

## Trafikutskottets yttrande 2021/22:TU3y

# Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021

---

## Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet uppmanade den 22 mars 2022 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2021/22:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdagsskrivelser som har riktats till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. Utskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt är korrekt och att den ger en rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. Utskottet konstaterar dock liksom föregående år att det finns ett flertal tillkännagivanden som har beretts under lång tid och anser därför att det är mycket angeläget att regeringen agerar snabbare och respekterar de majoritetsbeslut som riksdagen har fattat i dessa frågor.

# Utskottets överväganden

## Skrivelsen

I skrivelsen lämnar regeringen en redovisning av vilka åtgärder som regeringen har vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som har överlämnats till regeringen. Redovisningen omfattar huvudsakligen åtgärder under tiden den 1 januari–31 december 2021.

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas beslut och beredningsläget för sammanlagt 37 riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. Av dessa har 11 skrivelser slutbehandlats under det gångna året, medan 26 skrivelser bereds vidare.

### Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden

Riksmöte	Antal skrivelser	Slutbehandlade	Bereds vidare
2004/05	1		1
2005/06	1		1
2012/13	1		1
2013/14	1		1
2014/15	3	1	2
2015/16	1		1
2016/17	4	1	3
2017/18	3		3
2018/19	5		5
2019/20	4	1	3
2020/21	10	6	4
2021/22	3	2	1
<i>Summa</i>	<i>37</i>	<i>11</i>	<i>26</i>

### Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas nio tillkännagivanden som slutbehandlade. Nedan följer en redovisning över det arbete som regeringen har utfört med anledning av tillkännagivandena.

### Tilkännagivanden som redovisas som slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tilkännagivande
2014/15:194	Sjösäkerhet inom fritidsbåtslivet
2016/17:220	Luftfart
2019/20:218	Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering Särskilt om sjöfartsledningens miljöstyrande effekt
2019/20:223	Tillstånd för virkesupplag på allmän väg
2020/21:161	Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis

Möjlighet till distansutbildning  
Transportstyrelsens handläggningstid  
Anslagskredit

2020/21:409

---

### *Sjösäkerhet inom fritidsbåtslivet*

I riksdagsskrivelse 2014/15:194 finns ett tillkännagivande där regeringen uppmanas att införa förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter.

Regeringen påminner om att den i april 2019 beslutade om en ändring i förordningen om användning av vattenskoter, vilket innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 juni 2019. Vidare beskriver regeringen arbetet med att ta fram ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Regeringen beslutade i april 2021 om propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190), som bl.a. innehåller en ny lag om förarbevis för vattenskoter. Regeringen biföll sedermera regeringens förslag och lagarna träder i kraft den 1 maj 2022.

Regeringen konstaterar därmed sammanfattningsvis att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### *Luftfart*

Riksdagsskrivelse 2016/17:220 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder, som t.ex. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle.

Regeringen framhåller att det genom förslag i budgetpropositionen för 2018 (utg.omr. 24) gjordes en satsning på forskning om och utveckling av biobränsle för flyg. Anslaget 1:5 Näringslivsutveckling ökades med 20 miljoner kronor för 2018, 30 miljoner kronor för 2019 och 50 miljoner kronor för 2020 för att stödja utvecklingen av biobränsle till flyg. Regeringen anger att den i februari 2018 uppdrog åt en särskild utredare att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen med hög klimatprestanda kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan samt att vid behov föreslå hur det eller de styrmedel som är lämpligast för att minska flygets utsläpp genom användning av hållbara biobränslen bör utformas. Utredaren skulle vidare bedöma dels vilken inblandning av biobränsle som är rimlig att uppnå när styrmedel som utredningen föreslår ska träda i kraft, med hänsyn till tillgång och pris på sådana bränslen samt efterfrågan i andra sektorer, dels förutsättningarna för att öka inblandningen av hållbara biobränslen över tid utifrån samma faktorer. Utredaren överlämnade i mars 2019 betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11). Regeringen föreslog senare propositionen Reduktionsplikt för flygfotogen (prop. 2020/21:135). Riksdagen antog regeringens lagförslag, vilket införde en reduktionsplikt på flygfotogen fr.o.m. den 1 juli 2021.

Vidare återger regeringen att Transportstyrelsen i augusti 2019 uppdrogs att analysera möjligheterna till en differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika fligheter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biojetbränsle. Uppdraget redovisades i juni 2020. Därtill uppdrog regeringen Trafikverket i regleringsbrevet för budgetåret 2020 att genomföra en förstudie som belyser i vilken utsträckning den av staten upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen att minska flygets klimatpåverkan samt tillgänglighet i hela landet, vilken redovisades i december 2020. Därefter beslutade regeringen i mars 2021 om propositionen Miljöstyrande start- och landningsavgifter (prop. 2020/21:154), där regeringen föreslogs få 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 och lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021. Därutöver beslutade regeringen i juni 2021 om en ändring av förordningen om flygplatsavgifter som innebär att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2021 och bestämmelserna om differentierade flygplatsavgifter tillämpades första gången vid beslut om 2022 års avgifter. Slutligen anger regeringen att en promemoria remitterades under hösten 2021, med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer för resor, bl.a. flygresor.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

### *Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering och särskilt om sjöfartsledningens miljöstyrande effekt*

Riksdagsskrivelse 2019/20:218 innehåller två tillkännagivanden om sjöfartsfrågor. I det första tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande. I det andra tillkännagivandet uppmanas regeringen att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

När det gäller tillkännagivandet om Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform anger regeringen att Statskontoret i januari 2022 gavs i uppdrag att, med stöd av Statens väg- och transportforskningsinstitut, utvärdera Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och lämna förslag på hur Sjöfartsverkets verksamhet kan organiseras och finansieras för att mer ändamålsenligt styra mot en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Vidare framhåller regeringen att den i budgetpropositionen för 2020 angav att den ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker

sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet. I regleringsbrevet för budgetåret 2020 för Sjöfartsverket angav regeringen att som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller för Sjöfartsverket att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt samt att medel som används till miljöincitament inte omfattas av restriktionen. Enligt regeringen medger detta utrymme för Sjöfartsverket att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder, vilket Sjöfartsverket genomförde vid den senaste avgiftshöjningen som trädde i kraft den 1 januari 2022.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandena är slutbehandlade.

### *Tillstånd för virkesupplag på allmän väg*

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 innehåller totalt tre tillkännagivanden. I ett av dessa anför riksdagen 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.

