

Trafikutskottets yttrande 2018/19:TU2y

Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2018

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet anmodade den 28 mars 2019 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2018/19:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2018 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdagsskrivelser som riktats till regeringen med anledning av utskottets betänkanden.

Utskottet anser att den redogörelse som har lämnats av regeringen i skrivelse 75 i allt väsentligt synes ge en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. Utskottet påminner i yttrandet om behovet av en skyndsam beredning av riksdagens tillkännagivanden och uppmanar regeringen att i möjligaste mån redovisa planerade åtgärder och när ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat.

Utskottets överväganden

Skrivelsen

I skrivelse 2018/19:75 redovisas vilka åtgärder som regeringen har vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som överlämnats till regeringen. Regeringens redovisning omfattar samtliga riksdagsskrivelser från det senaste kalenderåret och äldre riksdagsskrivelser som inte tidigare har rapporterats som slutbehandlade av regeringen.

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 38 riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. En stor andel av skrivelserna utgörs av tillkännagivanden. Regeringen redovisar att 13 riksdagsskrivelser har slutbehandlats under det gångna året, medan 25 skrivelser bereds vidare.

Tabell 1 Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden

Riksmöte	Antal skrivelser	Slutbehandlade	Bereds vidare
2004/05	1	0	1
2005/06	1	0	1
2012/13	1	0	1
2013/14	7	0	7
2014/15	6	1	5
2015/16	2	1	1
2016/17	5	0	5
2017/18	13	9	4
2018/19*	2	2	0
Summa	38	13	25

*Gäller endast första delen av riksmötet.

Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas sex tillkännagivanden som slutbehandlade. För två av dessa medför det också att berörd skrivelse är avslutad. Nedan följer en redovisning av det arbete som regeringen har utfört med anledning av tillkännagivandena.

Tabell 2 Tillkännagivanden som redovisas som slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande
2014/15:25, 206	Beslut om omhändertagande och klampning
2015/16:296	Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet
2016/17:101	Sårbarheten i transportsystemet
	Införandet av ERTMS
	Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Beslut om omhändertagande och klampning

I riksdagsskrivelse 2014/15:25 finns ett tillkännagivande om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att utreda möjligheterna att låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå längre än 24 timmar samt att låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning. Även i riksdagsskrivelse 2014/15:206 finns ett tillkännagivande om hindrande av fortsatt färd. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå längre än 24 timmar.

Av regeringens redovisning framgår att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick i uppdrag att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp bestämmelserna från 2015 om bl.a. åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Uppdraget inbegrep att utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar samt att låta en polis eller tulltjänsteman besluta om klampning. I mars 2017 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget, och slutredovisningen överlämnades till Regeringskansliet i maj 2017. Inom Regeringskansliet togs därefter promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet fram, som remitterades i november 2017. Regeringen anger vidare att den i mars 2018 beslutade om propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198), i vilken regeringen konstaterar att tidsgränsen om 24 timmar är alltför begränsad för att i tillräckligt stor utsträckning uppnå regeringens målsättning. Dessutom har det enligt regeringen framkommit att det kan finnas problem för myndigheterna att praktiskt hantera att en åtgärd ska upphöra inom den angivna tiden. Mot denna bakgrund föreslog regeringen att tidsgränsen för åtgärder bör förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Vad gäller den del av tillkännagivandet som handlar om att låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning anger regeringen att det saknas skäl för att ändra den nuvarande ordningen som innebär att beslut om klampning ligger på myndighetsnivå. Regeringen angav i nämnda proposition att de aktuella tillkännagivandena i och med detta är slutbehandlade.

Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet

I riksdagsskrivelse 2015/16:296 finns ett tillkännagivande som behandlar sjöfartsfrågor, nämligen att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av EU:s svaveldirektiv.

