	-49 251
Riksväg 50 Motala				
Utfall 2020	36 652	28 170	8 483	8 483
Prognos 2021	30 000	30 000	0	8 483
Budget 2022	26 000	26 000	0	8 483

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Ackumulerat resultat
E 4 Sundsvall				
Utfall 2020	79 706	46 579	33 127	33 127
Prognos 2021	65 000	65 000	0	33 127
Budget 2022	56 000	56 000	0	33 127
Förarprovsavgifter				
Utfall 2020	502 783	538 704	-35 921	57 231
Prognos 2021	578 997	572 431	6 566	63 797
Budget 2022	590 928	574 861	16 067	79 864
Banavgifter				
Utfall 2020	2 012 600	2 012 600	0	0
Prognos 2021	2 198 500	2 198 500	0	0
Budget 2022	2 462 100	2 462 100	0	0
Sjöfartsstöd				
Utfall 2020	528	528	0	0
Prognos 2021	410	410	0	0
Budget 2022	410	410	0	0

¹ 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 främst ansökningsavgifter för transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.15.

Tabell 3.15 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Ackumulerat resultat
Transportdispenser				
Utfall 2020	26 283	26 283	0	0
Prognos 2021	21 000	21 000	0	0
Budget 2022				
Övriga offentligrättsliga dispenser				
Utfall 2020	4 796	4 796	0	0
Prognos 2021	1 450	1 450	0	0
Budget 2022	2 030	2 030	0	0

3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.16 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2020	Utfall	25 666 724	Anslagssparande	1 169 183
2021	Anslag	30 078 316 ¹	Utgiftsprognos	30 532 929
2022	Förslag	30 402 263		
2023	Beräknat	30 796 263 ²		
2024	Beräknat	31 326 519 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 30 344 135 tkr i 2022 års prisnivå.

³ Motsvarar 30 520 771 tkr i 2022 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 3.17 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2020	Budget 2021	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Vidmakthållande väg	13 838 852	14 999 023	15 244 803	15 769 944	15 136 284	14 915 130
Drift och underhåll	11 374 298	12 207 004	12 327 577	12 974 030	12 318 714	12 138 728
Bärighet och tjälsäkring	1 232 355	1 484 467	1 507 078	1 486 538	1 498 052	1 476 164
Bidrag för drift av enskild väg	1 232 199	1 307 552	1 410 148	1 309 376	1 319 518	1 300 238
Vidmakthållande järnväg	11 557 083	14 783 817	14 948 000	14 068 547	13 171 249	12 497 672
Drift, underhåll och trafikledning	11 557 083	14 783 817	14 948 000	14 068 547	13 171 249	12 497 672
FOI inom Vidmakthållande	270 789	295 476	340 126	298 247	302 990	306 977
Tillskott vägunderhåll med anledning av infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151)				265 525	1 069 262	1 608 577
Tillskott järnvägunderhåll med anledning av infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151)				0	1 116 478	1 998 163
Summa	25 666 724	30 078 316	30 532 929	30 402 263	30 796 263	31 326 519

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.18 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	28 105 316	28 105 316	28 105 316
Pris- och löneomräkning ²	134 964	555 744	880 508
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	2 161 984	2 135 205	2 340 696
varav BP22 ³	2 015 525	2 171 100	3 572 150
– Infrastrukturpropositionen	265 525	2 171 100	3 572 150
– Extra satsning på infrastruktur	1 750 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 402 263	30 796 263	31 326 519

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslog i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 799 000 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Med anledning av riksdagens beslut behöver anslaget höjas. I regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen (I2021/01904 m.fl.) anges att myndighetens förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande för åren 2022–2024 ska utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2022, omräknat till prisnivå 2021. Regeringen avser att fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 under 2022. Regeringen kommer att föreslå justeringar i anslagsnivåerna utifrån beslutet om fastställelse av den nationella planen i budgetpropositionen för 2023. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* höjs därför med 265 525 000 kronor 2022, 2 171 100 000 kronor 2023 och 3 572 150 000 kronor 2024.

Regeringen bedömer att de satsningar på vägunderhåll och järnvägsunderhåll som görs med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) behöver förstärkas ytterligare i närtid. Vägunderhållet föreslås ökas med 750 miljoner kronor och ska främja en hållbar regional utveckling och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygder och fokus för vägunderhållet är bl.a. på det finmaskiga vägnätet i landsbygder. Järnvägsunderhållet föreslås ökas med 1 000 miljoner kronor. Förutom att förbättra järnvägens förutsättningar bedömer regeringen att det förstärkta järnvägsunderhållet bidrar till att stärka konjunkturen och öka sysselsättningen. Regeringen föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 1 750 000 000 kronor 2022.

Regeringen föreslår att 30 402 263 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 30 796 263 000 kronor respektive 31 326 519 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 35 800 000 000 kronor 2023–2038.

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 uppkommer 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 2022 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 35 800 000 000 kronor 2023–2038.

Tabell 3.19 Beställningsbemyndigande för anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025–2038
Ingående åtaganden	24 107 962	26 070 483	30 147 222			
Nya åtaganden	16 781 080	21 893 033	25 615 911			
Infriade åtaganden	-14 818 559	-17 816 294	-20 463 133	-12 203 095	-10 020 396	-13 076 509
Utestående åtaganden	26 070 483	30 147 222	35 300 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	28 600 000	32 000 000	35 800 000			

3.6.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.20 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2020	Utfall	1 332 539	Anslagssparande	74 847
2021	Anslag	1 418 687 ¹	Utgiftsprognos	1 448 758
2022	Förslag	1 426 106		
2023	Beräknat	1 442 931 ²		
2024	Beräknat	1 456 842 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 427 590 tkr i 2022 års prishnivå.

³ Motsvarar 1 426 855 tkr i 2022 års prishnivå.

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 rörande 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 som rör 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.21 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	1 418 687	1 418 687	1 418 687
Pris- och löneomräkning ²	14 521	29 922	44 641
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-7 102	-5 678	-6 486
<i>varav BP22³</i>	<i>3 000</i>	<i>4 500</i>	<i>3 750</i>
– Nationellt biljettsystem för kollektivtrafik	3 000	4 500	3 750
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 426 106	1 442 931	1 456 842

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att det påbörjas ett införande av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas därför med 3 000 000 kronor 2022, 4 500 000 kronor 2023 och 3 750 000 kronor 2024.

Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportsystem* minskas.

Trafikverket har bl.a. i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik samt förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag. Regeringen ser ett behov av nya lok och vagnar till den av staten upphandlade nattågstrafiken. Dessa betraktas som investeringar i anläggningstillgångar som används i statens verksamhet och ska i enlighet med 7 kap 1 § budgetlagen finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Den totala investeringen kommer att fastställas efter genomförd upphandling. Den totala kostnaden beräknas uppgå till 3 855 miljoner kronor och medför att Trafikverkets upplåning ökar 2022–2027. Framtida räntor och amorteringar på upptagna lån kommer att finansieras med avgifter som tas ut från operatörerna. Regeringens förslag om låneram för investeringar i anläggningstillgångar som används i statens verksamhet redovisas i Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 10.2.

Regeringen föreslår att 1 426 106 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 1 442 931 000 kronor respektive 1 456 842 000 kronor.

3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.22 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

2020	Utfall	188 308	Anslagssparande
2021	Anslag	188 308 ¹	Utgiftsprognos 188 308
2022	Förslag	369 108	
2023	Beräknat	533 308	
2024	Beräknat	533 308	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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, fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.23 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	188 308	188 308	188 308
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	180 800	345 000	345 000
<i>varav BP22</i>	<i>180 800</i>	<i>345 000</i>	<i>345 000</i>
– Sjöfartsverket och sjöräddning	135 800		
– Fossilfri fartygsflotta Sjöfartsverket	45 000	45 000	45 000
– Klimatkompensation för sjöfarten		300 000	300 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	369 108	533 308	533 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att påbörja omställningen av Sjöfartsverkets egen fartygsflotta till att bli fossilfri föreslår regeringen att 45 000 000 kronor per år tillförs anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2022 till 2024, och därefter 6 000 000 kronor per år. För att anslaget ska kunna finansiera dessa omställningskostnader föreslår regeringen även att anslagsändamålet utvidgas. Därtill föreslår regeringen att anslaget ökas med 135 800 000 kronor 2022 för att finansiera kostnader i den anslagsfinansierade verksamheten och möjliggöra investeringar i Sjöfartsverkets fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av.

För att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten, inför regeringen även en klimatkompensation för sjöfarten. Detta innebär att anslaget tillförs 300 000 000 kronor per år 2023 och 2024 för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi.

Regeringen föreslår att 369 108 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 533 308 000 kronor respektive 533 308 000 kronor.

3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.24 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2020	Utfall	62 284	Anslagssparande	
2021	Anslag	62 284 ¹	Utgiftsprognos	62 284
2022	Förslag	146 184		
2023	Beräknat	62 284		
2024	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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, Säffle kanal samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.25 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	62 284	62 284	62 284
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	83 900		
varav BP22	83 900		
– Sjöfartsverket och kanal- och slussinfrastruktur	83 900		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	146 184	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att anslaget ökas med 83 900 000 kronor 2022 för att finansiera kostnader i den anslagsfinansierade verksamheten och möjliggöra investeringar i Sjöfartsverkets fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av.

Regeringen föreslår att 146 184 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.26 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

2020	Utfall	186 396	Anslagssparande	1 617
2021	Anslag	365 013 ¹	Utgiftsprognos	363 823
2022	Förslag	128 813		
2023	Beräknat	88 013		
2024	Beräknat	88 013		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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 trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får vidare 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.27 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	88 013	88 013	88 013
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	40 800		
<i>varav BP22</i>	<i>40 800</i>		
<i>– Förlängning av temporära beredskapsflygplatser</i>	<i>40 800</i>		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	128 813	88 013	88 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Under pandemin har behovet av temporära beredskapsflygplatser ökat, framför allt för flygtransporter för hälso- och sjukvård. För att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter även under 2022, föreslår regeringen medel för att möjliggöra förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser. Medlen kan även användas till befintliga ordinarie beredskapsflygplatser om behov uppstår. För detta föreslår regeringen att 40 800 000 kronor tillförs.

Regeringen föreslår att 128 813 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 88 013 000 kronor respektive 88 013 000 kronor.

3.6.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.28 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

2020	Utfall	1 021 920	Anslagssparande	28 080
2021	Anslag	1 058 000 ¹	Utgiftsprognos	949 791
2022	Förslag	1 038 000		
2023	Beräknat	1 038 000		
2024	Beräknat	898 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får även 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 dessutom användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.29 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	1 058 000	1 058 000	1 058 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-20 000	-20 000	-160 000
<i>varav BP22</i>			27 000
<i>– Natågstrafik och nya vagnar och lok</i>			27 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 038 000	1 038 000	898 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att binda samman Sverige, och samtidigt bidra till ett hållbart resande, behövs möjligheter att även i framtiden åka nattåg till och från övre Norrland och Jämtland. Anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas därför med 27 000 000 kronor 2024, 75 000 000 kronor per år 2025 och 2026, 250 000 000 kronor 2027 och 459 000 000 kronor fr.o.m. 2028.

Regeringen föreslår att 1 038 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 1 038 000 000 kronor respektive 898 000 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2023–2027.

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 bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2023–2027.

Tabell 3.30 Beställningsbemyndigande för anslag 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025–2027
Ingående åtaganden	4 685 714	3 829 380	3 366 008			
Nya åtaganden	134 695	426 725	1 194 800			
Infriade åtaganden	-991 029	-890 097	-917 486	-907 356	-748 747	-1 987 219
Utestående åtaganden	3 829 380	3 366 008	3 643 322			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	5 700 000	5 400 000	4 000 000			

3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.31 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2020	Utfall	28 566	Anslagssparande	191
2021	Anslag	28 757 ¹	Utgiftsprognos	28 511
2022	Förslag	30 557		
2023	Beräknat	30 557		
2024	Beräknat	30 557		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.32 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	28 757	28 757	28 757
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	1 800	1 800	1 800
<i>varav BP22</i>	<i>1 800</i>	<i>1 800</i>	<i>1 800</i>
– Världssjöfartsuniversitetet WMU	1 800	1 800	1 800
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 557	30 557	30 557

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Det årliga stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU) bör höjas för att motsvara regeringens ambitioner för den globala havspolitik och för den folkrättsliga förpliktelse Sverige har enligt värdstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) sedan 1983. Anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* ökas därför med 1 800 000 kronor. Finansiering sker genom att anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 30 557 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 30 557 000 kronor respektive 30 557 000 kronor.

3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.33 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

2020	Utfall	56 510	Anslagssparande	
2021	Anslag	86 694 ¹	Utgiftsprognos	85 951
2022	Förslag	82 037		
2023	Beräknat	83 004 ²		
2024	Beräknat	83 860 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 82 037 tkr i 2022 års prisnivå.

³ Motsvarar 82 037 tkr i 2022 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.34 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	86 694	86 694	86 694
Pris- och löneomräkning ²	681	1 711	2 623
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-5 338	-5 401	-5 457
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	82 037	83 004	83 860

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

Regeringen föreslår att 82 037 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 83 004 000 kronor respektive 83 860 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 3.35 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2020	43 004	40 248	2 756	27 319
(varav tjänsteexport)	2 077	2 089	-12	-382
Prognos 2021	44 100	41 500	2 600	29 919
(varav tjänsteexport)	4 202	4 202	0	-382
Budget 2022	45 000	42 400	2 600	32 519
(varav tjänsteexport)	4 287	4 287	0	-382

Källor: Statens väg- och transportforskningsinstituts budgetunderlag för 2022–2024 inklusive kompletterande underlag (I2021/02075).

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

Tabell 3.36 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

2020	Utfall	150 000	Anslagssparande	
2021	Anslag	628 000 ¹	Utgiftsprognos	622 618
2022	Förslag	690 000		
2023	Beräknat	150 000		
2024	Beräknat	150 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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 betalas sedan ut 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 för finansiering av investeringar i projekt som ingår i TEN-T genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.37 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	150 000	150 000	150 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	540 000		
varav BP22	540 000		
– Stöd från EU till TEN-T	540 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	690 000	150 000	150 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Medel får användas till högst ett belopp som motsvarar uppburet finansiellt stöd från Europeiska unionen. Anslaget behöver öka för de medel som är möjliga att erhålla under 2022 och som ska redovisas mot inkomsttitel och därmed belasta anslaget. Anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ökas därför med 540 000 000 kronor 2022.