Regeringen framhåller att Trafikverket har genomfört förändringar i den operativa hanteringen av tillstånden för virkesupplag så att tillstånd som meddelas gäller över längre tid. Regeringen meddelar vidare att den genom beslut om ändring av vägförordningen tagit bort möjligheterna för den statliga väghållaren Trafikverket att fr.o.m. den 1 januari 2022 ta ut avgifter för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg.

Regeringen konstaterar sammantaget att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### *Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis, möjlighet till distansutbildning och Transportstyrelsens handläggningstid*

Riksdagsskrivelse 2020/21:161 innehåller totalt tre tillkännagivanden. I det första tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att skyndsamt se till att en möjlighet införs att förlänga giltighetstiden för yrkeskompetensbevis och undantaget för utgångna yrkeskompetensbevis fram till utgången av 2021. I det andra tillkännagivandet hänvisas till vad utskottet anfört om utökade möjligheter till distansutbildning. I det tredje tillkännagivandet hänvisas till vad utskottet anfört om skyndsamt hantering av ansökningar om att bedriva verksamhet som utbildningsanordnare.

Regeringen hänvisar till att den i propositionen Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis (prop. 2020/21:195) föreslog en ändring som möjliggjorde en förlängning av giltighetstiden för yrkesförarkompetensbevis med sex månader från och med det datum då bevisen går ut.

I fråga om tillkännagivandet om möjlighet till distansutbildning hänvisar regeringen till att den i januari 2021 beslutade en ändring i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens som tillfälligt utökade möjligheten till distansutbildning vid fortbildning.

Relaterat till tillkännagivandet om Transportstyrelsens handläggningstid uppger regeringen att den har inhämtat information från Transportstyrelsen om hur myndigheten handlägger denna typ av ärenden. Regeringen förklarar att ett komplett ärende tar ca 1–3 veckor att handlägga och att ca 4 av 5 ansökningar behöver kompletteras på grund av ofullständiga utbildningsplaner. Regeringen anger också att Transportstyrelsen arbetar med informationsinsatser, dialog och e-tjänster för att minska handläggningstiden, liksom att det under våren 2021 planerades att en uppdatering av det digitala utbildningsplansstödet skulle tas i drift, vilket kan minska mängden kompletteringar och därmed även handläggningstiden. I propositionen Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis (prop. 2020/21:195) redogör regeringen för de nämnda uppgifterna och anför att den anser att de åtgärder som Transportstyrelsen vidtar för att skynda på hanteringen av ansökningar är tillräckliga och att ingen ytterligare åtgärd krävs.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandena är slutbehandlade.

### *Anslagskredit*

Riksdagsskrivelse 2020/21:409 innehåller totalt tre tillkännagivanden som handlar om framtidens infrastruktur. I ett av dessa anges att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur.

Regeringen uppger att den maximala kreditnivån för enskilda ramanslag regleras i 8 § budgetlagen. Vidare anger regeringen att frågan om nivåerna på Trafikverkets anslagskredit analyserades i samband med beredningen av regleringsbrevet för budgetåret 2022. Regeringens beslut om regleringsbrevet för Trafikverket fattades den 16 december 2021. Av beslutet framgår att anslagskrediten för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur har höjts till 10 procent för budgetåret 2022.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **Tillkännagivanden under fortsatt beredning**

Regeringen uppger att 31 tillkännagivanden inom trafikutskottets beredningsområde är under fortsatt beredning. Nedan följer en redovisning av det arbete som regeringen har utfört med anledning av dessa tillkännagivanden och i förekommande fall en redovisning av den fortsatta beredningsprocessen.

#### **Tillkännagivanden som redovisas vara under beredning**

<b>Riksdagsskrivelse</b>	<b>Tillkännagivande</b>
2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar
2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst
2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur
2014/15:144	En strategi för luftfarten
2014/15:206	Lastbilars och bussars längd och vikt

2015/16:226	Bromma flygplats
2016/17:101	Regionala flygplatser
2016/17:185	En strategi för luftfarten
2016/17:238	Långa lastbilar
2017/18:104	En strategi för luftfarten Regionala flygplatser
2017/18:198	Ett gemensamt europeiskt luftrum
2017/18:324	Självkörande fordon
2018/19:165	Fördjupad översyn av förarutbildningen
2018/19:176	Regional samverkan
2018/19:258	Inlandssjöfart och kustsjöfart
2018/19:259	Mätarställningen på bilar
2018/19:277	Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen
2019/20:74	Instansordning vid överklagan
2019/20:223	Självkörande fordon Tunga transporter
2019/20:323	Synfälsdefekter och dispens
2020/21:162	Översyn av väglagen
2020/21:334	Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats
2020/21:379	Omfattning av lagen om förarbevis för vattenskoter Utbildningsverksamhet Utfärdare av förarbevis
2020/21:409	Särskilt om anskaffning av isbrytare Utbyggnaden av laddinfrastruktur
2021/22:81	Det nationella basutbudet av flygplatser

### *Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar*

Trafikutskottets äldsta tillkännagivande som fortfarande bereds finns i riksdagsskrivelse 2004/05:178 och rör sjösäkerhet. I tillkännagivandet framförs att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar.

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). Regeringen hänvisar till att en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp utarbetades och remitterades under 2008. Vidare uppger regeringen att Havs- och vattenmyndighetens redovisning av ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster och om att analysera behovet av särskild reglering för sådana farkoster lämnades 2013. Därtill anger regeringen att den under 2016 respektive 2018 remitterade dels en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, dels en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter. I april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen om användning av vattenskoter som innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år, och i april 2021 beslutade

regeringen om propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190), där en ny lag om förarbevis för vattenskoter föreslås. Riksdagen antog de föreslagna lagarna i juni 2021. Lagarna innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har ett förarbevis samt att förarbevis får utfärdas till den som har fyllt 15 år och genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Lagarna träder i kraft den 1 maj 2022.

Regeringen avser att fortsätta analysera frågan om förarbevis för andra typer av fritidsbåtar eftersom flera remissinstanser förordar detta. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Flygtrafikledningstjänst*

I riksdagsskrivelse 2012/13:259 finns ett tillkännagivande om luftfartsfrågor. I skrivelsen tillkännages att den lokala flygtrafikledningen på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket.