Regeringen redovisar att förordningen (2012:259) om miljöskaktionsavgifter har ändrats så att en miljöskaktionsavgift kan tas ut för överträdelse av svavelförordningens bestämmelser om svavelhalt i marint bränsle. De nya reglerna trädde i kraft i september 2018 och innebär att miljöskaktionsavgiften

kan tas ut för överträdelser i svenskt inre vatten, Östersjöområdet, Nordsjöområdet och Nordamerikaområdena samt inom EU för fartyg i hamn, om svavelhalten är över 0,10 viktprocent. I andra vattenområden kan en miljöstraffavgift tas ut om svavelhalten överstiger 1,50 viktprocent i passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en hamn inom EU, eller om det är fråga om annan användning, om bränslets svavelhalt överstiger 3,50 viktprocent. Storleken på avgiften är beroende av dels fartygets motoreffekt, dels svavelhalten i det marina bränsle som har använts i fartyget, och varierar mellan 5 000 kronor och 500 000 kronor. Ju högre motoreffekt och svavelhalt, desto högre straffavgift. Av bestämmelserna i förordningen följer att om en avgift har tagits ut för en överträdelse ska en ny avgift som är dubbelt så hög tas ut vid fortsatta eller upprepade överträdelser. Enligt miljöbalken och förordningen får den nya avgiften inte vara högre än 1 000 000 kronor. Regeringen anser att tillkännagivandet, och riksdagsskrivelsen, därmed är slutbehandlat.

Sårbarheten i transportsystemet, införandet av ERTMS och vissa frågor om upphandling av infrastruktur

I riksdagsskrivelse 2016/17:101 finns bl.a. tre tillkännagivanden om sårbarheten i transportsystemet, järnvägens signalsystem ERTMS och vissa frågor om upphandling av infrastruktur som regeringen anser är slutbehandlade.

I det första tillkännagivandet framförs att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet. Regeringen anger att det i beslutet om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår investeringar som bl.a. syftar till ökad robusthet för transportsystemet som helhet och därmed även för gränsöverskridande transporter. Regeringen hänvisar även till dess beslut att Trafikverket fr.o.m. augusti 2017 ansvarar för övergripande samordning och planering av krisberedskap och det civila försvaret för transportområdet, genom ett tillägg i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. I enlighet med detta tillägg ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. Regeringen redovisar slutligen att den i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) redogjorde för vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av tillkännagivandet och angav att det är slutbehandlat.

I det andra tillkännagivandet framförs att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. I sin redovisning hänvisar regeringen återigen till Trafikverkets uppdrag att ta fram ett förslag till en nationell plan. I direktivet till uppdraget angav regeringen att Trafikverket bör verka för att ERTMS införs samordnat

med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Uppdraget redovisades i augusti 2017. Regeringen anger vidare att den i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogjorde för vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av tillkännagivandet och angav att det därmed är slutbehandlat.

Slutligen innehåller skrivelsen ett tillkännagivande om att regeringen bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. Regeringen anger att det i direktivet till Trafikverkets uppdrag att ta fram ett förslag till en nationell plan fastställs att verket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Detta tydliggjordes även i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029. Det är enligt planbeslutet av största vikt att Trafikverket och entreprenadbranschen fortsätter verka för ökad produktivitet och innovationsgrad, så att mer infrastruktur kan fås för pengarna. Regeringen anger vidare att den i februari 2014 uppdrog åt Trafikanalys att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen. Trafikanalys redovisade uppdraget i mars 2017 och redogör i rapporten för att ambitionen är hög när det gäller Trafikverkets produktivetsarbete och att arbetet går åt rätt håll, men att det tar tid och måste få ta tid. Regeringen anger att den avser att fortsätta att följa utvecklingen noga och att den därför i oktober 2017 uppdrog åt Trafikverket att årligen, under en treårsperiod, redovisa resultatet av myndighetens arbete för ökad produktivitet. Uppdraget innebär att Trafikverket ska redogöra för och återrapportera till regeringen om dess arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen samt göra en särskild uppföljning av entreprenadkontrakt. Den första återrapporteringen av uppdraget lämnades i april 2018. Trafikverket pekar i rapporten på en positiv utveckling av effekterna av genomförda strategier men menar att mätningen av produktivitet behöver utvecklas. Regeringen anger vidare att den i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogjorde för vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av tillkännagivandet och angav att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