Regeringen föreslår att 690 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.38 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

2020	Utfall	2 297 312	Anslagssparande	49 940
2021	Anslag	2 238 770 ¹	Utgiftsprognos	2 262 921
2022	Förslag	1 943 400		
2023	Beräknat	2 029 823		
2024	Beräknat	2 025 700		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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 administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.39 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	2 238 770	2 238 770	2 238 770
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-295 370	-208 947	-213 070
Förslag/beräknat anslag	1 943 400	2 029 823	2 025 700

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 943 400 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 2 029 823 000 kronor respektive 2 025 700 000 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.

I tabell 3.40 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2020. Tabellen 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 2020 uppgick till -90 657 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2021, se vidare tabell 3.40.

Tabell 3.40 Trängselskatt i Stockholm–uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2016	2017	2018	2019	2020
Intäkter från inbetald trängselskatt	8 232 398	1 694 656	1 698 554	1 685 951	1 905 248
Kostnader för administration	2 308 553	169 214	126 746	111 293	104 992
Överskott	5 923 845	1 525 442	1 571 808	1 574 658	1 800 256
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.	5 608 584	1 273 551	1 380 525	1 611 209	2 074 076
Medel som omdisponerats	452 336	27 208	7 417	20 154	31 607
Summa totalt avsatta medel	6 060 920	1 300 759	1 387 942	1 631 363	2 105 683
Differens mellan överskott och avsatta medel	-137 075	224 683	183 866	-56 707	-305 427
Akkumulerad differens	-410 296	87 609	271 476	214 770	-90 657

Källor: 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 3.41 hade ett anslagssparande på 13 532 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2020.

Tabell 3.41 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2010–2016	2017	2018	2019	2020
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.	5 197 234	1 273 551	1 380 525	1 611 209	2 074 076
Medel som omdisponerats	452 336	27 208	7 417	20 154	31 607
Ingående anslagssparande väginvesteringar	5 442 281	1 790 484	1 830 781	1 023 223	100 169
Summa totalt tillgängliga medel	11 091 851	3 091 242	3 218 722	2 654 587	2 205 852
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	3 986 190	1 260 461	2 195 499	2 554 418	2 192 320
Utgående anslagssparande	7 105 662	1 830 781	1 023 223	100 169	13 532

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.42 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 892 657 000 kronor 2022. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2022 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2020 på -90 657 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2021 samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2019 avser regeringen att avsätta 1 802 000 000 kronor till investeringar i regleringsbrev för 2022, se tabell 3.42.

Tabell 3.42 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Intäkter från trängselskatt	2 034 057	2 029 823	2 025 700
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 892 657	1 888 423	1 884 300
Justering för ackumulerad differens	-90 657		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 802 000	1 888 423	1 884 300

Källor: 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 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 i tabell 3.43 avsätts 1 802 005 000 kronor till investeringar 2022. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2022 blir därmed 1 943 400 000 kronor.

Tabell 3.43 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län)	1 802 000	1 888 423	1 884 300
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
Summa	1 943 400	2 029 823	2 025 700

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 52 500 000 000 kronor 2023–2057.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån.

Tidigare år har ekonomiska åtaganden finansierade med lån och framtida beräknade ränteutgifter för dessa lån inte ingått i bemyndiganderedovisningen, eftersom lånen betraktats som inomstatliga åtaganden. Efter synpunkter från bl.a. Riksrevisionen har Trafikverket lämnat förslag på förändringar i anslagets bemyndigande. För att tydliggöra vilka utgifter som kommer att belasta framtida anslag bör även ekonomiska åtaganden finansierade med lån och framtida beräknade ränteutgifter för dessa ingå i bemyndigandet. Ökningen har dock ingen påverkan på hur stora lån som behöver tas upp eller framdriften i projekten.

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med den 1 januari 2022 är 3,45 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 har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande uppkommer 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 fördröja projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 52 500 000 000 kronor 2023–2057.

Tabell 3.44 Beställningsbemyndigande för anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025–2057
Ingående åtaganden	33 197 756	36 565 397	48 639 034			
Nya åtaganden	5 664 628	18 764 878	8 423 012			
Infriade åtaganden	-2 296 987	-6 691 241	-5 076 350	-4 500 365	-3 611 499	-43 873 832
Utestående åtaganden	36 565 397	48 639 034	51 985 696			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	39 000 000	49 200 000	52 500 000			

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 5 000 000 000 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 anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* tillsammans med övriga lån som Trafikverket tar upp för infrastrukturprojekt, eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och återbetalning av lån kommer att belasta anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

3.6.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.45 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

2020	Utfall	2 156 572	Anslagssparande	74 326
2021	Anslag	2 232 912 ¹	Utgiftsprognos	2 246 582
2022	Förslag	2 367 233		
2023	Beräknat	2 382 089 ²		
2024	Beräknat	2 400 086 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.² Motsvarar 2 353 908 tkr i 2022 års prishnivå.³ Motsvarar 2 347 410 tkr i 2022 års prishnivå.**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 uppbörd 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.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.46 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	2 232 912	2 232 912	2 232 912
Pris- och löneomräkning ²	41 019	68 242	92 046
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer <i>varav BP22³</i>	93 302	80 935	75 127
– Vattenskoterreform	13 700	7 000	4 000
– Säkrare samordningsnummer	6 000		
– Nationellt biljettsystem för kollektivtrafik	3 000	4 500	1 500
– Åtgärder till följd av skärpta regler för transportföretag	12 500	11 500	11 500
– Utökad tillsyn av yrkestrafik på väg	13 000	15 000	15 000
– Åtgärder mot bilmålvakter	11 325	5 775	3 900
– Utveckling av nytt vägtrafikregister	40 000	40 000	40 000
– Nytt drönarregelverk	12 800	15 800	16 500
– Avfallsbrottslighet	2 000	2 000	2 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 367 233	2 382 089	2 400 086

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.³ Exklusive pris- och löneomräkning.

En ny lag om förarbevis för vattenskoter träder i kraft den 1 maj 2022. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 13 700 000 kronor 2022, 7 000 000 kronor 2023, 4 000 000 kronor per år 2024–2025, 3 000 000 kronor 2026 och 2 000 000 kronor

fr.o.m. 2027. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen vill åstadkomma en säkrare hantering av samordningsnummer. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 6 000 000 kronor 2022. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas 2022 med motsvarande belopp.

Regeringen tillskjuter medel till Transportstyrelsen för arbetet med ett nationellt biljettsystem. Anslaget ökas därför med 3 000 000 kronor 2022, 4 500 000 kronor 2023 och 1 500 000 kronor fr.o.m. 2024.

Regeringen vill säkerställa Transportstyrelsens förutsättningar att påbörja utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 40 000 000 kronor per år 2022–2024.

Under 2022 börjar nya och skärpta regler för vägtransportbranschen att gälla med anledning av det s.k. mobilitetspaketet. Anslaget ökas därför med 12 500 000 kronor 2022, 11 500 000 kronor per år 2023–2026 och 7 800 000 kronor fr.o.m. 2027.

För att öka tillsynen av vägtransportbranschens regelefterlevnad ökas anslaget med 13 000 000 kronor 2022 och 15 000 000 kronor fr.o.m. 2023.

Regeringen vill vidta ytterligare skärpta åtgärder mot bilmålvakter. Anslaget ökas därför med 11 325 000 kronor 2022, 5 775 000 kronor 2023, 3 900 000 kronor per år 2024–2026 och 2 700 000 kronor fr.o.m. 2027.

Den 31 december 2020 började nya gemensamma EU-regler för flygning med drönare att tillämpas, vilket innebär nya uppgifter för Transportstyrelsen. Anslaget ökas därför med 12 800 000 kronor 2022, 15 800 000 kronor 2023, 16 500 000 kronor 2024 respektive 2025 och 13 200 000 kronor fr.o.m. 2026.

Illegal avfallshantering är ett växande problem både nationellt och internationellt, och Transportstyrelsens arbete mot brottslighet inom avfallsområdet förslås stärkas. Anslaget ökas därför med 2 000 000 kronor per år fr.o.m. 2022.

Regeringen föreslår att 2 367 233 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 2 382 089 000 kronor respektive 2 400 086 000 kronor.

Rörelsekapital

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2022 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnings-systemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiftsutjämnings-systemet 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 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. Regeringen bedömer att 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 3.47 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som inte får disponeras

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2020	1 329 012	1 409 444	-80 432	-117 917
Prognos 2021	1 379 000	1 460 000	-81 000	-198 917
Budget 2022	1 542 000	1 575 600	-33 600	-232 517 ¹

¹ Del av det ackumulerade underskottet avseende budget 2022 är hänförligt till de satsningar som görs i denna budgetproposition. De anslagstillskott som avser avgiftsfinansierad verksamhet och som finansieras av avgifter motsvaras över tid av lika stora avgiftsintäkter som redovisas mot inkomsttitel. De ökade avgiftsintäkterna infaller dock inte alltid samma år som de ökade kostnaderna. I tabellen har utgångspunkten därför varit att förslagen inte innebär ökade intäkter under 2022.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2024 (I2021/00723).

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). Ett första steg i en översyn av fördelning av it-kostnaderna har resulterat i att vägtrafikregistret kommer att belastas med en mindre andel av kostnaderna. Resultatet har vidare påverkats av och kommer att fortsätta påverkas av pandemin. I syfte att underlätta för företagen, har Transportstyrelsen avvaktat med att genomföra planerade avgiftshöjningar till 2021.

Tabell 3.48 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2020	57 314	57 651	-337	0
Prognos 2021	67 000	67 000	0	0
Budget 2022	68 000 ¹	68 000	0	0

¹ Av intäkterna som disponeras 2022 avser 32 000 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt 23 000 tkr, 7 000 tkr respektive 6 000 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2024 (I2021/00723).

När det gäller avgifter som disponeras för särskilda ändamål anges i tabell 3.48 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter som är av transfereringskaraktär. Dessa intäkter redovisas i tabell 3.50. Transportstyrelsen disponerar bl.a. intäkter från felparkerings-

avgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens intäkter som behövs för att täcka myndighetens utgifter för administrationen, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel.

Tabell 3.49 Offentligrättslig verksamhet 2022 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Tillståndsprovning	340 750	13 000	41 300	79 936	474 986
Tillsyn	157 750	38 000	47 000	138 536	381 286
Registerhållning	868 300	3 000	13 000	12 328	896 628
Summa	1 366 800	54 000	101 300	230 800	1 752 900

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2024 (I2021/00723).

Av tabell 3.49 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentlig-rättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skattemedel.

Tabell 3.50 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Intäkter i transfererings- verksamheten	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)
Utfall 2020	504 919	895 883	-390 965
Prognos 2021	561 000	1 015 000	-454 000
Budget 2022	961 000	991 000 ¹	-30 000

¹ Kostnaderna 2022 inom luftfartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäligena kostnader för säkerhetskontroll (645 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, CNS (132 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (127 000 tkr). Kostnaderna 2022 inom vägområdet består av den del av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (21 000 tkr) och Sundsvallsfjärden (49 000 tkr) samt av försäljningen av personliga fordonsskyltar (17 000 tkr) som betalas till Trafikverkets räntekonto. Intäkterna uppgår till samma belopp som kostnaderna, utom för GAS, där intäkterna utgörs av den avgift flygbolagen betalar för att finansiera kostnaderna för säkerhetskontroll. Intäkterna inom GAS-systemet uppgår till 615 000 tkr. I tabellen anges intäkter och kostnader enligt redovisningen. Uppgifterna innefattar även fordringar och skulder, vilket gör att resultatet för undervägsavgifter visar balans.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2024 (I2021/00723), inklusive kompletterande underlag från Transportstyrelsen (I2021/00723).

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.48 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 3.50.

Hela resultatet för 2020 i tabell 3.50 avser negativt resultat inom det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Även prognosen för 2021 och 2022 uppvisar negativa resultat. Detta är en följd av minskade intäkter inom GAS-systemet. Intäkterna är direkt beroende av antalet avresande passagerare från svenska flygplatser, som till följd av den pågående pandemin har minskat kraftigt.

Tabell 3.51 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Intäkter som inte får disponeras	Resultat
Utfall 2020	211 265	211 265
Prognos 2021	211 000	211 000
Budget 2022 ¹	207 000	207 000

¹ Intäkterna som 2022 redovisas mot inkomsttitel avser det överskott som har ackumulerats från avgiftssystemet med undervägsavgifter (14 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (74 000 tkr), rest- och dröjsmålsavgifter (77 000 tkr), överlastavgifter (12 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelse av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (30 000 tkr).

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2024 (I2021/00723).

Tabell 3.51 innehåller uppgifter om intäkter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.52 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2020	76 270	91 420	-15 150	-10 396
Prognos 2021	95 000	96 000	-1 000	-11 396
Budget 2022	112 000	97 000	15 000	3 604

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2024 (I2021/00723).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver redovisas i tabell 3.52. Den hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret. Underskottet finns inom informationsuttaget där arbetet med att ta fram en avgiftsstruktur har försenats på grund av resursbrist.

3.6.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.53 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2020	Utfall	61 854	Anslagssparande	6 814
2021	Anslag	70 855 ¹	Utgiftsprognos	72 330
2022	Förslag	69 709		
2023	Beräknat	70 520 ²		
2024	Beräknat	71 244 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 69 710 tkr i 2022 års prisnivå.

³ Motsvarar 69 708 tkr i 2022 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.54 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	70 855	70 855	70 855
Pris- och löneomräkning ²	654	1 486	2 229
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-1 800	-1 821	-1 840
<i>varav BP22³</i>	<i>-1 800</i>	<i>-1 800</i>	<i>-1 800</i>
– <i>Världssjöfartsuniversitetet WMU</i>	<i>-1 800</i>	<i>-1 800</i>	<i>-1 800</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	69 709	70 520	71 244

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Det årliga stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU) bör höjas för att motsvara regeringens ambitioner för den globala havspolitik och för den folkrättsliga förpliktelse Sverige har enligt världstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) sedan 1983. Anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* ökas därför med 1 800 000 kronor. Finansiering sker genom att anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 69 709 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 70 520 000 kronor respektive 71 244 000 kronor.