Regeringen hänvisar till riksdagens beslut i juni 2014 om ändring i luftfartslagen som innebär att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återreglerades. I betänkandet som låg till grund för riksdagsskrivelsen angavs att regeringen förväntades åtgärda tillkännagivandet genom en ändring i luftfartsförordningen. Regeringen redovisar att det som kvarstår är ändringar i luftfartsförordningen för att hantera s.k. samfällda terminalområden. I januari 2014 remitterades ett förslag till en sådan ändring samtidigt som ett utkast till lagrådsremiss med ändringar i luftfartslagen. I sammanhanget anför regeringen att förslaget till förordningsändringar fick kritik av remissinstanserna och att det därav inte var möjligt att besluta om förordningsändringarna. Regeringen lyfter fram att Luftfartsverket under våren 2019 redovisade uppdraget om en förstudie för ny utformning av luftrummet, benämnt Luftrum 2040. Mot bakgrund av eventuell inverkan av de kommande förslagen i rapporten inväntades rapporteringen av förstudien innan arbetet med förordningsändringen fortsatte. Regeringen uppger att nästa steg i beredningen bedöms vara att ta fram en lämplig utformning av förordningsändringen och en konsekvensanalys av ändringen, liksom att förslaget behöver remissbehandlas. Regeringen anger att inriktningen fortfarande är att ett förslag till en förordningsändring ska tas fram. Slutligen uppger regeringen att Transportstyrelsen har följt upp ett tidigare beslut om tilldelning av luftrum i flygplatsers närhet och att det därvid framkommit att det finns behov av att tydliggöra vad som ska gälla för de flygplatser som har s.k. samfällda terminalområden. Mot denna bakgrund anser regeringen att det finns förutsättningar för att bereda ett ställningstagande till hur denna fråga ska hanteras i förhållande till konkurrensutsättningen, men att ytterligare underlag från myndigheten kan behövas. Regeringen arbetar för närvarande med att ta fram ett sådant uppdrag till Transportstyrelsen.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.



### *Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur*

I riksdagsskrivelse 2013/14:372 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Regeringen redovisar att frågan om underhåll av järnvägens infrastruktur behandlades av utredningen om järnvägens organisation genom delbetänkandet från 2015 Koll på anläggningen (SOU 2015:42). Regeringen framhåller att Trafikverket i maj 2016 fick i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning av järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget i en delrapport i oktober 2016 och i en slutrapport i februari 2017. Utöver förslag på möjliga åtgärder för att driva och underhålla det statliga järnvägsnätet i egen regi, innehöll slutrapporten även förslag på vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Regeringen gav återigen Trafikverket i uppdrag i januari 2017 att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. I slutrapporten från 2018 konstaterar Trafikverket att man har uppfyllt uppdraget vad gäller att vidta åtgärder för att i egen regi genomföra leveransuppföljningar och att rekryteringsinsatser fortgår i fråga om manuella underhållsbesiktningar. Trafikverket framhöll att pågående utvecklingsarbete avseende tillgångsstrategi och en uppkopplad anläggning kommer att medföra att behoven av manuell underhållsbesiktning kommer att minska och vara utformad samt bedrivs i en annan form, liksom att den manuella underhållsbesiktningen fortsättningsvis ska utföras av entreprenörer i en övergångsperiod. Vidare gav regeringen en särskild utredare i mars 2018 i uppdrag att utreda hur ett överförande av verksamhet som avser järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, från Infranord AB till Trafikverket skulle kunna genomföras. Regeringen beslutade 2018 och 2019 om två tilläggsdirektiv till utredaren för att analysera behovet av långsiktiga marknadsförutsättningar för basunderhåll och föreslå eventuella förändringar i syfte att främja konkurrens och aktörers vilja att etablera sig på marknaden. Utredaren ska vidare analysera om och, i så fall, hur en överföring kan ske samt beskriva vilka funktioner, till vilken volym och var det är geografiskt ändamålsenligt att Trafikverket bedriver basunderhåll i egen regi. Uppdraget redovisades i betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) i mars 2020. Slutligen uppger regeringen att Trafikverket i december 2021 gavs i uppdrag att redovisa dels vilka kostnader som bedöms uppstå till följd av ett eventuellt genomförande av visst underhåll i egen regi, dels vilka konsekvenser detta bedöms medföra för övrig verksamhet. Trafikverket redovisade uppdraget den 20 april 2022.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *En strategi för luftfarten*

I riksdagsskrivelse 2014/15:144 finns ett tillkännagivande om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Regeringen redogjorde i skrivelse 2016/17:75 för att regeringen i januari 2017 antog En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem och därmed gjorde bedömningen att tillkännagivandet var slutbehandlat. Trafikutskottet framförde dock att regeringens bedömning var otillfredsställande (yttr. 2016/17:TU4y).

Riksdagen riktade sedermera i riksdagsskrivelse 2016/17:185 ett nytt tillkännagivande till regeringen om att regeringen snarast borde utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft. Regeringen lämnade därefter i budgetpropositionen för 2018 (utg.omr. 22) en närmare redogörelse för flygstrategin och konstaterade att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. I budgetberedningen motsatte sig trafikutskottet regeringens bedömning, varpå riksdagen beslutade om ett nytt lika lydande tillkännagivande (rskr. 2017/18:104).

Regeringen informerar om att infrastrukturministern i mars 2018 höll ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med i framtagandet av regeringens flygstrategi. Regeringen tillsatte under 2018 en utredning om styrmedel för att främja användningen av biobränsle för flyget. Inom Regeringskansliet påbörjades även ett arbete med den flygplatsöversyn som aviserades i flygstrategin. Regeringen pekar också på att Luftfartsverket i maj 2018 uppdrogs att genomföra en fördjupad studie om utformningen av det svenska luft- rummet, benämnt Luftrum 2040. Luftfartsverket redovisade i maj 2019 uppdraget i rapporten Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet. Vidare uppdrog regeringen i maj 2018 åt Statens energimyndighet att främja hållbara biobränslen för flyg. Där ingick också uppdrag om att myndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att internationell bunkring vid svenska flygplatser i möjligaste mån med förnybara drivmedel. I sammanhanget lyfter regeringen fram att Statens energimyndighet i regleringsbrevet för budgetåret 2021 uppdrogs att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg och uppdraget vidgades till att omfatta satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätagasdrift, inklusive tanknings- och laddinfrastruktur. Regeringen uppdrog även i juni 2018 åt Transportstyrelsen att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare, vilket redovisades i juni 2019.