Tilkännagivanden under fortsatt beredning

Regeringen uppger att 26 tillkännagivanden är under fortsatt beredning. Nedan följer en redovisning av det arbete som regeringen har utfört hittills med anledning av dessa tillkännagivanden samt i förekommande fall en redovisning av den fortsatta beredningsprocessen.

Tabell 3 Tillkännagivanden som redovisas som under beredning

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande
2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar
2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst
2013/14:168	It och miljö
2013/14:217, 218	Säkra uppställningsplatser
2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur
2013/14:373	Samhällsuppdrag
2013/14:374	Åtgärder inom sjöfarten
2013/14:375	Redovisningscentraler för taxi
2014/15:24	Beställaransvar
2014/15:123	Trafikregler för cykling
2014/15:144	En strategi för luftfarten
2014/15:194	Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet
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 Drönare
2016/17:219	Villkoren inom åkerinäringen
2016/17:220	Luftfart
2016/17:238	Långa lastbilar
2017/18:104	En strategi för luftfarten Regionala flygplatser
2017/18:198	Ett gemensamt europeiskt luftrum
2017/18:263	Ett fossiloberoende transportsystem
2017/18:324	Självkörande fordon

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 om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). Därefter har frågan om kompetensbevis för fritidsbåtar utretts inom Regeringskansliet, som tagit fram ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan. Regeringen hänvisar till att en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp utarbetades och remitterades under 2008. Vidare framförs att frågan om särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013. Efterföljande höst lämnade Havs- och vattenmyndigheten slutredovisningen av ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt om att analysera behovet av en särskild reglering för sådana farkoster. Regeringen anger även att Regeringskansliet under 2016

respektive 2018 remitterade en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, följt av en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter.

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 Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfälliga terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket.

Regeringen hänvisar till riksdagens beslut i juni 2014 om ändring i luftfartslagen, vilket fattades på förslag av trafikutskottet. Lagändringen, som utfärdades av regeringen i juli 2014 och trädde i kraft i augusti 2014, innebar att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återreglerades. I det betänkande (bet. 2012/13:TU18) som låg till grund för riksdagsskrivelsen angavs att regeringen förväntades åtgärda tillkännagivandet genom en ändring i luftfartsförordningen. Regeringen redovisar att ett förslag till en sådan ändring remitterades i samband med förslaget om ändring i luftfartslagen. Eftersom förslaget till förordningsändring delvis kritiserades av remissinstanserna gjordes bedömningen att det inte var möjligt att besluta om ändringar i luftfartslagen och luftfartsförordningen samtidigt. Enligt regeringen pågår allttjämt ett arbete med att ta fram ett nytt förslag till ändringar i luftfartsförordningen, för att åtgärda kvarvarande del av tillkännagivandet. Regeringen hänvisar i sammanhanget till regeringsuppdraget till Luftfartsverket om en förstudie för ny utformning av det svenska luftrummet, som ska redovisas under 2019 och vars resultat behöver beaktas.

It och miljön

Vad gäller it-politiska frågor finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:168 om att regeringen bör upprätta en särskild strategi för hur man med olika it-lösningar kan minska transportbehovet liksom koldioxidutsläppen, och även verka för att en motsvarande strategi tas fram på EU-nivå samt ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten.