3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.55 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2020	Utfall	1 155 107	Anslagssparande	25 804
2021	Anslag	1 008 049 ¹	Utgiftsprognos	1 016 438
2022	Förslag	1 025 200		
2023	Beräknat	1 016 500		
2024	Beräknat	961 100		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.56 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	1 008 049	1 008 049	1 008 049
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	17 151	8 451	-46 949
Förslag/beräknat anslag	1 025 200	1 016 500	961 100

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 025 200 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 1 016 500 000 kronor respektive 961 100 000 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 3.57 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2014–2020. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2020 uppgick till 33 305 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2021, se vidare tabell 3.59.

Tabell 3.57 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013–2016	2017	2018	2019	2020
Intäkter från inbetald trängselskatt	3 399 407	1 015 166	986 710	957 012	901 264
Kostnader för administration	644 392	172 361	130 307	128 019	121 942
Överskott	2 755 015	842 805	856 403	828 992	779 322
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	2 587 072	836 574	739 324	690 026	783 286
Medel som omdisponerats	281 989	43 528	18 499	30 153	18 780
Summa totalt avsatta medel	2 869 061	880 102	757 823	720 179	802 066
Differens mellan överskott och avsatta medel	-114 046	-37 298	98 580	108 813	-22 744
Akkumulerad differens	-283 773	-151 344	-52 764	56 049	33 305

Källor: 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 2020 avsattes 783 286 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.58 uppstod ett ackumulerat anslagssparande vid utgången av 2020.

Tabell 3.58 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2013–2016	2017	2018	2019	2020
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	2 587 072	836 574	739 324	690 026	783 286
Medel som omdisponerats	281 989	43 528	18 499	30 153	18 780
Ingående anslagssparande	783	0	0	0	231 895
Summa tillgängliga medel	2 869 844	880 102	757 823	720 179	1 033 961
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	2 869 061	880 102	757 823	488 284	1 033 165
Utgående anslagssparande	783	0	0	231 895	796

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.59 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 844 946 000 kronor 2022. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2022 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2020 på 33 304 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2021 samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2020 avser regeringen att avsätta 878 250 000 kronor till investeringar i regleringsbrevet för 2022.

Tabell 3.59 Trängselskatten i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2022–2024

Tusental kronor

	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Intäkter från trängselskatt	991 896	1 016 500	961 100
Kostnader för administration	146 950	146 950	146 950
Överskott	844 946	869 550	814 150
Justering för ackumulerad differens	33 304		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	878 250	869 550	814 150

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 878 250 000 kronor till investeringar 2022. Dessutom avsätts sammanlagt 146 950 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2022 blir därmed 1 025 200 000 kronor.

Tabell 3.60 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg	878 250	869 550	814 150
<i>Summa investeringar</i>	878 250	869 550	814 150
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
Summa	1 025 200	1 016 500	961 100

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 11 700 000 000 kronor 2023–2037.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Göteborg 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 även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån.

Tidigare år har ekonomiska åtaganden finansierade med lån och framtida beräknade ränteutgifter för dessa lån inte ingått i bemyndiganderedovisningen, eftersom lånen betraktats som inomstatliga åtaganden. Efter synpunkter från bl.a. Riksrevisionen har Trafikverket lämnat förslag på förändringar i anslagets bemyndigande. För att tydliggöra vilka utgifter som kommer att belasta framtida anslag bör även ekonomiska åtaganden finansierade med lån och framtida beräknade ränteutgifter för dessa ingå i bemyndigandet. Ökningen har dock ingen påverkan på hur stora lån som behöver tas upp eller framdriften i projekten.

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med den 1 januari 2022 är 3,45 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 har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande uppkommer 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 2022 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 11 700 000 000 kronor 2023–2037.

Tabell 3.61 Beställningsbemyndigande för anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025–2037
Ingående åtaganden	3 126 912	3 853 046	12 018 455			
Nya åtaganden	1 738 083	9 226 360	3 034 007			
Infriade åtaganden	-1 011 949	-1 060 951	-3 590 762	-1 530 322	-590 354	-9 341 024
Utestående åtaganden	3 853 046	12 018 455	11 461 700			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	4 180 000	12 200 000	11 700 000			

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 anslaget 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 anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

3.6.15 1:15 Sjöfartsstöd

Tabell 3.62 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2020	Utfall	1 227 078	Anslagssparande	359 459
2021	Anslag	1 630 000 ¹	Utgiftsprognos	1 510 000
2022	Förslag	1 550 000		
2023	Beräknat	1 600 000		
2024	Beräknat	1 650 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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 fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.63 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	1 630 000	1 630 000	1 630 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Makroekonomisk utveckling			
Volym	-80 000	-30 000	20 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 550 000	1 600 000	1 650 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 550 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 1 600 000 000 kronor respektive 1 650 000 000 kronor.

3.6.16 1:16 Internationell tågtrafik

Tabell 3.64 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

2020	Utfall	Anslagssparande	50 000
2021	Anslag	5 000 ¹	Utgiftsprognos 1 983
2022	Förslag	45 000	
2023	Beräknat	95 000	
2024	Beräknat	95 000	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas för 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.65 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	5 000	5 000	5 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	45 000	95 000	95 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 45 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 95 000 000 kronor respektive 95 000 000 kronor.

3.6.17 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

Tabell 3.66 Anslagsutveckling 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

2020	Utfall	85 054	Anslagssparande	73 243
2021	Anslag	231 000 ¹	Utgiftsprognos	163 883
2022	Förslag	299 000		
2023	Beräknat	351 000		
2024	Beräknat	379 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.67 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	231 000	231 000	231 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	68 000	120 000	148 000
<i>varav BP22</i>		52 000	80 000
<i>– Infrastruktur för flygtrafiktjänst</i>		52 000	80 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	299 000	351 000	379 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att förstärka kontinuiteten och tillgängligheten inom flygtrafiktjänstområdet och skapa ytterligare robusthet och redundans, föreslår regeringen att 52 000 000 kronor respektive 80 000 000 kronor tillförs anslaget för 2023 och 2024.

Regeringen föreslår att 299 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 351 000 000 kronor respektive 379 000 000 kronor.

3.6.18 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik

Tabell 3.68 Anslagsutveckling 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik

Tusental kronor

År	Utfall	Anslagssparande	
2020		2 925 930	74 070
2021	Anslag	3 000 000 ¹	Utgiftsprognos 3 074 070
2022	Förslag	1 000 000	
2023	Beräknat	0	
2024	Beräknat	0	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.69 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-1 000 000	-2 000 000	-2 000 000
<i>varav BP22</i>	<i>1 000 000</i>		
<i>– Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik</i>	<i>1 000 000</i>		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 000 000	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen bedömer att det finns ett fortsatt behov av stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning. Anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* ökas därför med 1 000 000 000 kronor 2022.

Regeringen föreslår att 1 000 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* för 2022.

3.6.19 1:19 Lån till körkort

Tabell 3.70 Anslagsutveckling 1:19 Lån till körkort

Tusental kronor

År	Utfall	Anslagssparande	
2020			
2021	Anslag	151 466 ¹	Utgiftsprognos 84 272
2022	Förslag	151 466	
2023	Beräknat	151 466	
2024	Beräknat	151 466	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.71 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 1:19 Lån till körkort

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	151 466	151 466	151 466
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	151 466	151 466	151 466

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringens föreslår att 151 466 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Lån till körkort* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 151 466 000 kronor respektive 151 466 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:19 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2023–2025.

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 2022 för anslaget 1:19 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2023–2025.

Tabell 3.72 Beställningsbemyndigande för anslag 1:19 Lån till körkort

Tusental kronor

	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Ingående åtaganden	91 485	94 485			
Nya åtaganden	30 000	235 515			
Infriade åtaganden	-27 000	30 000	151 000	130 000	19 000
Utestående åtaganden	94 485	300 000			
Erhållen/föreslagen Bemyndiganderam	100 000	300 000			

Ingående åtaganden 2021 avser utestående åtaganden 2020 som överfördes från anslaget 1:13 Lån till körkort inom utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv.

3.6.20 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024. Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en

samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. 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 avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

På grund av effekterna av den pågående pandemin behöver enligt regeringens bedömning Sjöfartsverket undantas från krav på räntabilitet och soliditet i syfte att underlätta myndighetens hantering av effekterna av pandemin under perioden 2021–2024.

Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2020 uppgick till 2 557 miljoner kronor jämfört med 2 457 miljoner kronor året före medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 377 miljoner kronor 2020 jämfört med 2 431 miljoner kronor året före se tabell 3.73. Rörelseresultatet uppgick 2020 till 181 miljoner kronor jämfört med 26 miljoner kronor året före. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret 2020 uppgår till 13 miljoner kronor jämfört med 4 miljoner kronor året före.

Tabell 3.73 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor	Intäkter	Intäkter	Resultat	Resultat
	2019	2020	2019	2020
Sjöfartsverket, totalt	2 457	2 557	4	13
Varav sjöfartsavgifter	1 784	1 619		
Varav övriga rörelseavgifter	413	416		
Varav intäkter av anslag	260	522		

¹ Beloppet avser resultat efter avsättningar till och upplösningar från resultatutjämningsfonden.

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2020.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter minskade under 2020 jämfört med året före till följd av en minskande fartygstrafik i spåren av pandemin. Trots det gjorde Sjöfartsverket ett rörelseresultat på ca 181 miljoner kronor under 2020. Merparten av resultatet sätts av i bokslutsdispositioner. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till ca 13 miljoner kronor. Orsaken till det positiva resultatet trots fallande avgiftsintäkter är främst det kapitaltillskott som genomfördes i juni 2020 på 300 miljoner kronor (prop. 2019/20:187 utg. omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Även låga bränslekostnader och låga kostnader för isbrytningsverksamheten till följd av en mycket mild vinter 2019/20 har bidragit positivt till resultatet.

Vid utgången av 2020 uppgick det egna kapitalet till 287 miljoner kronor jämfört med 441 miljoner kronor året före. Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2020 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 3.74 Översikt av de ekonomiska målen

Procent	Mål	Utfall	Mål	Utfall	Mål	Utfall
	2018	2018	2019	2019	2020	2020
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	3,5	3,5	3,5	0,9	3,5	3,5
Soliditet	25	8,9	25	7,6	25	4,7
Justerad soliditet		11,8		10,8		6,8

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2020.

För 2020 uppgick räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet till 3,5 procent vilket motsvarar det ekonomiska målet. Men som anges ovan är det huvudsakliga skälet till att målet nås det kapitaltillskott som genomfördes under året. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 366 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för 2020 har sänkts från -0,7 procent till -1,4 procent vilket lett till en ökning av pensionsskulden med 329 miljoner kronor. Effekten av den försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrad beräkningsgrund redovisas från 2020 direkt mot fritt eget kapital enligt nya regler i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Den ökade pensionsskulden bidrar till att möjligheterna för Sjöfartsverket att nå soliditetsmålet om 25 procent försämrats. 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 till 329 miljoner kronor 2020 vilket är en minskning med 466 miljoner kronor jämfört med året före. Minskningen beror framför allt på lägre investeringar i farledsförbättringar i och in till Mälaren, det så kallade Mälarpjektet. Aktiviteten i detta projekt har varit lägre eftersom entreprenören ska bytas ut. Investeringarna finansieras i huvudsak med egna medel. Men en del farledsprojekt som finns upptagna i nationell plan för transportsystemet finansieras via bidrag från Trafikverket. Bemyndigande för 2021 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

Den justerade soliditeten vid det senaste årsbokslutet uppgick till 6,8 procent vilket är en nedgång med fyra procentenheter jämfört med året före och långt ifrån målet om 25 procent, se tabell 3.75.

Regeringen har fastställt att det inte genomförs någon utdelning för 2020 mot bakgrund av den svaga ekonomiska ställningen med ett negativt fritt eget kapital. Under inledningen av 2021 har Sjöfartsverket fortsatt drabbats hårt ekonomiskt till följd av fallande avgiftsintäkter från sjöfarten i spåren av pandemin. Mot bakgrund av det har riksdagen efter förslag från regeringen i propositionen Extra ändringsbudget för 2021 – Förlängda ersättningar på sjukförsäkringsområdet, stöd till företag, kultur, idrott och civilsamhälle samt andra åtgärder med anledning av coronaviruset gjort ett kapitaltillskott på 130 miljoner kronor (prop. 2020/21:208 utg. omr. 22, bet. 2020/21:FiU52, rskr. 2020/21:422).

Tabell 3.75 Prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2021	2022	2023	2024
Resultat efter finansiella poster	-65,2	39,7	43,6	54,0
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	neg	16,4	15,4	1,3
Soliditet ¹ (%)	3,5	3,4	3,0	2,6
Soliditet ²	5,4	5,7	4,9	4,4
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

¹ 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.

² Soliditet exklusive oförbrukade bidrag, s.k. justerad soliditet.

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2022–2024.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2022 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 regeringen 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 2022–2024 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (tabell 3.76).

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2022–2024 uppgår till totalt 5 310 568 000 kronor, se tabell 3.76. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 93 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca sju procent. Investeringarna avser främst farledsinvesteringar samt investeringar för att förnya delar av isbrytarflottan. Investeringar görs även i bl.a. 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.

Tabell 3.76 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Summa 2022–2024
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	292	513	960	1 339	2 660	4 959
Farleder	264	349	898	1 038	1 315	3 251
Isbrytning		37	4	286	1 149	1 439
Sjötrafikservice	0	5	5	5	5	14
Sjögeografisk information	2	9	1	3	2	6
Lotsning	9	65	12		5	17
Sjö- och flygräddning	4	4	15	6	183	204
Gemensamma funktioner	12	43	26	1		27
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>292</i>	<i>513</i>	<i>960</i>	<i>1 339</i>	<i>2 660</i>	<i>4 959</i>
– maskiner och inventarier	39	151	102	492	1 545	2 139
– fastigheter och markanläggningar	253	362	858	847	1 114	2 820
Finansiering av anskaffning och utveckling	292	513	960	1 339	2 660	4 959
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)				100	860	960
Egna medel	51	203	110	395	686	1 191
Bidrag/medfinansiering	241	310	850	844	1 114	2 808
Vidmakthållande av befintliga investeringar	36	77	159	109	84	352
Farleder	27	25	71	59	58	189
Isbrytning	7	6				
Sjötrafikservice	0	40	59	12	12	83
Sjögeografisk information	0	0	25	26	6	56
Lotsning	1	1	1	4	0	5
Sjö- och flygräddning	0	1	1	1	1	3
Gemensamma funktioner	1	3	2	7	7	16
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>36</i>	<i>77</i>	<i>159</i>	<i>109</i>	<i>84</i>	<i>352</i>
– maskiner och inventarier	27	64	86	97	72	255
– fastigheter och markanläggningar	10	13	72	12	12	97
Finansiering vidmakthållande	36	77	159	109	84	352
Egna medel	36	77	159	109	84	352
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	328	590	1 118	1 448	2 744	5 311
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	328	590	1 118	1 448	2 744	5 311

3.6.21 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024. Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster och 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 europeiska regelverket avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. I november 2020 beslutades kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin som reglerar ersättningen under 2020 och 2021. Enligt förordningen förs intäkterna från avgifterna för 2020 och 2021 upp som intäkter för Luftfartsverket, men faktisk betalning sker först under åren 2022–2026. För 2022 till 2024 avses ordinarie regler gälla. Arbetet pågår med att under hösten 2021 ta fram underlag för en ny svensk prestationsplan med förslag till kostnadsbas för uttaget. Beslut om en ny svensk prestationsplan väntas fattas under 2022 och kan då komma att få konsekvenser även för Luftfartsverkets intäkter för 2020 och 2021. På grund av effekterna av den pågående pandemin behöver enligt regeringens bedömning Luftfartsverket undantas från krav på räntabilitet och soliditet i syfte att underlätta myndighetens hantering av effekterna av pandemin under perioden 2021–2024.