Vidare fortsatte regeringen under 2019 att bedriva arbetet med luftfarts- politiken inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017. I sammanhanget framhåller regeringen att Arlandarådets arbete är avslutat sedan den 31 mars 2019 (ytterligare information om hanteringen av Arlandarådets arbete finns under rubriken Bromma flygplats som behandlar riksdagsskrivelse 2015/16:226). På internationell nivå framhåller regeringen att generalförsamlingen för Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) ägde rum under hösten 2019. Regeringen beskriver att Sverige var mycket aktivt i både förberedelserna och EU-

koordineringen inför och under generalförsamlingen och agerade i enlighet med flygstrategins prioriteringar. Under 2019 ägde förhandlingar rum i syfte att liberalisera Sveriges bilaterala luftfartsavtal med tredjeland.

Under 2020 påverkades luftfarten av covid-19-pandemin. Regeringen vidtog en rad stödåtgärder för flygbranschen, såsom statliga kreditgarantier under 2020 för svenska flygföretag, kapitaltillskott till SAS AB och Swedavia AB, tillskott till Luftfartsverket, extra driftsbidrag till icke-statliga flygplatser under 2020 samt införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa regionala flygplatser. Riksdagen har efter förslag från regeringen även avsatt 75 miljoner kronor för att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin. Därtill uppdrogs Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021. När det gäller arbetet på EU-nivå framhåller regeringen att olika åtgärder beslutades för att förhindra att flygbolagen förlorar oanvända start- och landningstider. Utöver detta präglades EU-arbetet av förhandlingar om den fortsatta relationen mellan Storbritannien och EU samt det gemensamma europeiska luftrummet som presenterades i september 2020. Regeringen informerar vidare om att Infrastrukturdepartementet mottog redovisningar av tre olika regeringsuppdrag inom luftfartsområdet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget om miljöstyrande start- och landningsavgifter. Trafikanalys redovisade uppdraget att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Statens energimyndighet, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen om obligatoriska klimatdeklarationer i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Därtill redovisade Trafikanalys ett kunskapsunderlag om eldrivna flygplan.

Under 2021 såg regeringen ett behov av att komplettera det nationella nätet av beredskapsflygplatser med ytterligare ett antal temporära beredskapsflygplatser för att tillgodose behovet av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg. I december 2020 uppdrog regeringen därför åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021. Uppdraget har förlängts flera gånger, slutligen t.o.m. den 31 december 2021. Regeringen pekar också på att Trafikverket i december 2021 uppdrogs att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2022. För att tillgodose behovet av samhällsviktigt flyg beslutade regeringen i december 2020 att förlänga uppdraget om införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa regionala flygplatser med uppdrag till Trafikverket att upphandla flygtrafik på dessa linjer t.o.m. den 30 juni 2021. Regeringen beslutade därefter i juni 2021 att förlänga uppdraget ytterligare t.o.m. den 31 december 2021. Efter förslag från regeringen fattade riksdagen under 2021 beslut dels om kreditgarantier, dels om att stöd genom statlig medfinansiering tillfälligt bör lämnas till verksamheten för samordning av ankomst- och avgångstider (slots) för flygplatser i Sverige till följd av pandemin. När det gäller arbetet på EU-nivå

lyfter regeringen särskilt fram att rådet och Europaparlamentet under hösten förhandlat med målet att nå en överenskommelse gällande omarbetningen av det gemensamma europeiska luftrummet. Vidare pekar regeringen på att det regleras grundläggande lufttrafikrättigheter inom handels- och samarbetsavtalet mellan EU och Storbritannien med anledning av landets utträde. Regeringen framhåller också att Sverige har ingått ett samförståndsavtal med Storbritannien om ytterligare trafikrättigheter för frakt som innebär att lufttransportföretag från Storbritannien får rätt att landa i Sverige för att utföra reguljära och icke reguljära lufttransporttjänster med gods mellan punkter i Sverige och punkter utanför EU som en del i en transport som börjar eller slutar i Storbritannien. Regeringen tillägger att motsvarande rättighet ges till EU-lufttrafikföretag i förhållande till Storbritannien. När det gäller miljö- och klimatarbetet nämner regeringen att EU-kommissionen i juli 2021 presenterade ett förslag till ny förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart, vilket innebär att krav ställs på inblandning av hållbara flygbränslen i fossilt jetbränsle. Förslaget började behandlas i rådet under hösten 2021 och trepartsförhandlingar förväntas inledas hösten 2022. Vidare har riksdagen efter förslag från regeringen beslutat att bemyndiga regeringen att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl, vilket gör det möjligt för regeringen 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. Därtill framhåller regeringen att den i juni 2021 beslutade om ändring av förordningen om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan. Regeringen pekar också på att en promemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer för resor, bl.a. flygresor, remitterades under hösten 2021.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Lastbilars och bussars längd och vikt*

Riksdagsskrivelse 2014/15:206 innehåller ett tillkännagivande som behandlar lastbilars längd och vikt. I tillkännagivandet framförs att regeringen skyndsamt behöver utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärlighet. Det behövs enligt tillkännagivandet också en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter.

Regeringen beslutade i februari 2017 om propositionen Godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112) där det föreslås en ny bärlighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer. Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag fattat beslut om att införa en ny bärlighetsklass i lagen om vägtrafikdefinitioner. Regeringen återger att den i februari 2018 beslutade om nödvändiga ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Ändringarna trädde i kraft den 1 april 2018 och de

första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik samma år. Regeringen uppger att Trafikverkets ambition är att det statliga vägnätet som har bärighetsklass BK4 ska utvecklas från nuvarande ca 20 procent till att uppemot 40 procent av vägnätet ska vara upplåtet för BK4 vid slutet av 2025. Regeringen tillägger att den i november 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018 och bedöms ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker samt konstruktioner. Därutöver anger regeringen att Trafikverket i augusti 2018 fick i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades i mars 2019. Inom Regeringskansliet bereds förslag till ändringar i dels trafikförordningen, dels vägmärkesförordningen för att möjliggöra att på vissa utpekade vägar föra fordonståg som är upp till 34,5 meter långa. Regeringen anger att den avser att hantera frågan vidare under våren 2022.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Bromma flygplats*

Riksdagsskrivelse 2015/16:226 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats.