Regeringen redovisar att den i 2016 års regleringsbrev gav 62 myndigheter i uppdrag att arbeta med att minska koldioxidutsläppen från resor och transporter genom att använda den teknik som tagits fram inom ramen för projektet Resfria möten i myndigheten (REMM). Vidare framhåller regeringen att en samlad digitaliseringspolitik har presenterats för riksdagen i skrivelsen Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning (skr. 2017/18:47). Regeringen uppger också att den arbetar aktivt inom ramen för TTE-rådet (transport, telekommunikation och energi) och att rådet i december 2017 antog rådsslutsatser om digitalisering av transporter. I rådsslutsatserna uppmanas kommissionen att arbeta med medlemsstaterna och berörda aktörer för att under första kvartalet 2019 ta fram en övergripande och multimodal

digitaliseringsstrategi för transportsektorn med en tillhörande färdplan med en vägledande förteckning över föreslagna åtgärder och en tidsplan för när de ska läggas fram.

Säkra uppställningsplatser

I riksdagsskrivelserna 2013/14:217 och 2013/14:218 finns ett tillkännagivande om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas.

Regeringen hänvisar till att Trafikanalys i februari 2016 fick i uppdrag att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys redovisade uppdraget i oktober 2016 genom rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser. Vidare uppdrog regeringen i juli 2018 åt Trafikverket att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser är förknippad med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. Av uppdraget framgår även att Trafikverket i samband med planering av ny- och ombyggnationer eller i samband med trimningsåtgärder i vägnätet ska planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av trygga och säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Dessutom ingår i uppdraget att Trafikverket ska se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser längs vägnätet och redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Regeringen anger att uppdraget sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och att Trafikverket årligen kommer att redovisa till Regeringskansliet hur utvecklingen fortskrider.

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 har behandlats av Utredningen om järnvägens organisation och då särskilt i delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42) som redovisades i april 2015 och behandlar järnvägens infrastruktur. Regeringen framhåller även 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 framhåller även att Trafikverket i januari 2017 fick i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. I slutrapporten från juni 2018 konstaterar Trafikverket att verket har uppfyllt regeringens uppdrag vad gäller att vidta åtgärder för att i egen regi följa upp leveranser och att rekryteringsinsatsen fortgår i fråga om manuella underhållsbesiktningar. Trafikverket har t.ex. rekryterat egen personal som arbetar med att följa upp att entreprenörerna följer kontraktskraven. Vidare har verket påbörjat en översyn av regelverket för besiktningens verksamheten och har för avsikt att renodla styrdokumenterna under 2019. För att ytterligare öka kunskapen om anläggningens tillstånd har verket för avsikt att under 2019 rekrytera personer som ska analysera mätdata från nuvarande tillståndsbedömningar och göra kvalitativa bedömningar ute i spår. Trafikverket anger även att behovet av manuell underhållsbesiktning på sikt kommer att minska och att arbetet kommer att bedrivas i en annan form, men att det under en övergångsperiod kommer att utföras av entreprenörer. Regeringen framför vidare att den i mars 2018 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur verksamhet som avser järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, skulle kunna föras över från Infranord AB till Trafikverket. Utredaren ska bl.a. analysera Infranord AB:s och Trafikverkets verksamhet i fråga om järnvägsunderhåll, genomföra en omvärldsanalys samt föreslå vilka delar av Infranord AB:s verksamhet i fråga om järnvägsunderhåll som ska föras över till Trafikverket. Utredningstiden har förlängts, och uppdraget ska redovisas i augusti 2019.

Samhällsuppdrag

Riksdagsskrivelse 2013/14:373 innehåller ett tillkännagivande om samhällsuppdrag inom järnvägsområdet. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällsbehovet av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses.

Regeringen redovisar att den i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 24) angav att Green Cargo AB erbjuder konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg och tillsammans med Jernhusen AB arbetar för att utöka den s.k. kombitrafiken. Regeringen betonar att den avser att återkomma till riksdagen i det fall Green Cargo AB fortsättningsvis inte lyckas med detta och om företaget inte i högre utsträckning tillgodoser samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter. I den nämnda budgetpropositionen angav regeringen även att det finns anledning att förtydliga uppdraget för Jernhusen AB för att understryka det viktiga ansvar som bolaget har som förvaltare av stationer och depåer. Vad gäller SJ AB hänvisar regeringen till att det vid årsstämman i april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen förtydligas enligt följande: ”Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag,

bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.”