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

Luftfartsverkets rörelseintäkter för 2020 uppgick till 3 310 miljoner kronor jämfört med 3 071 miljoner kronor året före, medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 599 miljoner kronor 2020 jämfört med 3 070 miljoner kronor året före. Rörelseresultatet uppgick till 704 miljoner kronor 2020 jämfört med 13 miljoner kronor året före, se tabell 3.77. Det redovisade resultatet (efter omvärdering av pensionsskulden) uppgick dock till -122 miljoner kronor jämfört med -31 miljoner kronor året före.

Tabell 3.77 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2019	Intäkter 2020	Resultat 2019	Resultat 2020
Luftfartsverket, totalt	3 071	3 310	-31	-122
Varav luftfartsintäkter	2 205	2 859		
Varav övriga rörelseintäkter	728	253		
Varav intäkter från anslag	93	102		

Totala intäkter inkluderar också aktiverat arbete för egen räkning.

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2020.

De flygtrafikrelaterade luftfartsintäkterna har ökat främst beroende på högre ersättning för pensionskostnader till följd av omvärdering av pensionsskulden enligt nya beräkningsgrunder för 2020. Rörelsens kostnader har totalt sett minskat med 673 miljoner kronor jämfört med 2019, bl.a. som en konsekvens av avvecklingen av handelsbolaget NUAC och ett flertal externa kostnader som minskat genom direkta åtgärder och besparingar som gjorts med anledning av den pågående pandemin. Denna minskning sker oaktat att kostnaderna för personal samtidigt ökat med 90 miljoner kronor jämfört med 2019, med anledning av överföring av tekniskt underhåll till egen regi i det nybildade bolaget Aviseq Critical Communications AB (AVISEQ).

Vid utgången av 2020 uppgick det egna kapitalet till 638 miljoner kronor jämfört med 760 miljoner kronor året före, se tabell 3.78. Soliditeten uppgick per den 31 december 2020 till 6 procent. Luftfartsverkets ekonomiska mål för 2020 var att räntabiliteten ska vara minst 4 procent över en konjunkturcykel, samt att soliditeten ska uppgå till lägst

15 procent. Vad gäller soliditeten är den negativa utvecklingen främst kopplad till ränteutvecklingen och dess effekter på pensionsskulden.

Tabell 3.78 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2020	Utfall 2020
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	4	1	4	(neg.)	4	(neg.)
Soliditet	15	9	15	8	15	6

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2020.

Prognostiserat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

För perioden 2021–2025 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är negativt samtliga år. Resultatnivåerna är lägre jämfört med föregående treårsplan, starkt beroende av den bedömda nivån på undervägsavgifter från avgiftssystemet. Med anledning av de krav som finns på tillgänglighet samt drift och förvaltning av infrastruktur är det utmanande för Luftfartsverket att kortsiktigt ställa om och balansera kostnaderna för att ta hänsyn till lägre intäkter från avgiftssystemet och övriga rörelseintäkter. Arbetet med effektiviseringar och besparingar var pågående under 2020 i form av verksamhetsanalyser och omställningsarbete. Arbetet med att minska gapet under 2021–2025 kommer att fortgå. De besparingar som bedöms kunna nås under planeringsperioden uppgår till 55–80 miljoner kronor. Enligt regeringens bedömning kommer det sannolikt inte att vara möjligt att återgå till nuvarande ekonomiska mål förrän tidigast 2024. På grund av avgiftssystemets utformning är det inte möjligt att ge ett tillskott till Luftfartsverket för intäktsbortfall utan att samtidigt minska intäkterna från avgiftssystemet.

Tabell 3.79 redovisar prognosen över Luftfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen för 2022–2024.

Tabell 3.79 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2021	2022	2023	2024
Resultat efter skattemotsvarighet	-108	-128	-128	-109
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	(neg)	(neg)	(neg)	(neg)
Soliditet (%)	8	5	4	2
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2022–2024.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2022 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 1 500 000 000 kronor. Låneramen bedöms också kunna användas för att täcka eventuella likviditetsbehov. 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. Myndigheten hade under 2020 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 4 550 000 000 kronor. Denna ram inkluderade dock även övriga finansiella befogenheter, som nu av tydlighetsskäl inte längre redovisas som en del av låneramen. Övriga finansiella befogenheter består av bemyndigande avseende derivat-instrument, borgensförbindelser och aktieägartillskott till dotterföretaget LFV Holding AB. Såväl den faktiska låneramen som övriga finansiella befogenheter föreslås vara oförändrade under 2022 i förhållande till 2021.

Riksdagen har tidigare (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) bemyndigat regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen och genom beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) anpassat formuleringen till 8 kap. 3 och 4 §§ budgetlagen. Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

Luftfartsverket behöver inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilt försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilt försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten.

Luftfartsverket väntas 2022 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta. Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2022–2024 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (tabell 3.80).

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2022–2024 uppgår till totalt 2 054 000 000 kronor, se tabell 3.80. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 91 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 7 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.

Tabell 3.80 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Summa 2022–2024
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	528	463	548	695	624	1 867
ATM-utrustning	195	159	201	324	362	887
Radarutrustning	63	98	74	117	48	238
Kommunikationsutrustning	28	30	69	69	33	171
Radioutrustning	205	141	154	154	150	459
IT	19	2	5	2	2	9
Byggnader	16	10	10	10	10	30
Kommersiella investeringar	2					
Övrigt	0	22	35	19	19	73
varav investeringar i anläggningstillgångar	529	463	548	695	624	1 867
- maskiner och inventarier	529	463	548	695	624	1 867
Finansiering av anskaffning och utveckling	529	463	548	695	624	1 867
Egna medel	529	463	548	695	624	1 867
Vidmakthållande av befintliga investeringar	28	59	63	62	62	187
ATM-utrustning	3	16	17	17	17	51
Radarutrustning	11	3	3	3	3	9
Kommunikationsutrustning	13	16	16	16	16	47
Radioutrustning	1	16	16	16	16	47
Byggnader	2	7	7	9	9	25
IT		2	5	2	2	9
varav investeringar i anläggningstillgångar	28	59	63	62	62	187
- maskiner och inventarier	28	59	63	62	62	187
Finansiering vidmakthållande	28	59	63	62	62	187
Egna medel	28	59	63	62	62	187
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	557	521	611	757	686	2 054
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	557	521	611	757	686	2 054

Immateriella och materiella anläggningstillgångar i Luftfartsverket uppgick vid slutet av 2020 till 2 202 miljoner kronor, en ökning med 571 miljoner kronor från föregående år. Luftfartsverkets investeringar uppgick för 2020 till 750 miljoner kronor. Investeringarna har påverkats av pandemin i form av förseningar från leverantörer, restriktioner m.m. Utfallet är därför lägre än plan.

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.

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 stöder 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 Europeiska kommissionens senast publicerade index Digital Economy and Society Index 2020 (DESI) samt Eurostat som visar Sverige i relation till övriga länder inom Europeiska unionen:

- 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)
- Sveriges övergripande ranking avseende digitala offentliga tjänster (DESI)

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

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

För att följa upp utvecklingen av digitaliseringen inom den offentliga förvaltningen används dessutom Europeiska kommissionens mätning eGovernment Benchmark.

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 Post- och telestyrelsen (PTS)
- It-incidentrapportering (PTS)

Målet för postsektorn följs upp genom bl.a.:

- Andelen brev som lämnats in till Postnord AB för övernattbefordran (fr.o.m. 2018 tvådagarsbefordran) och som delades ut inom tidsramen (PTS)

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

- 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, SCB, Riksrevisionen och Ekonomistyrningsverket samt Internetstiftelsens rapporter Svenskarna och internet 2020 och Digitalt utanförskap 2020 Q1.

4.3 Resultatredovisning

4.3.1 Digitaliseringen fortskrider

Tabell 4.1 Sveriges utveckling jämfört med EU:s övriga medlemsstater

Sveriges rangordning

Indikator/Index	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Övergripande rangordning ¹	2	3	3	2	2	2
Humankapital ²	3	3	3	2	2	2
Befolkningens användning av internetjänster ³	i.u.	i.u.	2	2	3	2
Digitala offentliga tjänster ⁴	5	7	8	6	9	10

¹ Den övergripande rangordningen är en summa av poängen inom fem huvudområden, konnektivitet, humankapital, användning av internetjänster, integrering av digital teknik samt digitala offentliga tjänster.

² Humankapital mäter digital kompetens i befolkningen och andelen som jobbar eller utbildar sig inom it.

³ Användningen av internetjänster innehåller indikatorer som speglar internetanvändningen generellt, men även mått för specifika områden såsom bankärenden och sociala nätverk.

⁴ Mäter på ett övergripande sätt både hur stor andel av befolkningen som använder digitala samhällstjänster och hur användbara dessa tjänster är. Även förvaltningens arbete med öppna data ingår.

Källor: DESI 2020 och Eurostat.

I DESI 2020 placerar sig Sverige högt inom de flesta av huvudområdena och enligt preliminära siffror för DESI 2021 ökar Sverige sitt resultat inom flera områden

jämfört med föregående år. Sveriges övergripande ranking i mätningen 2020 är en andraplats efter Finland.

Den digitala kompetensen har ökat under året

Pandemin har drivit den digitala utvecklingen framåt och visat att det går att ställa om snabbt och i stor skala. Under 2020 ökade andelen personer som för första gången började använda internet med en procent och de som sedan tidigare använde internet gör det i större utsträckning. De flesta nya användare är 76 år eller äldre och andelen användare i denna grupp ökade med nio procent. Närmare en tredjedel av befolkningen anger att de använder internet i högre eller mycket högre utsträckning än tidigare, enligt Internetstiftelsens rapport *Svenskarna och internet 2020*. Närmare sex procent av befolkningen använder aldrig eller sällan, dvs. inte dagligen, internet. Internetstiftelsen konstaterar i sin delrapport *Digitalt utanförskap 2020 Q1* att sällan- och icke-användare är en jämförelsevis liten grupp, men att den är sammankopplad med faktorer som inkomst, utbildning och ålder. Jämförelsevis med de som använder internet varje dag representeras gruppen i högre grad av de allra äldsta i befolkningen. Andra grupper som är överrepresenterade bland sällan- och icke-användare är personer med enbart grundskoleutbildning, boende på landsbygderna och de med lägre hushållsinkomst. Andelen med funktionsnedsättning är dubbelt så stor i gruppen sällan- och icke-användare än som bland befolkningen i stort. Sett till kön är skillnaderna små, även om något fler kvinnor (53 procent) än män (47 procent) är sällan- eller icke-användare.

Regeringen uppdrog i juni 2020 åt PTS att i samverkan med Myndigheten för digital förvaltning kartlägga och analysera erfarenheter kopplade till den digitala omställning som ägt rum med anledning av utbrottet av covid-19 (I2020/01584). PTS har i sin slutredovisning av uppdraget visat att det bl.a. finns brister i förmågan att verka digitalt inom många sektorer t.ex. gällande kompetens, delaktighet och betalningsmodeller. Myndighetens analys visar att digital kompetens och inte minst digital delaktighet är nödvändigt för att digital omställning ska vara möjlig (I2021/00116). Förslagen i rapporten bereds inom Regeringskansliet.

Av Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av statliga myndigheters digitalisering 2020 framgår att de myndigheter som presterar bäst följs upp i myndighetsdialogen, medan incitament via regleringsbrev och regeringsuppdrag inte verkar påverka resultatet lika mycket. Resultaten visar också att de myndigheter där den digitala verksamhetsutvecklingen drivs antingen av den högsta ledningen eller av kärnverksamhet och it i kombination presterar väl i mätningen. Mätningen visar fortsatt att det är lagar och regelverk samt brist på kompetens som uppges vara de största hindren för digitalisering av myndigheternas verksamhet.

Sverige har i jämförelse med andra av Europeiska unionens medlemsstater en hög andel it-specialister i arbetskraften, men enligt DESI 2020 är efterfrågan på kvalificerad arbetskraft fortsatt större än tillgången och det är en skev fördelning mellan könen. It- och telekomföretagen visar i sin återkommande undersökning som presenteras i rapporten *It-kompetensbristen* att kompetensbristen inom it är omfattande och att den i stort kvarstår från när mätningarna började 2012. Bristen på kompetens återfinns, enligt rapporten från 2020, bl.a. inom systemutveckling, artificiell intelligens (AI), it-säkerhet och användbarhetsdesign. Dessa områden är centrala inte bara för näringslivets utveckling utan även för den offentliga sektorns digitala omställning.