Regeringen påminner inledningsvis om att den i december 2015 beslutade att begränsa det uppdrag som hade getts till den statliga samordnaren för Bromma flygplats under 2014, till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Övriga delar av uppdraget upphörde. Den statliga samordnaren redovisade i april 2016 rapporten Mer flyg och bostäder, vilken remissbehandlades. Regeringen beslutade i januari 2017 om en nationell flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Vidare pekar regeringen på att Arlandarådet inrättades i maj 2017 för att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken, liksom tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådets arbete är avslutat sedan den 31 mars 2019. Regeringen lyfter fram att förutsättningarna för flyget har förändrats påtagligt sedan dess, framför allt med anledning av pandemin och eftersom flygandet minskade även före pandemin. I sammanhanget lyfter regeringen fram att Swedavia AB har konstaterat att det inte finns behov av ytterligare kapacitetsutbyggnad i form av en rullbana på Arlanda flygplats under de närmaste åren. Regeringen framhåller också att Swedavia AB i september 2020 redovisat en konsekvensanalys avseende den fortsatta driften av Bromma flygplats, som innehåller bedömningen att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare. Därefter uppdrog regeringen i april 2021 åt en s.k. bokstavsutredare att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma

flygplats. Arbetet redovisades i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet. Regeringen framhåller att promemorian remissbehandlades samtidigt som Swedavia AB:s sammanfattning av konsekvensanalysen avseende den fortsatta driften av Bromma flygplats.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Regionala flygplatser*

I riksdagsskrivelse 2016/17:101 finns ett tillkännagivande där regeringen uppmanas att värna de regionala flygplatserna i sin aviserade flygstrategi.

Regeringen framhåller att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi där man bl.a. understryker betydelsen av de regionala icke-statliga flygplatserna i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I budgetpropositionen för 2018 (utg.omr. 22) angav regeringen att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. Trafikutskottet motsatte sig regeringens bedömning, varpå riksdagen i riksdagsskrivelse 2017/18:104 återigen riktade ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna.

Regeringen uppmärksammar att EU-kommissionen i maj 2017 antog omarbetade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige har lämnat till kommissionen och innebär bl.a. att driftsstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen. Enligt regeringen ska de nya reglerna genomföras i Sverige för att skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Regeringen hänvisar även till Regeringskansliets interna arbete med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna som ska tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser i enlighet med den nationella flygstrategin 2018. På grund av pandemin uppger regeringen att arbetet tillfälligt har nedprioriterats eftersom mer akuta åtgärder för flygplatserna har behövts. Efter regeringens förslag inrättades ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser. I december 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021 då pandemin visat på ett behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård. Uppdraget har förlängts flera gånger. Regeringen uppdrog vidare åt Trafikverket i december 2021 att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2022. Regeringen anger att översynen kommer att ligga till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Enligt regeringen omfattar översynen de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser och den statligt upphandlade flygtrafiken.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *En strategi för luftfarten*

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 finns ett tillkännagivande om att en luftstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Se ovanstående redovisning av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandet.

### *Långa lastbilar*

När det gäller väg- och fordonfrågor finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2016/17:238, där riksdagen uppmanar regeringen att skyndsamt se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Se ovanstående redovisning av tillkännagivandet om lastbilars längd och vikt (rskr. 2014/15:206) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandet.

### *En strategi för luftfarten och regionala flygplatser*

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden om luftfartsfrågor, ett där riksdagen anför att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid, och ett om regionala flygplatser och behovet av en nationell flygstrategi.

Se ovanstående redovisning av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten och regionala flygplatser (rskr. 2014/15:144 och 2016/17:101) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandena.

### *Ett gemensamt europeiskt luftrum*

I riksdagsskrivelse 2017/18:198 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör prioritera arbetet med EU-initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky, SES) för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet.

Regeringen redovisar att regeringens flygstrategi från 2017 anger att Sverige ska fortsätta att vara ledande i utvecklingen av effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Enligt regeringen är ett fullt genomförande av SES är en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten, liksom för att möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Regeringen konstaterar att Sverige i jämförelse med andra EU-medlemsstater i hög grad uppnår målen på EU-nivå. I sammanhanget uppger regeringen att Sverige tillsammans med Danmark har inrättat ett geografiskt funktionellt luftrumsblock, vilket erbjuder integrerade och operationella undervägstjänster till luftrumsanvändarna, som ett led i att uppfylla de europeiska målen. Inom det svensk-danska gemensamma luftrummet, och tillsammans med Estland, Finland, Lettland och Norge, erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast möjliga flygväg mellan två orter.

Regeringen framhåller att EU-kommissionen i mars 2019, inför den tredje referensperioden för prestationer och avgiftssättning 2020–2024, fattade beslut om genomföranderegler. På grund av pandemin fastställdes aldrig prestationsplanen. Kommissionen beslutade i stället i oktober 2020 att särskilda regler ska gälla för prestationssystemen under 2020 och 2021. Medlemsstaterna presenterade i november 2021 sina reviderade förslag till prestationsplaner utifrån de särskilda reglerna.

Regeringen förklarar att ärendet bedöms kunna slutbehandlas efter det att kommissionen har godkänt Sveriges förslag till reviderad prestationsplan. Kommissionen har meddelat sin avsikt att besluta om godkännande av medlemsstaternas prestationsplaner under april 2022. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Självkörande fordon*

I riksdagsskrivelse 2017/18:324 finns ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon.

Regeringen påminner om att en särskild utredare 2015 gavs i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. Utredaren överlämnade i mars 2018 slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Regeringen framhåller även att det pågår intensiva internationella processer inom både UNECE och EU gällande strategiska överväganden för införandet av automatiserad körning. I sammanhanget lyfter regeringen fram att EU-kommissionen har antagit dels en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet, dels en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet. Vidare anger regeringen att en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inrättades i augusti 2018. Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Därutöver tillägger regeringen att en s.k. bokstavsutredare i juni 2020 gavs i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor, dels om ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels om främjandet av ökad användning av geostaket. Bokstavsutredaren redovisade uppdraget i promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, vilken senare har remissbehandlats.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Fördjupad översyn av förarutbildningen*

I riksdagsskrivelse 2018/19:165 finns ett tillkännagivande om dels behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över.