Åtgärder inom sjöfarten

I riksdagsskrivelse 2013/14:374 finns ett tillkännagivande om att regeringen ska se till att sjöfarten mer effektivt binds samman med järnvägs- och vägtransporter, arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt samt inom en snar framtid återkomma till riksdagen med ett förslag på införande av ett system med tonnageskatt.

Regeringen redovisar att ett nytt tonnageskattningssystem trädde i kraft i oktober 2016. Det nya systemet syftar till att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan och innebär att det skattepliktiga resultatet av kvalificerad rederiverksamhet bestäms schablonmässigt utifrån fartygets nettodräktighet, dvs. oberoende av inkomster och utgifter. Liksom i redogörelsen för beredningen av riksdagsskrivelse 2015/16:296 och tillhörande tillkännagivande om sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet hänvisar regeringen även till beslutet om ändring i förordningen (2012:259) om miljöskattionsavgifter och om ändring i svavelförordningen (2014:509). Ändringarna trädde i kraft i september 2018 och innebär att det införs en miljöskattionsavgift för överträdelse av vissa förbud om marint bränsle i svavelförordningen. Vidare redovisar regeringen att den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, som beslutades i maj 2018, innehåller åtgärder som syftar till att sjöfarten mer effektivt binds samman med järnvägs- och vägtransporter.

Redovisningscentraler för taxi

I fråga om redovisningscentraler för taxi finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:375 om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas.

Regeringen hänvisar till beslutet i juli 2015 om att utse en särskild utredare med uppdrag att bl.a. utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjlighet till dispens. Utredningen avslutades i och med överlämnandet av slutbetänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). I slutbetänkandet föreslås bl.a. att man tar bort möjligheten till undantag från kravet om att ett taxifordon får användas i taxitrafiken endast om det är försett med taxameterutrustning. Betänkandet har därefter remitterats. Regeringen anger vidare att den i april 2018 beslutade om propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239). I propositionen föreslås att en ny kategori av taxitrafik införs som möjliggör för de förändringar i taxiförordningen (2012:238) som efterfrågades i riksdagens tillkännagivande. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU17, rskr.

2017/18:384). Enligt regeringen kommer tillkännagivandet att slutbehandlas genom att ändringarna i taxiförordningen antas.

Beställaransvar

Riksdagsskrivelse 2014/15:24 innehåller ett tillkännagivande med anledning av cabotagebestämmelserna, nämligen att regeringen ska se över det nuvarande beställaransvaret.

Regeringen redovisar att den i oktober 2015 gav i uppdrag åt Transportstyrelsen att se över om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Två delrapporter presenterades i mars och oktober 2016. Uppdraget slutredovisades i maj 2017 och remitterades därefter. Transportstyrelsen konstaterar bl.a. att det finns ett behov av att öka berörda myndigheters kunskap om de aktuella reglernas utformning. I propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) föreslog regeringen ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Förslagen innebär att beställaransvaret skärps. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Vidare beslutade regeringen i maj 2018 om ändring av förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter för att införa motsvarande regler för internationell trafik och för cabotagetrafik. De skärpta reglerna om beställaransvar trädde i kraft i juli 2018.

Trafikregler för cykling

Riksdagsskrivelse 2014/15:123 innehåller ett tillkännagivande om cykling. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och att inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns.

Regeringen framför att Regeringskansliet har gjort en översyn av regler med betydelse för cykling. Samtidigt som den nationella strategin för ökad och säker cykling presenterades i april 2017, offentliggjordes även promemorian Cykelregler. I promemorian ges ett antal förslag till förordningsändringar. Vidare redovisar regeringen att den i april 2018 beslutade om förändringar i trafikförordningen (1998:1276) så att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Därutöver beslutade regeringen i augusti 2018 om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling.