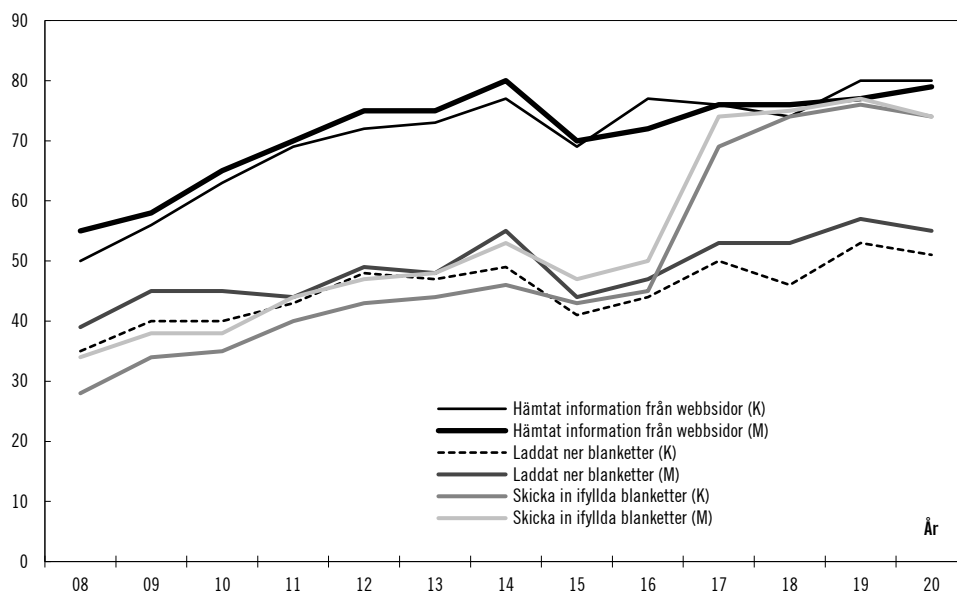
Regeringen har uppdragit åt Universitetskanslersämbetet och Tillväxtverket att tillsammans analysera och föreslå hur kompetensförsörjningen av digital spetskompetens kan utvecklas på kort- och lång sikt. Myndigheterna har i en delredovisning av uppdraget konstaterat att det är en utmaning att fånga digital spets-

kompetens i statistik och prognoser (I2020/02749). Utmaningarna grundar sig i att digital spetskompetens är utmanande att definiera och beskriva. Förmågan att löpande utvecklas på individnivå är nödvändig för att uppnå digital spetskompetens. För att säkerställa kompetensförsörjningen av digital spetskompetens behöver enligt myndigheterna insatser och utbildningsmöjligheter därför komplettera varandra vad gäller utformning, innehåll och målgrupp. Det framgår även att kvinnor med en eftergymnasial högre it-utbildning eller teknisk utbildning i klart lägre grad arbetar i matchande yrken jämfört med män.

Användningen av offentliga digitala tjänster ökar

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

Procent



Källa: SCB.

Enligt SCB:s statistik om it-användning bland privatpersoner i åldern 16–74 år är andelen kvinnor som har hämtat information från myndigheters webbplatser, t.ex. från Skatteverket eller Försäkringskassan, oförändrad (80 procent), medan andelen män som har hämtat information har ökat något (från 77 till 79 procent). Andelen som skickat in ifyllda blanketter, t.ex. använt en digital tjänst för att skicka in sin deklaration, ansökan om studiemedel, föräldrapenning, sjukpenning eller liknande minskade något under samma tidsperiod för både kvinnor och män och uppgår nu till 74 procent för båda grupperna.

För området Digitala offentliga tjänster i DESI placerar sig Sverige i mätningen 2020 på tionde plats. Området är en sammanvägning av indikatorer som rör digital förvaltning. Placeringen är en försämring från en nionde plats 2019.

I Europeiska kommissionens undersökning eGovernment Benchmark placerar sig Sverige på 13:e plats i mätningen 2020. Syftet med eGovernment Benchmark är att mäta den digitala mognaden i offentliga tjänster men även möjligheten att använda ett medlemslands digitala tjänster i andra europeiska länder. Placeringen är en nedgång från plats 11 i mätningen 2019. Jämfört med unionen i stort presterar Sverige väl inom de områden som mäts, men ligger efter jämförbara länder när det gäller de mätvärden som speglar viktiga förutsättningar för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. I mätningen framgår det att det fortfarande finns stora skillnader mellan olika livshändelser, exempelvis starta företag, flytta, studera, vilket visar att den digitala förvaltningen fungerar olika bra inom olika områden.

Antalet personer och företag som använder tjänsten Mina meddelanden för att ta emot digital myndighetspost fortsatte att öka under 2020. Antalet anslutna privatpersoner och företagare som mottagare uppgick till över 4,3 miljoner, vilket kan jämföras med omkring 3,7 miljoner mottagare 2019. På avsändarsidan ökade antalet anslutna statliga myndigheter och kommuner från 124 till 165 under 2020. Antalet meddelanden som skickas genom Mina meddelanden har ökat med 27 procent under 2020 och uppgår till över 52 miljoner.

Den svenska infrastrukturen för e-legitimationer kan ta emot gränsöverskridande inkommande trafik från elva av EU:s medlemsstater, vilket är en ökning med fyra medlemsstater från 2020. Regeringen har överlämnat propositionen Ytterligare kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om elektronisk identifiering (prop. 2020/21:81) till riksdagen med förslag för att möjliggöra användningen av europeiska elektroniska legitimationer i svenska offentliga nättjänster samt en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som krävs för att system för elektronisk identifiering ska anmälas för att kunna användas för gränsöverskridande elektronisk identifiering inom EU:s medlemsstater. Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2020/21:TU10, rskr. 2020/21:263) och lagändringarna trädde i kraft den 1 juni 2021.

Den digitala delaktigheten är hög men en utmaning för vissa grupper

Den digitala delaktigheten är fortsatt hög. Enligt DESI rankas Sverige på andra plats inom EU när det gäller befolkningens användning av internettjänster. SCB:s undersökning av befolkningens it-användning 2020 visar att omkring 88 procent av såväl kvinnor som män i åldern 16–85 år använder internet i stort sett varje dag, vilken är samma nivå som 2019.

Undersökningen Svenskarna och internet 2020 visar en bild av digitalisering som har satts på prov under pandemin och till stora delar hållit måttet. De som blivit nya internetanvändare under pandemin är framför allt de äldsta i befolkningen. Även personer med endast grundskoleutbildning, vilket är vanligare i de högre åldrarna, har ökat sin användning. Något fler personer med funktionsnedsättning började också använda internet under 2020. När det gäller nya internetanvändare handlar det om förändringar från en låg nivå, och felmarginalerna är höga, vilket gör det svårt att ge konkreta procentsatser för bl.a. könsfördelning. Enligt Internetsstiftelsens delrapport Digitalt utanförskap 2020 Q1 anger de flesta av de som inte använder internet (5 av 10) att de inte har något intresse för nätet och inte ser det som användbart, medan en mindre andel (2 av 10) anger att de inte vet hur de ska använda internet och att tekniken är krånglig. Kostnaden eller bristen på någon uppkopplad enhet uppfattas inte som ett större hinder, då en väldigt liten andel (endast 3 procent) uppgger detta som skäl.

Personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till vissa viktiga kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. PTS upphandlar sådana tjänster om marknaden inte tillgodoser behoven. Under 2020 upphandlade PTS fyra samtalsförmedlande tjänster till en total kostnad av ca 83 miljoner kronor. Förra året uppdrog regeringen åt PTS att bidra till tillgänglighet och användning av it för äldre med anledning av pandemin (I20020/01296). Inom ramen för uppdraget tog PTS fram vägledningar avsedda för äldre och personal som stöttar äldre inom områdena videosamtal, fjärrstyrningstjänster samt e-handel av mat och medicin. Insatserna finns samlade på plattformen Digitalhjälpen som är en del av PTS webbplats.

Under 2020 fortsatte Myndigheten för digital förvaltning uppbyggnaden av tillsynsverksamheten avseende lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Myndighetens granskning av tillgängligheten till digital offentlig service visar att det finns brister i tillgängligheten, ingen av de webbplatser som granskades under 2020 uppfyllde samtliga krav enligt den nämnda lagen.

Mer information redovisas under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg.

Hög tillit till digitala tjänster

Användning av och förtroendet för digitala tjänster förutsätter att medborgare har tillgång till, förmåga att använda samt känner tillit till en digital identitet. Enligt Eurostat har 86 procent av befolkningen i Sverige handlat på nätet de senaste 12 månaderna vilket är en ökning med 6 procentenheter jämfört med mätningen 2015 (könsuppdelad statistik finns inte tillgänglig).

Den vanligast förekommande e-legitimationen Bank-id utfärdas av Finansiell ID-Teknik BID AB och kan erhållas av personer som är kunder hos en bank och har ett svenskt personnummer. Fem procent av internetanvändarna saknar bank-id, enligt rapporten Svenskarna och internet 2020. Enligt statistik från Finansiell ID-Teknik BID AB från mars 2021 har ca 8 miljoner bankkunder Bank-id, varav ca 7,8 miljoner har mobilt Bank-id. Fördelningen av användningen av Bank-id från mars 2021 uppgick till 44,5 procent i internet- och mobilbankstjänster, 9,3 procent i offentlig sektor, 13,4 procent i finansiella tjänster, 17 procent i övriga portal- och privat tjänster och 15,3 procent i betaltjänster, t.ex. Swish, enligt statistik från Finansiell ID-Teknik BID AB. Könsuppdelad statistik saknas. Enligt statistik från e-legitimationsutfärdaren Freja eID AB från mars 2021 uppgick antalet registrerade användare till 142 000, vilket är en ökning med 288 procent jämfört med 2020.

Av betydelse för tilliten till digitala tjänster är vidare omfattningen av brottsligheten i den digitala miljön. Denna har ökat de senaste åren, och innebär bland annat ökade risker för välfärdsbrottslighet. Trygghet i den digitala miljön redovisas till viss mån i den nationella trygghetsundersökning som Brottsförebyggande rådet genomför årligen, se mer under utgiftsområde 4 Rättsväsendet, avsnitt 2.5.1 om utvecklingen av brottsligheten, tryggheten och förtroendet för rättsväsendet. Europeiska kommissionen har presenterat förslag om en inre marknad för digitala tjänster som till del ersätter reglerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationshällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden (direktiv om elektronisk handel). En av kärnfrågorna är att se över regler om ansvar för internetplattformar och andra förmedlingstjänster med utgångspunkt i den digitala utvecklingen.

En viktig aspekt på tillit för digitala tjänster är individens möjlighet till insyn och kontroll av data som finns om individen. Regeringen har därför uppdragit åt Arbetsförmedlingen, E-hälsomyndigheten, Myndigheten för digital förvaltning och Skatteverket att genomföra en omvärldsanalys och ta fram ett koncept som visar hur individens möjligheter till insyn och kontroll över de data om individen som finns hos offentlig sektor, och i förlängningen även de data om individen som finns hos privat sektor, kan öka (I2020/02024). Uppdraget har redovisats och redovisningen bereds inom Regeringskansliet.

Förbättrade förutsättningar för digital innovation och datadriven utveckling

Data är en förutsättning för digital innovation. Data som nyttiggörs kan öka konkurrenskraften, välfärden och hållbarheten. Europeiska kommissionen presenterade i februari 2020 en datastrategi med målet att unionen ska gå i spetsen för ett datadrivet samhälle som utgår från människans behov när det gäller datahantering. Syftet med strategin är bl.a. att skapa en inre marknad för data så att data kan flöda inom EU och

mellan olika sektorer samt användas på samma villkor. Kommissionen har vidare presenterat ett förslag till en förordning om dataförvaltning med nya regler för datahantering som ska göra det lättare för olika sektorer och länder att dela data. Förordningen förhandlas för närvarande inom rådet.

På ett nationellt plan fortsätter genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn. I september 2020 överlämnade Öppna datautredningen sitt huvudbetänkande Innovation genom information (SOU 2020:55). I betänkandet föreslås att direktivet ska genomföras genom en ny lag om öppna data som reglerar i vilka format och med vilka avgifter och andra villkor som information ska tillhandahållas. Vidare föreslås att den som begär tillgång till digital information har rätt att få del av den i ett digitalt format. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

På regeringens uppdrag har Myndigheten för digital förvaltning lanserat en ny version av Sveriges dataportal (dataportal.se). Portalen samlar vidareutnyttjare av data som kan söka bland datamängder som tillhandahålls av offentliga och privata datainnehavare och datainnehavare som i sin tur kan publicera datamängder för vidareutnyttjande. Antalet publicerade datamängder har mer än tredubblats under året (från 2 159 till 7 228), antalet kataloger som tillhandahålls till Sveriges dataportal har ökat från 42 till 66 och det finns nu 158 organisationer sökbara på dataportalen direkt eller indirekt via andra domänspecifika portaler. Med hjälp av fastställda principer, vägledning och rekommendationer har vidareutnyttjande och publicering förenklats. I Europeiska kommissionens Open Data Maturity Report 2020 avancerade Sverige under 2020 till plats 16, från plats 23 för åren 2018 och 2019.

Myndigheten för digital förvaltning har fått i uppdrag att främja offentliga aktörers förmåga att dela och nyttiggöra data så att data frigörs för utveckling av bl.a. artificiell intelligens (AI) och digital innovation. I uppdraget ingår att etablera en digital arena för att möjliggöra samverkan kring data och innovation baserad på data (I2021/01826). Regeringen har dessutom givit Arbetsförmedlingen m.fl. i uppdrag att utveckla förutsättningarna för tillgängliggörande av data och digital information om utbildning och arbetsmarknad, samt etablera former för förvaltning av en sammanhållen datainfrastruktur för kompetensförsörjning och livslångt lärande. Myndigheterna ska bl.a. tillgängliggöra, dela och nyttiggöra data för kompetensförsörjning och livslångt lärande (N2021/01915).

I internationell jämförelse har Sverige goda förutsättningar för digital innovation. Exempelvis rankas Sverige på första plats i Europeiska kommissionens European Innovation Scoreboard 2020, på andra plats i Global Innovation Index 2020 och på femte plats i Bloomberg Innovation Index 2021.

Programmet för ett digitalt Europa är ett nytt EU-instrument för perioden 2021–2027 och är till för att stödja den digitala omvandlingen, främst utvecklingen av ny teknik. Programmet omfattar totalt 7,6 miljarder euro. Regeringen har uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning att ansvara för samordning av programmet (I2021/01008). Inom ramen för programmet ska ett nätverk av europeiska digitala innovationshubbar tillsättas och regeringen har därför uppdragit åt Tillväxtverket att samordna de europeiska och svenska digitala innovationshubbarna (I2021/00794). Regeringen har vidare uppdragit åt Verket för innovationssystem (Vinnova), Myndigheten för digital förvaltning, PTS och Vetenskapsrådet att gemensamt ta fram ett förslag till utformning och genomförande av ett strategiskt program för att möta och leda i den digitala strukturomvandlingen (N2021/00041). Myndigheterna redovisade uppdraget den 17 maj 2021.