Regeringen framhåller att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och i januari 2019 överlämnat en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Regeringen tillägger att Statens väg- och transportforskningsinstitut under 2018 utvärderade begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Slutsatsen var att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt, eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Regeringen uppdrog i september 2019 åt Transportstyrelsen att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, där det ingick att överväga ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha samt införande av en begränsning att endast Trafikverkets eller en godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov. Uppdraget redovisades i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Regeringen beslutade i juli 2021 en ändring i körkortsförordningen som innebär att vid körprov för körkortsbehörighet B får endast fordon användas som ägs eller innehas av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola. Regeringen tillägger att den samtidigt beslutade en ändring i vägtrafikdataförordningen som innebär ett krav på registrering av den elev som ett handledarskap avser, vilket har möjliggjort för Transportstyrelsen att begränsa antalet elever som en handledare kan ha till fem stycken. Förordningsändringarna trädde i kraft den 1 december 2021. Regeringen beslutade i januari 2022 om lagrådsremissen Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet på transportområdet.

Regeringen avser att under våren 2022 överlämna en proposition till riksdagen. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Regional samverkan*

I riksdagsskrivelse 2018/19:176 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar.

Regeringen redovisar att den i juni 2017 uppdrog åt Trafikverket att kartlägga hur verkets och kommunernas samarbete ser ut vad gäller Trafikverkets roll i samhällsplaneringen och kopplingen till de kommunala planeringsprocesserna enligt plan- och bygglagen, med ett särskilt fokus på kopplingen mellan planeringen av infrastrukturprojekt och bostadsbyggande. I redovisningen av uppdraget identifierades ett antal förbättringsförslag, vilka verket arbetar vidare med. I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) redogör regeringen för sin bedömning att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras och att en förutsättning är att det finns en samsyn mellan de olika nivåerna om de övergripande målsättningarna med planeringen samt att roller och ansvar är väl definierade. I propositionen aviserar regeringen vidare att frågan om en mer samordnad bebyggelse-,

trafik- och transportinfrastrukturplanering ska analyseras vidare. Regeringen lyfter också fram att Boverket under 2020 publicerat en ny nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Regeringen uppdrog också i juni 2020 åt Trafikverket m.fl. att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod. I uppdraget betonar regeringen bl.a. att den nationella infrastrukturplaneringen bör samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen i stort, vilket innebär att Trafikverket ska beskriva samordningen med annan fysisk planering på lokal och regional nivå. Inriktningsunderlaget redovisades i oktober 2020 och utgjorde underlag för propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), vilken regeringen beslutade om i april 2021. Regeringen anför i propositionen att Trafikverket i samhällsplaneringen ska säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag. Regeringen gav senare i juni 2021 Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen, där det anges att regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) ska utgöra utgångspunkten för arbetet. Uppdraget redovisades i november 2021. Därutöver uppdrog regeringen åt Statskontoret i april 2021 att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod att lösa stora samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Uppdraget ska redovisas senast den 6 augusti 2022.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Inlandssjöfart och kustsjöfart*

I riksdagsskrivelse 2018/19:258 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör fortsätta att prioritera arbetet med att främja vattenvägarna och underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter.

Regeringen påminner om att Trafikverket i maj 2019 överlämnade ett regeringsuppdrag i rapporten Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart – 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart 2019. Femton av förslagen rör inlandssjöfart. Regeringen uppger att Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket arbetar med att genomföra förslagen. Sjöfartsverket och Trafikverket utreder dessutom vilka åtgärder som krävs för att göra de nya områdena för inre vattenvägar farbara för inlandssjöfart. Regeringen framhåller även att Transportstyrelsen tidigare pekat ut ytterligare ett antal inre vattenvägar i Sverige och informerat EU-kommissionen om dessa. I sammanhanget uppger regeringen att EU-kommissionen antog en delegerad akt i april 2021 med reviderade bilagor till direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i

inlandssjöfart, där de nya utpekade inre vattenvägarna återfinns, vilket innebär att fartyg som är certifierade nu har fler inre vattenvägar i Sverige att segla på.

Regeringen uppger även att Trafikverket 2019 utsåg en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart inom ramen för den nationella godstransportstrategin. Samordnarens uppdrag löper t.o.m. 2024. Vidare framhåller regeringen att Trafikverket i september 2021 redovisade rapporten Tilläggsuppdrag hamnar som tagits fram inom ramen för den nationella samordnarens arbete, vars fokus är hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Regeringen lyfter också fram att Trafikverket i januari 2022 gavs i uppdrag att bl.a. föra en dialog med Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd en likvärdig tillämpning av hamn- och farledsavgifterna när det gäller miljö- och klimatstyrningsincitamenten.

Slutligen påminner regeringen om att den i budgetpropositionen för 2021 föreslog en förlängning av möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022. Efter regeringens förslag avsatte riksdagen för detta ändamål 50 miljoner kronor per år för 2021 och 2022. Regeringen tillägger att det i budgetpropositionen för 2022 föreslogs en förlängd och breddad ekobonus om totalt 300 miljoner kronor under perioden 2022–2024, vilket bl.a. skulle riktas till sjötransporter i syfte att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Riksdagen avsatte för detta ändamål 100 miljoner kronor för 2022.

Regeringen anger att den avser att återkomma till riksdagen under 2022. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Mätarställningen på bilar*

I riksdagsskrivelse 2018/19:259 finns ett tillkännagivande om 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 vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Regeringen uppger att frågan hanteras av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå. Därtill anger regeringen att Transportstyrelsen i april 2021 gavs i uppdrag att utreda och, om lämpligt, föreslå författningsförslag så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen också genomföra åtgärder så att ett fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2022.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

*Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen*

I riksdagsskrivelse 2018/19:277 finns ett tillkännagivande om tillämpningen av fyrstegsprincipen.

Regeringen redovisar att Trafikverket har genomfört ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer i granskningsrapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30).

Vidare har regeringen i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) och åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen (steg 2). Regeringen anger också att den i juni 2020 uppdrog åt Trafikverket m.fl. att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod. Uppdraget omfattar att ta fram scenarion baserade på antaganden om bl.a. steg 1-åtgärder, där regeringen understryker att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1-åtgärder och steg 2-åtgärder.