Innovativa och datadrivna lösningar för att möta samhällsutmaningar har tagits fram av marknadsaktörer inom ramen för bl.a. Hack for Sweden, där regeringen har uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning att genomföra innovationsinsatser för bl.a. utmaningarna till följd av den rådande pandemin (I2020/00911). Regeringen har också uppdragit åt samma myndighet att vara projektledare för utvecklingen av en digital infrastruktur för vaccinationsintyg (I2021/00395). Infrastrukturen ska utvecklas på ett sätt som stödjer utfärdandet av alla typer av bevis som krävs för att Sverige ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/953 av den 14 juni 2021 om en ram för utfärdande, kontroll och godtagande av interoperabla intyg om vaccination mot, testning för och tillfrisknande från covid-19 (EU:s digitala covidintyg) för att underlätta fri rörlighet under covid-19-pandemin. Myndigheten ska dessutom inom ramen för Hack for Sweden söka lösningar som kan öka den digitala inkluderingen för de tjänster som unionens intyg kräver (I2021/01336). Den som har vaccinerats mot covid-19 kan fr.o.m. den 1 juli 2021 beställa ett digitalt vaccinationsbevis via en e-tjänst hos E-hälsomyndigheten i syfte att underlätta resande inom EU. Under de första tre veckorna utfärdades ungefär 2 miljoner sådana bevis. För personer som inte har en e-legitimation finns en möjlighet att beställa ett vaccinationsbevis genom en blankett som fylls i och skickas till E-hälsomyndigheten. Myndigheten kan sedan skriva ut beviset och skicka det till folkbokföringsadressen. Den digitala tjänsten för vaccinationsbevis har sedan kompletterats med möjligheter att utfärda bevis om negativa test och tillfrisknande.

SCB har i sin rapport Artificiell intelligens (AI) i Sverige 2019 visat att 5,4 procent av företagen uppgav att de använt AI i någon form i sin verksamhet (uppgifter om könsfördelning saknas). Motsvarande siffra inom den offentliga sektorn var 10,2 procent. Av den forskande personalen i universitets- och högskolesektorn var det 12,2 procent som hade använt AI. Rapporten lyfter även fram ett antal hinder för att använda AI, däribland kompetens om hur AI kan användas och stöd inom rättsliga och etiska frågor. För att stärka den offentliga förvaltningens förmåga att använda AI har regeringen uppdragit åt Arbetsförmedlingen, Bolagsverket, Skatteverket och Myndigheten för digital förvaltning att genomföra insatser i form av att bl.a. ta fram förvaltningsgemensamma AI-verktyg och en vägledning för hur verksamheter i offentlig förvaltning kan använda AI och data (I2021/01825). Dessutom har Europeiska kommissionen presenterat ett förslag till en förordning om AI som för närvarande förhandlas. Syftet med förordningen är att harmonisera regler för AI inom EU, stärka den inre marknads konkurrenskraft och funktion samt att undvika fragmentering på den inre marknaden, skydda hälsa, säkerhet och grundläggande rättigheter, främja de positiva aspekterna av AI och säkerställa fri rörlighet av AI-system.

Tydligt ledarskap och styrning utvecklar digitaliseringspolitiken

För att möjliggöra att insatser för ökad digitalisering utformas på ett ändamålsenligt sätt och att dessa fokuserar på de områden där det finns störst behov är det viktigt för regeringen att få en löpande uppföljning, analys samt förslag till att utveckla regeringens politik. Detta är särskilt viktigt inom tvärsektoriella områden, liksom digitaliseringspolitiken. Regeringen har därför uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning att förbereda och genomföra övertagande av uppdrag från PTS avseende löpande uppföljning och analys inom digitaliseringspolitiken. Regeringen har även beslutat att fortsätta arbetet i Digitaliseringsrådet och förlängt rådet till den 31 december 2023. Digitaliseringsrådet fungerar rådgivande och bidrar med kunskap för att nå de övergripande målen i digitaliseringspolitiken.

Regeringen har under 2021 förlängt satsningen på regionala digitaliseringskoordinatorer och erbjuder regionerna att fortsätta att upprätthålla funktionen. Koordinatorerna finns i samtliga 20 regioner och i Gotlands kommun.

I januari 2021 överlämnade It-driftsutredningen sitt delbetänkande Säker och kostnadseffektiv it-drift (SOU 2021:1) med förslag för att tydliggöra de rättsliga förutsättningarna för statliga myndigheter att på ett säkert sätt kunna anlita privata leverantörer av it-drift. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Förvaltningsgemensam digital infrastruktur skapar förutsättningar för informationsutbyte

Regeringen beslutade under 2020 att förlänga uppdragen om att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte (I2019/03306) och ett nationellt ramverk för grunddata inom den offentliga förvaltningen (I2019/03307). Slutredovisningen har flyttats fram till den 1 december 2021. Uppdragen utförs av flera myndigheter i samverkan, Bolagsverket, Domstolsverket, E-hälsomyndigheten, Lantmäteriet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Riksarkivet, Försäkringskassan samt Skatteverket och leds av Myndigheten för digital förvaltning.

Regeringen och Sveriges Kommuner och Regioner inledde ett gemensamt arbete under 2020. Syftet är att etablera en process mellan staten, kommuner och regioner för utveckling och införande av en långsiktigt hållbar digital infrastruktur till stöd för välfärden.

Regeringen har i regleringsbrevet för 2020 uppdragit åt Myndigheten för digital förvaltning att vara nationell samordnare för arbetet med 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 dagsläget är över 70 statliga myndigheter identifierade som behöriga myndigheter, liksom alla kommuner, regioner samt vissa privata organisationer.

I början av 2021 slutredovisade PTS sitt uppdrag om att främja och följa införandet av standarden IPv6 och en kartläggning av tillhandahållandet av IPv6 i fasta allmänna kommunikationsnät i Sverige (I2020/00278).

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
Andel (%) hushåll och företag som har tillgång till:							
- bredband om minst 30 Mbit/s	i.u.	87	91	95	96	97	98
- bredband om minst 100 Mbit/s	i.u.	67	71	77	81	84	86
- bredband om minst 1 Gbit/s i den absoluta närheten ¹	i.u.	i.u.	i.u.	86	89	92	95
-bredband via fiber (hushållen)	54	61	66	72	77	80	82
Tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig					89	92	93 ²

¹ 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.

² PTS har ändrat metod för mätningen, varför tidigare siffror inte redovisas.

Källor: DESI och PTS. Metoden för DESI har ändrats 2020 jämfört med 2019.

Andelen 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 ökade 2020 jämfört med 2019. Tillgången till bredband via fiber uppgick totalt till över 82 procent av hushållen 2020, en ökning med ca 2 procentenheter jämfört med 2019. Ökningen från föregående år syns främst i områden utanför tätort och småort, där tillgången ökat med närmare 7 procentenheter till ca 55 procent. Tillgången i tätort eller småort var 2020 ca 85 procent, vilket är en ökning med ca 2 procentenheter jämfört med 2019. Skillnaden mellan glesbebyggda områden och tätbebyggda områden är därmed ca 31 procentenheter (36 procentenheter 2019).

För att åstadkomma bredbandsutbyggnad i områden där marknadskrafterna inte räcker till, har regeringen möjliggjort stöd för bredbandsutbyggnad. PTS administrerar det nationella stödet för utbyggnad av bredband. PTS har tilldelat stödsökande nätbyggare totalt 135,7 miljoner kronor, som har finansierat drygt 2 900 antal anslutningar/byggnader. Bredbandsstödet har bidragit till vidareutbyggnad av fasta nät genom att finansiera kommersiellt icke gångbar utbyggnad i glesbygden. God spridning till alla landsdelar har säkerställts genom att tillgängliga medel fördelats genom utlysning i Blekinge, Värmlands, Västernorrlands och Västra Götalands län.

Stöd för utbyggnad av bredband har även ingått i landsbygdsprogrammet och i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. Totalt omfattade satsningen på bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet 2014–2020 ca 4 353 miljoner kronor. Genom en övertäckning i landsbygdsprogrammets bredbandsstöd hösten 2020 har projekt för drygt 4 567 miljoner kronor beviljats stöd, 5 procent mer än vad som har budgeterats i programmet. Utöver detta har regeringen inom regionalfonden möjliggjort satsningar på 1,2 miljarder kronor för utbyggnad av större ortssammanbindande bredbandsnät i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. För mer information se utgiftsområde 19 Regional tillväxt och utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel.

Regeringen har fattat beslut om en fortsättning för dels Bredbandsforum (I2020/02967), dels uppdraget till PTS (I2020/02961) att vara ett stöd till Bredbandsforum och regeringen i arbetet med att främja tillgången till bredband. Bredbandsforums kansli lanserade tillsammans med Region Värmland i mars 2021 ett pilotprojekt för ökat samarbete i syfte att ytterligare främja utbyggnad av mobilnät. Regeringen har också beslutat att erbjuda regionerna och Gotlands kommun att upprätthålla en funktion som regional bredbandskoordinator även under perioden 2021–2025 i syfte att bidra till att frågorna även placeras i ett strategiskt regionalt utvecklingsperspektiv (I2020/02966). Regeringen har dessutom uppdragit åt PTS att lämna stöd till de regionala bredbandskoordinatorerna och årligen följa upp deras verksamhet. I PTS uppföljning för 2020 anges att viktiga uppgifter varit bl.a. samverkansinsatser mellan aktörer inom länet, kartläggning av bredbandstillgången och att stödja och främja kommunernas arbete med bredbandsfrågor (I2020/00965).

Trafikverkets handläggningstid för ledningsärenden för det statliga vägområdet har minskat från fyra månader 2019 till tre månader 2020 (Trafikverkets årsredovisning 2020). Regeringen uppdrog i regleringsbrevet för 2020 åt Trafikverket att korta handläggningstiderna och redovisa effekter av ändrade regler för ledningsärenden. Trafikverket redovisade uppdraget den 2 mars 2021. Trafikverket har genomfört flera åtgärder för att korta handläggningstiderna, bl.a. utveckling av systemstöd och effektivare arbetssätt.

Av lokaliseringsprincipen, som definieras i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725), följer att en kommunal åtgärd måste vara knuten till kommunens eget område eller dess medlemmar. I syfte att främja utbyggnaden av bredband har Regeringskansliet gett en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram förslag till undantag från

lokaliseringsprincipen som bl.a. styr var kommunala satsningar på bredbandsutbyggnad kan genomföras. Utredaren ska slutföra sitt uppdrag senast den 9 december 2021.

Regeringen har uppdragit åt PTS att lämna förslag på insatser som kan förbättra möjligheterna till god mobil uppkoppling för resenärer på fjärrtåg (I2020/02958). PTS redovisade uppdraget den 19 februari 2021 och regeringen remitterade PTS rapport under våren 2021 (I2021/00580). Beredning av rapporten pågår inom Regeringskansliet.

Tillgången till funktionellt internet och telefoni

Under 2020 tog PTS emot 67 ansökningar om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet, s.k. samhällsomfattande tjänster. I PTS senaste undersökning uppskattar myndigheten att det är ca 110 hushåll och företag som saknar möjlighet till uppkoppling för grundläggande internet, dvs. till en fast nätslutningspunkt som är utformad så att data kan tas emot med en hastighet om lägst 10 Mbit/s, via de befintliga näten, kopparnätet borträknat. De ca 110 hushåll och företag som saknar uppkoppling för grundläggande internet, enligt undersökningen, motsvarar ca 80 byggnader som inte har sådan tillgång. Enligt PTS bedömning saknar färre än 10 av dessa även tillgång till telefoni. PTS kartläggning visar att yttäckningen, dvs. den geografiska täckningen för mobiltelefoni, är fortsatt mycket god i Sverige.

Elektroniska kommunikationer

Goda förutsättningarna för väl fungerande marknader för elektroniska kommunikationer

Mediankostnaden per månad för bredbandsabonnemang och för mobilt bredband uppvisade sammantaget små ändringar mellan 2019 och 2020. De lägsta priserna för abonnemang på mobiltelefoni var enligt PTS statistik oförändrade mellan det fjärde kvartalet 2019 och motsvarande kvartal 2020. Även för fasta bredbandsabonnemang med 100 Mbit/s i båda riktningarna var de lägsta priserna i stort sett oförändrade mellan 2019 och 2020.

Enligt PTS rapport Svensk telekommarknad första halvåret 2020 fortsatte mängden datatrafik i mobilnäten att öka under det halvåret. Ökningen på 31 procent var ännu större än ökningen föregående period om 23 procent. En del av ökningen beror på att bredband via mobilnätet ersätter fast bredband där kopparnätet avvecklas. Privata abonnemang på mobilt bredband genererade i genomsnitt ungefär 45 gigabyte datatrafik per månad, en ökning från 28 gigabyte ett år tidigare eller med ungefär 62 procent. Den ökade efterfrågan på datatrafik år från år skapar också högre efterfrågan på frekvensutrymmen i radiospektrum.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (kodexen för elektroniska kommunikationer) beräknas vara genomförd i svensk lagstiftning under första halvåret 2022. Samordningen av unionens radiospektrumförvaltning stärks, vilket kan underlätta 5G-utbyggnaden och förenkla gränsöverskridande elektroniska kommunikationstjänster. Skyddet för slutanvändare uppdateras också med de nya reglerna, för att stämma bättre överens med de förutsättningar som i dag råder på marknaden för elektroniska kommunikationer. PTS ges nya verktyg att se till att konkurrensen på bredbandsmarknaden kommer alla slutkunder till del.

Ökat fokus på säkerhet

Utbyggnaden av 5G har fortsatt att vara en högprioriterad fråga för regeringen för att Sverige ska behålla sin plats som en ledande nation inom it och digitalisering. I början av 2021 genomförde PTS auktionen av frekvenser i 3,5 GHz- och 2,3 GHz-banden som är nödvändiga för en storskalig 5G-utbyggnad. De ändringar av lagen (2003:389)

om elektronisk kommunikation som beslutades av riksdagen i november 2019 (prop. 2019/20:15, bet. 2019/20:TU4, rskr. 2019/20:74) och som trädde i kraft den 1 januari 2020, har tillämpats av PTS vid tilldelningen och villkor med säkerhetskrav har knutits till radiotillstånden.

Sverige har genom PTS och MSB fortsatt att vara drivande i arbetet inom Europeiska unionen med genomförandet av den s.k. verktygslådan med rekommenderade åtgärder för 5G-säkerhet, t.ex. genom deltagande i arbetsgrupper inom unionen som rör standardisering. Den 31 mars 2021 inkom PTS med uppdragsredovisningen Kartläggning av de främsta hoten mot och risker för elektroniska kommunikationsnät i enlighet med det uppdrag regeringen gav myndigheten i april 2020. Av rapporten framgår det att det finns hot och risker kopplade till elektroniska kommunikationer, främst till de framtida 5G-näten, som gör att regeringen och PTS fortsatt bör prioritera säkerhetsarbetet och att vidta lämpliga åtgärder för att reducera riskerna (I2021/01082).

Tillhandahållare av allmänna kommunikationsnät och allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera driftsstörningar och integritetsincidenter till PTS. Under 2020 kom det in 36 incidentrapporter om driftsstörningar och avbrott av betydande omfattning. De vanligaste orsakerna till driftsäkerhetsincidenterna var, liksom tidigare år, konfigurations- och andra handhavandefel, hårdvarufel, kabelavgrävningar och strömavbrott. Under 2020 tog PTS emot 305 rapporter om integritetsincidenter, vilket är en ökning med nära 50 procent jämfört med året innan. PTS uppfattning är att den kraftiga ökningen till stor del beror på operatörernas förbättrade arbete med att upptäcka och rapportera incidenter.

Under 2020 arbetade PTS utifrån den framtagna inriktningen för myndighetens totalförsvarsplanering inom elektronisk kommunikation för perioden 2020–2025. I syfte att stärka förmågan inom området elektronisk kommunikation har PTS bl.a. arbetat med åtgärder som omfattar förstärkt reservkraft, transportabla mobilbasstationer, utredning om reservmateriel, förstudie för att skapa regional autonomi, förstärkt skydd av viktiga noder samt vidtagit åtgärder som rör skyddade anläggningar. PTS genomförde tillsammans med Stadsnätsföreningen övningen Telö 2020 Stadsnät och har deltagit i Totalförsvarsövning 2020 (TFÖ 2020). Ett ökat fokus har legat på postområdet där PTS bl.a. har påbörjat ett arbete med att ta fram ett inriktningsdokument för postsektorns totalförsvarsarbete. Vidare har PTS publicerat en förstudie med syfte att kartlägga behoven av brev- och pakettjänster inför och under höjd beredskap. Regeringen beslutade den 14 oktober 2020 propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) och riksdagen beslutade den 15 december 2020 att godkänna de i propositionen föreslagna målen för totalförsvaret, inklusive det civila försvaret (bet. 2020/21:FöU4, rskr. 2020/21:136). Med anledning av detta tillfördes ytterligare medel till PTS arbete med civilt försvar inom områdena för elektroniska kommunikationer och post för perioden 2021–2025.

På informations- och cybersäkerhetsområdet har samarbetet mellan PTS och övriga myndigheter inom Samverkansgruppen för informationssäkerhet (SAMFI) fortsatt stärkts. I mars 2021 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 (Ju2021/00986), se även utgiftsområde 6 Samhällets krisberedskap. PTS är också delaktig i arbetet med inrättandet av det nationella cybersäkerhetscentret i enlighet med regeringens uppdrag i december 2020 åt Försvarets radioanstalt, Försvarmakten, MSB och Säkerhetspolisen att fördjupa samverkan inom cybersäkerhetsområdet.

4.3.2 En postmarknad i kontinuerlig förändring

Under 2020 fanns det 28 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Under de senaste åren har Postnord AB:s marknadsandelar på brevmarknaden minskat, men 2019 skedde ett trendbrott och bolaget ökade sin marknadsandel. Även under 2020 ökade Postnord AB:s marknadsandel om än marginellt och ligger nu på 70–80 procent av antalet utdelade brev. Under 2020 ökade även marknadsandelen för den största konkurrenten Citymail Sweden AB (Citymail) något och ligger på 15–20 procent. Nedgången i brevvolymer mellan 2019 och 2020 var 11,8 procent. Sedan 2000 har brevvolymer minskat med 53,6 procent, se tabell 4.3.

Tabell 4.3 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000 (indexår)	3 426,3	100
...		
2016	2 273,1	66,3
2017	2 201,8	64,3
2018	2 018,4	58,9
2019	1 805,5	52,7
2020	1 592,5	46,4

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 AB, i rollen som utsedd till handhavare av den samhällsomfattande posttjänsten, med god marginal uppfyller befodringskraven genom att 98,1 procent av breven delades ut i tid under 2020, se tabell 4.4.

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

År	Årsmedel (%)
2016	91,3
2017	90,3
2018 (tvådagarsbefordran introducerades)	98,6
2019	97,7
2020	98,1

Källa: PTS.

Enligt PTS levererades nästan 192 miljoner paket på upp till 20 kg i Sverige under 2020. Av dessa var ca 22 miljoner returfraktsändelser, dvs. paket med vilka köparen returnerar varor till säljaren. Därutöver delades 48 miljoner paketbrev ut (en varuförskickelse som i postlagen [2010:1045] definieras som brev) genom den vanliga brevbäringen. Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2020 var det 1 303 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en ökning med 10 hushåll jämfört med motsvarande tidpunkt 2019.

Under 2020 var antalet klagomål till PTS om postfrågor 1 264 (könsuppdelad statistik saknas) vilket är en minskning jämfört med 2019 (1 614 klagomål). Av de inkomna klagomål som kan kopplas till en specifik operatör rör ca 70 procent Postnord AB (jämfört med 70 procent 2019) och 4 procent avser Citymail Sweden AB (jämfört med 10 procent 2019). Klagomålen på 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 2020 för andra 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 det 2019 postades 249,8 miljoner paket i Sverige varav 44,4 miljoner hade sin mottagare i utlandet (jämfört med 239,0 miljoner 2018 varav 40,5 miljoner hade sin mottagare i utlandet). Det delades ut 205,4 miljoner paket 2019 varav 34,7 miljoner kom från avsändare i utlandet (jämfört med 198,6 miljoner 2018 varav 34,9 miljoner kom från avsändare i utlandet). Sammantaget utgjorde inrikesmarknaden för paketleveranser 68 procent av marknaden 2019, utrikes inkommande 14 procent och utgående paket 18 procent. Inräknat alla paket 0–31,5 kg, såväl inrikes som utrikes export och import var Postnord AB den största paketoperatören i Sverige 2019. Näst störst är United Parcel Service Sweden Aktiebolag, UPS, om man räknar i termer av omsättning och DHL Express (Sweden) AB och DHL Freight (Sweden) AB om man räknar i antalet distribuerade paket.

Regeringen beslutade den 1 oktober 2020 att ge en särskild utredare i uppdrag att klargöra hur den samhällsomfattande posttjänsten ska finansieras när den inte längre kan vara fullt ut självfinansierad (dir. 2020:101). Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 januari 2023.

I april 2021 överlämnade Utredningen om postlagens tystnadsplikt sitt betänkande Ökade möjligheter att förhindra illegal handel via post (SOU 2021:29). Betänkandet har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

4.3.3 Tillgången till grundläggande betaltjänster är överlag tillfredsställande

En majoritet av länsstyrelserna, 18 av 21, 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 2020 från Länsstyrelsen i Dalarnas län (I2019/03214). Siffran är något högre än förra året då det var 17 av 21 länsstyrelser som bedömde att tillgången var tillfredsställande.

Enligt länsstyrelserapporten varierar tillgången till betaltjänster med användaren. Svårigheter att utföra grundläggande betaltjänster finns i högre utsträckning bland äldre, personer med funktionsnedsättning, asylsökande och nyanlända. Majoriteten av länsstyrelserna bedömer att situationen för äldre, asylsökande och nyanlända har försämrats under året. Detta uppges framför allt bero på pandemin och att möjligheten att betala med kontanter har försämrats. Länsstyrelserna bedömer att det finns en jämställdhetsaspekt gällande tillgänglighet till betaltjänster för äldre, så till vida att, de allt längre avstånden till banker och betaltjänstombud i glesbygd beräknas få större negativa konsekvenser för kvinnor i glesbygd än för män.

Antalet betaltjänstombud som är finansierade med medel beslutade av länsstyrelserna var 50 stycken i november 2020, vilket är fyra fler än året innan. Under 2020 fortsatte möjligheten att betala räkningar med personlig service att minska. Det fanns under 2020 sammanlagt 1 223 ställen för betalningsförmedling runt om i landet. Sedan 2019 har det skett en minskning med drygt 90 ställen. Jämfört med 2011 har antalet ställen där det är möjligt att betala räkningar mer än halverats. Minskningen är procentuellt sett relativt jämnt spridd mellan länen. Enligt statistik från Tillväxtverket har 112 tätorter i Sverige längre än 25 kilometer till närmaste betalningsförmedling.

Från och med den 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 kontanthantering i stort se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella institutioner.

4.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Goda förutsättningar för att bli bäst i världen på digitalisering

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits har bidragit till en ökad måluppfyllelse. Covid-19-pandemin har visat på behovet av en väl utbyggd digital infrastruktur samt att alla måste ha möjlighet att delta i det digitala samhället. Trenden att Sverige halkar efter andra jämförbara länder vad gäller utveckling inom digitalisering av den offentliga förvaltningen fortsätter. Sveriges fallande placering i internationella index beror till viss del på att andra länders digitaliseringstakt ökar snabbare än takten i Sverige. Utmaningar finns även kopplade till den svenska decentraliserade förvaltningsmodellen. Denna leder till bl.a. svårigheter att etablera och nyttja förvaltningsgemensamma möjligheter, osäkerhet gällande tolkningen av regelverk samt begränsningar vad gäller möjligheter att behandla personuppgifter, vilket försvårar eller hindrar tillgång till och delning av data. Regeringen bedömer dock att den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen för informationsutbyte och arbetet med att etablera ett nationellt ramverk för grunddata har skapat bättre förutsättningar. Arbetet med denna infrastruktur är ett viktigt verktyg för att uppnå ökad samordning och styrning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen och i förlängningen för att uppnå regeringens mål om en öppnare förvaltning med hög kvalitet och effektivitet.

Regeringens samlade bedömning är att takten i bredbandsutbyggnaden har varit för låg för att uppnå regeringens mål för 2020. För att åstadkomma utbyggnad i områden där marknadskrafterna inte räcker till har regeringen möjliggjort stöd för bredbandsutbyggnad vilket har medfört viss utbyggnad i dessa områden. Regeringen konstaterar att skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd visserligen minskar, men att det fortfarande är en ojämn fördelning av tillgången i landet. Bedömningen är att det finns goda chanser att nå målet om att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska kommunikationstjänster, inte minst bredband. Detta beror till stor del på att tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför 10 Mbit/s är mycket god.

Regeringens arbete med genomförandet av EU:s kodex för elektronisk kommunikation, genom den nya lagen om elektronisk kommunikation av vilken ett utkast har remitterats, bidrar till uppfyllelsen av delmålet om elektronisk kommunikation. Tillgång till tjänster på en gränsöverskridande digital marknad samt utbyggnad och utveckling av nya tekniker som 5G och 6G främjas också. Genom PTS auktioner av frekvenser i 3,5 GHz- och 2,3 GHz-banden bedömer regeringen att det finns förutsättningar för en bred utbyggnad av 5G. Detta är centralt för att uppnå målet om effektiva och säkra elektroniska kommunikationer som motsvarar användarnas behov. Regeringen bedömer även att de robusthetshöjande åtgärder som genomförts med statliga medel, genom PTS försorg, har bidragit till säkrare och robustare elektroniska kommunikationer.

Fortsatt stort förändringstryck för postsektorn

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn uppfylls, men att den svenska postmarknaden alltså befinner sig under ett stort förändringstryck, bl.a.

beroende på ett utökat användande av olika tjänster för digital kommunikation. Postmarknaden har också påverkats av pandemin. Vidare har e-handeln ökat vilket leder till att varuförsändelserna blir allt fler. Samtidigt har brevvolymerorna fortsatt att falla under 2020 och då i ännu högre takt än under 2019. Regeringen konstaterar att det inte finns några tecken på att volymminskningen på den svenska brevmarknaden kommer att avstanna. Dessa motsatta utvecklingstrender gör att förändringen av postmarknaden fortsätter och att förutsättningarna på postmarknaden förändras i snabb takt. Detta leder till att även förutsättningarna för att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst påverkas.

Grundläggande betaltjänster påverkas av digital delaktighet

Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna huvudsakligen uppfylls. Möjligheten att betala med kontanter bedöms ha försämrats under pandemin vilket framför allt drabbat äldre, asylsökande och nyanlända samtidigt som insatser för den digitala delaktigheten fått en skjuts framåt. Tillgången till grundläggande betaltjänster påverkas av insatser som görs inom andra områden, så som digital delaktighet, tillgång till digital infrastruktur, regional- och landsbygdsutveckling, kommersiell service samt finansmarknaden.

4.5 Politikens inriktning

Digitalisering bidrar till omställning av samhället

Regeringen ser positivt på digitaliseringens möjligheter. Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Att ligga i framkant av en säker och användarcentrerad digital utveckling förbättrar Sveriges möjligheter till såväl ekonomisk som social hållbarhet och att kunna uppnå andra politiska mål. Digitaliseringen har avgörande betydelse för Sveriges ekonomiska återhämtning efter pandemin, näringslivets konkurrenskraft och en grön omställning efter pandemin.

Covid-19-pandemins påverkan på människors liv och på samhällsekonomin har visat hur viktigt det är med digitalisering och hur betydelsefulla tidigare investeringar i den digitala infrastrukturen har varit. Det har skett ett digitalt språng och den digitala kompetensen i samhället har ökat. Användning av digitala verktyg och tjänster har mildrat några av de negativa konsekvenserna av pandemin och möjliggjort att många har kunnat hålla kontakten, arbeta hemifrån och studera på distans. Det har varit avgörande för att hålla igång många företag och upprätthålla offentlig service.

Behovet av styrning och samordning av den digitala infrastrukturen är fortsatt stort både inom enskilda sektorer och på förvaltningsgemensam nivå. Det pågående arbetet med att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte och grunddata fortskrider. Arbetet är viktigt för att möta behoven av ökad styrning och samordning och för att den offentliga förvaltningen på ett säkert och effektivt sätt ska kunna utbyta och hantera data. Infrastrukturen skapar möjligheter till effektivisering, att säkerställa korrekt användning av offentliga medel och ökad samordning inom den offentliga sektorn, vilket har potential att frigöra resurser för välfärden.