Regeringen uppger att Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget i oktober 2020 och att det utgjorde underlag för infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) som överlämnades till riksdagen i april 2021. Regeringen framhåller att propositionen anger att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och att den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning. I propositionen görs även förtydliganden om fyrstegsprincipen, exempelvis att statliga åtgärder enligt principens första steg huvudsakligen är åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, såsom ekonomiska och administrativa styrmedel. Andra s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder kan inrymmas i infrastrukturplaneringen. Därtill anger regeringen att Trafikverket i juni 2021 uppdrogs att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Uppdraget redovisades i november 2021, och Trafikverket redogör för hur myndigheten har utarbetat planförslaget utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt och att fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Regeringen framhåller därtill att förslaget till en ny nationell plan har remissbehandlats och att ett beslut om att fastställa en ny nationell plan för transportinfrastrukturen under våren 2022 har fattats. Slutligen påminner regeringen om att Trafikverket enligt sin instruktion ansvarar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, liksom att Trafikanalys enligt sin instruktion ska följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och den internationella modellutvecklingen på området. Regeringen

meddelar att den tar del av Trafikanalys redovisning och avser att vid behov återkomma med kompletterande regeringsuppdrag.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Instansordning vid överklagan*

I riksdagsskrivelse 2019/20:74 finns ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör se över möjligheten för Säkerhetspolisen och Försvarsmakten att överklaga beviljande eller återkallande av tillstånd att använda radio-sändare till regeringen när det är motiverat utifrån Sveriges säkerhet.

Regeringen anger att frågan har beretts inom ramen för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation. Regeringen framhåller samtidigt att ytterligare överväganden krävs, varför frågan inte behandlas i propositionen Genomförande av direktivet om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (prop. 2021/22:136).

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Självkörande fordon och tunga transporter*

I riksdagsskrivelse 2019/20:223 finns det två tillkännagivanden som inte är slutbehandlade. I det första tillkännagivandet anför riksdagen att regeringen bör dels verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö, dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet som kan användas av självkörande fordon och ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. I det andra tillkännagivandet uppmanas regeringen att verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg.

Vad gäller tillkännagivandet om självkörande fordon, påminner regeringen om att den i augusti 2020 beslutade förordningen (2020:754) om dels fortsatt giltighet av förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon, dels ändring i samma förordning, vilket innebär att förordningen om försöksverksamhet med automatiserade fordon permanentas och att vissa förtydliganden görs när det gäller förutsättningarna för tillstånd till försöksverksamhet. Vidare lyfter regeringen fram att en s.k. bokstavs-utredare i juni 2020 uppdrogs att utreda och utvärdera vissa frågor om dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels främjandet av ökad användning av geostaket. Därtill framhåller regeringen att företrädare för regeringen har deltagit aktivt i det internationella arbetet inom både UNECE och EU för att främja försök och implementering av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt. Vad gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling pekar regeringen på att Trafikverket löpande tar fram underhållsplaner för bl.a. markeringar och skyltar. Slutligen framhåller regeringen att Trafikverket i oktober 2021 gavs i uppdrag att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt bedöma

och redogöra för behovet av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödjande teknik, vilket ska redovisas senast den 29 juli 2022.

När det gäller tillkännagivandet om tunga transporter, hänvisar regeringen till att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som anförs i tillkännagivandet. Projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering), vars syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Det ska kunna leda till snabbare och flexiblere handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Projektet redovisades i en rapport i oktober 2021 och innehåller en rad förslag på åtgärder som riktar sig till ett flertal aktörer. Rapporten analyseras inom Regeringskansliet.

Punkterna är enligt regeringen inte slutbehandlade.

### *Synfälsdefekter och dispens*

I riksdagsskrivelse 2019/20:323 finns ett tillkännagivande som handlar om synfälsdefekter och dispens. Tillkännagivandet innebär att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas.

Regeringen uppger att Transportstyrelsen har analyserat användandet av simulator som grund för att kunna bedöma om en person som inte uppfyller de medicinska kraven när det gäller syn ändå på ett säkert sätt kan framföra ett vägfordon och därför kan medges undantag från kraven. Enligt utvärderingen behöver metoden kunna valideras. Regeringen framhåller att den i september 2021 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut i uppdrag att i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket analysera möjligheterna att utveckla metoderna för att kunna bedöma om ett undantag kan medges från de medicinska kraven för horisontellt synfält för körkort. I uppdraget ingår även att utreda förutsättningarna för att utveckla och validera simulatortester och praktiska körprov i bana eller i trafik som en del av underlaget för att bedöma körförmågan. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2022.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Översyn av väglagen*

I riksdagsskrivelse 2020/21:162 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik.

Regeringen återger att den i maj 2018 i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 uppdrog åt Trafikverket att utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2021.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats*

I riksdagsskrivelse 2020/21:334 finns ett tillkännagivande om 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.

Regeringen uppger att Regeringskansliet i april 2021 uppdrog åt en s.k. bokstavsutredare att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade uppdraget i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, vilken har remissbehandlats. Regeringen återger att den i budgetpropositionen för 2022 (utg.omr. 22) konstaterade att arbetet med tillkännagivandet inte kommer att kunna ske inom den tid som anges i tillkännagivandet och att regeringen avser att återkomma i frågan. Slutligen anger regeringen att en bokstavsutredare i februari 2022 fick i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2022.

Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Ömfattning av lagen om förarbevis för vattenskoter, utbildningsverksamhet och utfärdare av förarbevis*

I riksdagsskrivelse 2020/21:379 finns det totalt tre tillkännagivanden som relaterar till förarbevis för vattenskoter. I det första tillkännagivandet hänvisas till det som utskottet anfört om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon. I det andra tillkännagivandet hänvisas till det som utskottet anfört om att båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer ska ges möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis. I det tredje tillkännagivandet hänvisas till det som utskottet anfört om att båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination ska ges möjlighet att utfärda förarbevis.

Regeringen påminner om att den i juni 2021 utfärdade de lagar riksdagen antagit (SFS 626 och 627). Regeringen framhåller även att lagen om förarbevis för vattenskoter träder i kraft den 1 maj 2022. Regeringen anser att det är relevant att avvakta effekterna av dessa regeländringar innan nya regler tas fram. Punkterna är enligt regeringen inte slutbehandlade.

### *Särskilt om anskaffning av isbrytare och utbyggnaden av laddinfrastruktur*

I riksdagsskrivelse 2020/21:409 finns det två tillkännagivanden som inte är slutbehandlade. I det första tillkännagivandet anges att nya isbrytare bör

finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. I det andra tillkännagivandet hänvisas till det som utskottet anfört om utbyggnaden av laddinfrastruktur.