En samsyn behövs mellan staten och kommunsektorn avseende mål, takt, finansiering och ansvar för utveckling av välfärdens digitala infrastruktur. Regeringen har därför tecknat en avsiktsförklaring med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) om ökad digitalisering och minskat it-krångel. Det kan till exempel handla om förbättringar avseende elektroniska tjänstelegitimationer, gemensamma tekniska standarder och säkra meddelanden mellan dem som arbetar i kommuner, regioner och statliga myndigheter. Regeringen avser att tillföra medel för att utöka samarbetet mellan

staten, kommuner och regioner och för att utveckla välfärdens digitala infrastruktur. Förslaget är i linje med ett åtgärdsförslag från Valfärdskommissionen.

Den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen skapar också förutsättningar för att kunna uppnå kraven i 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. Regeringen avser att tillföra medel till Myndigheten för digital förvaltning för att säkerställa att den offentliga förvaltningen klarar av att leva upp till dessa krav och för att göra det enklare för privatpersoner och företag att agera på EU:s inre marknad.

Det är viktigt att individen har möjlighet att själv välja leverantör av digitala tjänster. Regeringen avser därför att under 2022 lägga fram förslag om lagstiftning om ett auktorisationssystem för e-legitimation och digital post. I förslaget som remitterats föreslås bl.a. att det skapas förutsättningar för ett valfrihetssystem för att skapa möjlighet att ta ut avgifter för användning, samt att införa ersättning till godkända leverantörer av e-legitimation och digitala brevlådor (I2020/03269).

En viktig fråga i sammanhanget är tillgången och nyttiggörandet av data. Data är en viktig strategisk resurs och en förutsättning för att fullt ut kunna använda digitaliseringsens möjligheter för verksamhetsutveckling och innovation till exempel med hjälp av artificiell intelligens (AI). Utvecklingen av hur data används och styrs måste ske i linje med reglerna om bl.a. dataskydd, den nationella säkerheten och immaterialrätt samt beakta brottsbekämpningens behov och företagens behov av dataflöden för handel på den inre marknaden och globalt.

Programmet för ett digitalt Europa är ett EU-instrument för att stödja den digitala omvandlingen och främja utvecklingen av ny teknik och datadelning inom unionen. Genomförande av programmet förutsätter informationsinsatser och samordning, varför regeringen avser att tillföra medel till Myndigheten för digital förvaltning.

Det är viktigt att den digitala utvecklingen av välfärden inte hindras av t.ex. onödiga formkrav eller föråldrad lagstiftning. Medel tillförs för ett arbete med att identifiera juridiska hinder för digitalisering och för att utarbeta förslag till anpassning av gällande rätt. Arbetet bör bedrivas samlat med berörda aktörer såsom statliga myndigheter, regioner, kommuner och de som arbetar i välfärden.

Regeringen avser att tillföra medel under 2022 till Integritetsskyddsmyndigheten för myndighetens tillsynsverksamhet för att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet. (Se vidare under utgiftsområde 1 Rikets styrelse.)

En väl utbyggd digital infrastruktur bidrar på ett tydligt sätt till den digitala omställningen i Sverige. Hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband och stabila mobila tjänster av god kvalitet. Regeringen verkar för att bredbandsmålen ska nås.

Regeringens utgångspunkt för bredbandsutbyggnaden är en marknadsmässig utbyggnad som kompletteras med offentliga insatser. För att nå målen krävs fortsatta investeringar i utbyggnad av näten, insatser från marknaden, staten samt kommuner och regioner, liksom efterfrågan av denna infrastruktur i kombination med betalningsvilja hos hushåll och företag.

I delar av landet kan inte utbyggnad av den digitala infrastrukturen ske på marknadsmässig grund. Särskilt gäller detta 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 avser att tillföra 500 miljoner

kronor till det nationella stödsystem som beslutades efter förslag i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1, utg. omr. 22).

Alla hushåll och företag i landet ska ha tillgång till grundläggande telefoni och internet. Regeringen tillför därför 14 miljoner kronor för åtgärder inom samhällsomfattande tjänster i enlighet med förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet.

Postmarknaden kommer fortsätta att förändras

Postmarknaden fortsätter att genomgå genomgripande förändringar. Regeringen fortsätter att följa utvecklingen på postmarknaden bl.a. genom Postfinansieringsutredningen.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.5 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

2020	Utfall	62 812	Anslagssparande	2 135
2021	Anslag	75 724 ¹	Utgiftsprognos	76 961
2022	Förslag	87 679		
2023	Beräknat	88 563 ²		
2024	Beräknat	90 394 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 87 679 tkr i 2022 års prisnivå.

³ Motsvarar 88 620 tkr i 2022 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.6 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:1 Post-och telestyrelsen

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	74 724	74 724	74 724
Pris- och löneomräkning ²	2 955	3 738	4 510
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	10 000	10 101	11 160
varav BP22 ³	8 000	8 000	6 000
– Administration SOT telefoni och internet	6 000	6 000	6 000
– Genomförande av Sveriges återhämtningsplan	2 000	2 000	
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	87 679	88 563	90 394

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslaget ökas med 6 000 000 kronor för 2022 för administration av insatser för att i enlighet med svensk lagstiftning och EU-lagstiftning säkerställa att slutanvändare har tillgång till funktionellt internet och telefoni. För 2023 och 2024 beräknas anslaget öka med 6 000 000 kronor för respektive år. Regeringen avser att ge PTS i uppdrag att vidta åtgärder för att kunna genomföra den del av Sveriges återhämtningsplan (Fi2020/03864) som avser bredbandsutbyggnad. Arbetet ska bestå i att säkerställa processer för användning av medel och att tillhörande villkor motsvarar de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens. PTS behöver tillföras ytterligare medel för detta arbete. Anslaget bör därför ökas med 2 000 000 kronor för 2022. För 2023 beräknas anslaget ökas med 2 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att 87 697 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telesstyrelsen* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 88 563 000 kronor och 90 394 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.7 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomstitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt – kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2020	97 288	284 815	302 588	-17 773	25 692
Prognos 2021	100 000	302 062	309 866	7804	17 888
Budget 2022	110 000	309 900	323 600	13 700	4 188

Källa: PTS budgetunderlag 2022–2024.

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 309 900 000 kronor för 2022.

Tidigare har regeringen begärt att riksdagen ska fastställa ett årligt avgiftsuttag för att hantera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektroniska kommunikationer. Åtgärderna finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och elektronisk kommunikation*. Framöver kommer regeringen inte att begära att riksdagen fastställer avgiftsuttaget utan följa upp avgiften mot dess ekonomiska mål. Riksdagen kommer även fortsättningsvis att få information om avgiftsuttaget.

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

2020	Utfall	133 775	Anslagssparande	2 503
2021	Anslag	136 278 ¹	Utgiftsprognos	135 110
2022	Förslag	136 278		
2023	Beräknat	136 278		
2024	Beräknat	136 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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 medier.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.9 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	136 278	136 278	136 278
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	136 278	136 278	136 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21: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 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 136 278 000 kronor och 136 278 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 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 2023–2026.

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 2022 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 2023–2026.

Tabell 4.10 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025-2026
Ingående åtaganden	151 087	116 225	300 000			
Nya åtaganden	71 129	279 251	116 002			
Infriade åtaganden	-105 991	-95 476	-116 002	-120 000	-100 000	-80 000
Utestående åtaganden	116 225	300 000	300 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	300 000	300 000	300 000			

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.11 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

2020	Utfall	25 121	Anslagssparande	2 916
2021	Anslag	28 037 ¹	Utgiftsprognos	27 797
2022	Förslag	28 037		
2023	Beräknat	28 037		
2024	Beräknat	28 037		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.12 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	28 037	28 037	28 037
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	28 037	28 037	28 037

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21: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 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 28 037 000 kronor och 28 037 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2023–2026.

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 2022 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2023–2026.

Tabell 4.13 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025-2026
Ingående åtaganden	34 702	21 239	15 000			
Nya åtaganden	13 693	15 000	41 372			
Infriade åtaganden	-27 156	-21 239	-11 372	-18 000	-16 000	-11 000
Utestående åtaganden	21 239	15 000	45 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	45 000	45 000	45 000			

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	62 119 Anslagssparande	2 725
2020			
2021	Anslag	54 844 ¹	Utgiftsprognos 54 374
2022	Förslag	104 844	
2023	Beräknat	104 844	
2024	Beräknat	104 844	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.15 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	54 844	54 844	54 844
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	50 000	50 000	50 000
<i>varav BP22</i>	<i>50 000</i>	<i>50 000</i>	<i>50 000</i>
<i>– Medfinansiering av EU-programmet Digital</i>	<i>50 000</i>	<i>50 000</i>	<i>50 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	104 844	104 844	104 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 50 000 000 kronor för 2022 för medfinansiering av EU-programmet Digital. För 2023 och 2024 beräknas anslaget ökas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 104 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 104 844 000 kronor och 104 844 000 kronor.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

2020	Utfall	287 982	Anslagssparande	7 287
2021	Anslag	1 820 014 ¹	Utgiftsprognos	1 799 460
2022	Förslag	1 561 014		
2023	Beräknat	345 014		
2024	Beräknat	347 014		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 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 all- varliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhälls- omfattande 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.17 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	1 845 014	1 845 014	1 845 014
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-284 000	-1 500 000	-1 498 000
varav BP22	508 000	8 000	8 000
– SOT- internet och telefoni	8 000	8 000	8 000
– Bredbandsutbyggnad	500 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 561 014	345 014	347 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 500 000 000 kronor för 2022 till det nationella stödsystem som beslutades efter förslag i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/230:1 utg.omr. 22). Anslaget ökas med 8 000 000 kronor för 2022 för att i enlighet med svensk lagstiftning och EU-lagstiftning säkerställa att slutanvändare har tillgång till funktion- ellt internet och telefoni. För 2023 och 2024 beräknas anslaget ökas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 1 561 014 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 345 014 respektive 347 014 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2022 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 540 000 000 kronor 2023–2032.

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 2022 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 540 000 000 kronor 2023–2032.

Tabell 4.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusentals kronor

	Utfall 2020	Prognos 2021	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025– 2032
Ingående åtaganden	203 139	182 506	498 314			
Nya åtaganden	35 875	407 481	231 988			
Infriade åtaganden	-56 508	-91 673	-190 302	-252 012	-179 500	-108 488
Utestående åtaganden	182 506	498 314	540 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	745 000	545 000	540 000			

4.6.6 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tabell 4.19 Anslagsutveckling 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tusental kronor

2020	Utfall	Anslagssparande
2021	Anslag	151 191 ¹ Utgiftsprognos 149 895
2022	Förslag	156 845
2023	Beräknat	158 909 ²
2024	Beräknat	158 624 ³

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 156 865 tkr i 2022 års prisnivå.

³ Motsvarar 154 938 tkr i 2022 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.20 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	145 691	145 691	145 691
Pris- och löneomräkning ²	1 026	2 938	4 517
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	10 128	10 280	8 416
<i>varav BP22³</i>	<i>10 200</i>	<i>10 200</i>	<i>10 200</i>
– Medel för samordning av DIGITAL	2 400	2 400	2 400
– Analys och uppföljning av digitaliseringspolitiken	4 800	4 800	4 800
– Arbete med de juridiska förutsättningarna för digitalisering	3 000	3 000	3 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	156 845	158 909	158 624

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2023–2024 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

För att finansiera arbetet med de juridiska förutsättningarna för välfärdens digitalisering ökas anslaget med 3 000 000 kr. För 2023 och 2024 beräknas anslaget ökas med motsvarande belopp. För att finansiera analys och uppföljning av digitaliseringspolitiken ökas anslaget med 4 800 000 kronor 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget ökas med motsvarande belopp. För att finansiera samordning av programmet för ett digitalt Europa ökas anslagen med 2 400 000 kronor 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget ökas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 156 845 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget uppgå till 158 909 000 kronor respektive 158 624 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.21 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Ackumulerat resultat
Utfall 2020	-	-	-	-
Prognos 2021	9	9	-	-
Budget 2022	15	15	-	-

Källa: Myndigheten för digital förvaltning.

Myndigheten för digital förvaltning disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut för elektronisk identifiering.

Tabell 4.22 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras) ¹	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt – kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2020	-	-	-	-	
Prognos 2021		-		-	
Budget 2022	2 900	-	-5 000	-2 100-	- 2 100

¹ Avgifter tas inte ut för full kostnadstäckning under 2022.

Källa: Myndigheten för digital förvaltning.

Regeringen avser att under 2022 lägga fram förslag om lagstiftning om ett auktorisationssystem för e-legitimation och digital post och därmed skapa möjlighet att ta ut avgifter för användning, samt att införa ersättning till godkända leverantörer av e-legitimation och digitala brevlådor. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 2 915 000 kronor för 2022.

4.6.7 2:7 Digital förvaltning

Tabell 4.23 Anslagsutveckling 2:7 Digital förvaltning

Tusental kronor

2020	Utfall	Anslagssparande
2021	Anslag	68 144 ¹ Utgiftsprognos 67 560
2022	Förslag	195 994
2023	Beräknat	215 744
2024	Beräknat	153 894

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2021 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.24 Förändringar av anslagsnivån 2022–2024 för 2:7 Digital förvaltning

Tusental kronor

	2022	2023	2024
Anvisat 2021¹	73 644	73 644	73 644
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	122 350	142 100	80 250
<i>varav BP22</i>	<i>99 600</i>	<i>125 600</i>	<i>92 000</i>
– Medel för samordning av DIGITAL	-3 000	-3 000	-3 000
– Analys och uppföljning av digitaliseringspolitiken	-6 000	-6 000	-6 000
– Genomförande av EU-förordningen SDG	58 600	84 600	51 000
– Välfärdens digitala infrastruktur	50 000	50 000	50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	195 994	215 744	153 894

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2020 (bet. 2020/21:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att uppfylla kraven i 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 ökas anslaget med 58 600 000 kronor. För 2023 beräknas anslaget ökas med 84 600 000 kronor och för 2024 beräknas anslaget ökas med 51 000 000 kronor. Anslaget ökas med 50 000 000 kronor under 2022 för att utveckla välfärdens digitala infrastruktur. För 2023 och 2024 beräknas anslaget ökas med motsvarande belopp. Från och med 2025 beräknas anslaget ökas med 20 000 000 kronor. För att finansiera analys och uppföljning av digitaliseringspolitiken minskas anslaget med 6 000 000 kronor 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget minskas med motsvarande belopp. För att finansiera samordning av programmet för ett digitalt Europa minskas anslagen med 3 000 000 kronor 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget minskas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 195 944 000 kronor anvisas under anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget uppgå till 215 744 000 kronor respektive 153 894 000 kronor.