När det gäller tillkännagivandet om anskaffning av isbrytare framhåller regeringen att den kommer att ta ställning till om isbrytarinvesteringen ska finansieras inom den nationella transportsportinfrastrukturplanen under våren 2022. Regeringen påminner också om att anslagsändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur i och med budgetpropositionen för 2022 har utvidgats så att anslaget kan finansiera en sådan investering om regeringen så beslutar (utg.omr. 22).

Relaterat till tillkännagivandet om utbyggnaden av laddinfrastruktur anger regeringen att den i budgetpropositionen för 2022 (utg.omr. 20) föreslog att det s.k. klimatklivet för bl.a. stöd till laddinfrastruktur ska förstärkas kraftigt. Regeringen föreslog även att medel tillförs för att genomföra en elektrifieringsstrategi (utg.omr. 21). Regeringen lyfter också fram att den föreslog att tidigare aviserade stöd på 550 miljoner kronor under 2022 tillförs insatser för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena och 50 miljoner för stöd till publika stationer för snabbaddning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar (utg.omr. 21). I sammanhanget tillägger regeringen att riksdagen beslutat om att flytta anslaget för dessa satsningar till utgiftsområde 20 och inom det utgiftsområdet skapa ett nytt anslag benämnt Laddinfrastruktur som uppgår till 600 miljoner kronor. Vidare uppger regeringen att Trafikverket i november 2021 redovisade ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, där det redogörs för hur det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 bör ske. Därtill redovisar regeringen att Elvägsutredningen i september 2021 överlämnade betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73). Slutligen pekar regeringen på att EU-kommissionen i juni 2021 presenterat ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel. Regeringen förklarar att förslaget har behandlats i rådet under hösten 2021 och att trepartsförhandlingar förväntas inledas under hösten 2022.

Punkterna är enligt regeringen inte slutbehandlade.

### *Det nationella basutbudet av flygplatser*

I riksdagsskrivelse 2021/22:81 finns ett tillkännagivande där det anförs att regeringen bör hämta in riksdagens godkännande innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser.

Ärendet bereds. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Övriga ärendetyper**

Regeringen redovisar inte bara beredningsläget för riksdagens tillkännagivanden utan för alla skrivelser där riksdagen meddelat regeringen sina



beslut. Lagstiftningsärendena, dvs. regeringens utfärdande av lagar eller beslut om förordningar till följd av riksdagens beslut, utgör ett viktigt inslag i regeringens redogörelse. Av de totalt elva slutbehandlade skrivelserna är fem lagstiftningsärenden. Riksdagsskrivelse 2021/22:98 om utgiftsområde 22 Kommunikationer innehåller ett exempel på ytterligare en ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2022, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev.

En av de ännu inte slutbehandlade skrivelserna handlar om riksdagens godkännande av det regeringen föreslog om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (rskr. 2005/06:308). Därtill redovisar regeringen att punkten om ekonomiska planeringsramar för 2022–2033 i riksdagsskrivelse 2020/21:409 inte är slutbehandlad. Regeringen anför bl.a. att den avser att återkomma till riksdagen om den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 i en skrivelse i juni 2022.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens redogörelse i skrivelse 2021/22:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. I årets skrivelse redovisar regeringen beredningsläget för 37 riksdagsskrivelser inom utskottets beredningsområde, varav 11 har slutbehandlats under det gångna året och 26 bereds vidare. Under rubrikerna slutbehandlade tillkännagivanden respektive tillkännagivanden under fortsatt behandling återfinns totalt 29 skrivelser. Dessa skrivelser innehåller sammanlagt 39 tillkännagivanden, varav 9 redovisas vara slutbehandlade och 30 bereds vidare. Utskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt verkar ge en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser inom trafikutskottets beredningsområde har behandlats.

Utskottet påminner om att ett av de slutbehandlade tillkännagivandena (rskr. 2014/15:194) redovisades som slutbehandlat redan i proposition 2020/21:190 om förarbevis för vattenskoter och att ytterligare två tillkännagivanden (rskr. 2016/17:220 och 2019/20:223) redovisades som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1) inom utgiftsområde 22. Trafikutskottet hade vid behandlingen av regeringens proposition om förarbevis för vattenskoter, liksom budgetpropositionen för 2022, inte några invändningar mot regeringens bedömning (bet. 2020/21:TU12 och 2021/22:TU1).

Utskottet kan liksom tidigare år konstatera att regeringen lämnar utförliga redogörelser för sin behandling av riksdagens tillkännagivanden. Utskottet noterar även att redogörelserna främst innehåller information om vidtagna åtgärder. I vissa fall finns även en redogörelse för den fortsatta beredningen av ett ärende, liksom när ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat. Utskottet vill, liksom förra året, understryka vikten av att regeringen i möjligaste mån redovisar planerade åtgärder och när ett tillkännagivande kan antas vara slutbehandlat. Utskottet noterar att redogörelserna för samtliga

tillkännagivanden innehåller uppdateringar i förhållande till förra årets skrivelse. Utskottet ser positivt på detta och förutsätter att regeringen även fortsättningsvis förser riksdagen med uppdaterad och tillräcklig information för att kunna följa regeringens hantering av de ännu inte slutbehandlade tillkännagivandena.

Inom trafikutskottets beredningsområde anges att 30 av totalt 39 tillkännagivanden är under fortsatt beredning. Av dessa hör 18 tillkännagivanden till äldre riksmöten (t.o.m. 2018/19) och 12 till nyare riksmöten (fr.o.m. 2019/20). Utskottet konstaterar att det finns ett antal tillkännagivanden som har beretts under lång tid, varav många sträcker sig tillbaka till början av förra mandatperioden. Utskottet är medvetet om att handläggningstiden kan bero på tillkännagivandets innehåll men anser likväl, liksom förra året, att regeringens senfärdighet när det gäller hanteringen av många av de tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen ställt sig bakom är otillfredsställande inte minst mot bakgrund av det parlamentariska läget. Flertalet av de tillkännagivanden som är under fortsatt beredning avser förändringar som påverkar infrastruktur av stor betydelse för Sveriges invånare och företagets konkurrenskraft. Det är därför mycket angeläget att regeringen agerar snabbare och respekterar de majoritetsbeslut som riksdagen har fattat i dessa frågor.

Stockholm den 28 april 2022

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Jasenko Omanovic (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Richard Herrey (M), Noria Manouchi (M), Elin Lundgren (S), Robert Halef (KD), Axel Hallberg (MP) och Stefan Plath (SD).