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 påminner om att den i skrivelse 2016/17:75 redogjorde 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 i sitt yttrande till konstitutionsutskottet med anledning av skrivelse 75 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 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) en närmare redogörelse för flygstrategin och konstaterade att tillkännagivandet i och med detta var avslutat. I budgetberedningen motsatte sig trafikutskottet regeringens bedömning, varpå riksdagen beslutade om ett nytt likalydande tillkännagivande (rskr. 2017/18:104).

Regeringen redogör för att infrastrukturministern i mars 2018 höll ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med i framtagandet av regeringens flygstrategi. Vid mötet presenterades bl.a. Arlandarådets arbete och aktuellt förhandlingsarbete i EU om en ny förordning om skydd av konkurrens inom luftfarten. Regeringen tillsatte även under 2018 en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget med slutrapporteringsdatum i mars 2019. Vidare pågår inom Regeringskansliet ett arbete med den flygplatsöversyn som aviserades i flygstrategin. Översynen utgår från de transportpolitiska målen och omfattar de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser. Regeringen pekar också på att den i maj 2018 uppdrog åt Luftfartsverket att genomföra en fördjupad studie om utformning av det svenska luftrummet. Uppdraget, som ska redovisas under våren 2019, ska resultera i en luftrumsstrategi, Luftrum 2040, som kan utgöra underlag för att se över luftrummet. Vidare uppdrog regeringen i maj 2018 åt Statens energimyndighet att främja hållbara biobränslen för flyg. I uppdraget ingår att Statens energimyndighet ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. Regeringen uppdrog även i juni 2018 åt Transportstyrelsen att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare, som ska redovisas till Regeringskansliet i juni 2019.

Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

I riksdagsskrivelse 2014/15:194 om sjöfartsfrågor finns ett tillkännagivande om att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas.

Regeringen redovisar att den i januari 2016 remitterade ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter, och att frågan därefter har analyserats inom Regeringskansliet. Under 2018 remitterades även en promemoria med förslag om en åldersgräns för att få framföra vattenskoter.

Lastbilars och bussars längd och vikt

Riksdagsskrivelse 2014/15:206 innehåller ett tillkännagivande som behandlar lastbilars längd och vikt. I tillkännagivandet framförs att det finns behov av att

regeringen skyndsamt utarbetar erforderliga 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 finns enligt tillkännagivandet också behov av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter.

Regeringen hänvisar till propositionen Godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112) där det föreslås en ny bärlighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är tillåtet i dag. Vidare nämner regeringen att den i februari 2017 beslutade om nödvändiga ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen, vilka trädde i kraft i april 2018. Regeringen anger även att den i november 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordonståg under en provperiod. Ändringarna trädde i kraft i februari 2018 och kommer enligt regeringen att ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Därutöver anger regeringen att den har uppdragit åt Trafikverket att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet med slutrapporteringsdatum i mars 2019.

Bromma flygplats

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

Regeringen framhåller att dess beslut om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats ändrades i december 2015. Samordnarens uppdrag begränsades i och med ändringen till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen, varpå övriga delar av uppdraget upphörde. I april 2016 redovisade den statliga samordnaren rapporten Mer flyg och bostäder. Rapporten har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen påpekar också att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I maj 2017 beslutade regeringen även om att inrätta ett Arlandaråd för att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet, anslutande transporter och infrastruktur på marken samt tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådet fungerar som ett rådgivande organ för erfarenhetsutbyte mellan företrädare för regeringen, myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer och forskning m.fl. Enligt regeringen kommer Arlandarådets arbete att avslutas i sin nuvarande form under det första kvartalet 2019.

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 beslutade om en nationell flygstrategi i januari 2017 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 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) angav regeringen att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. Regeringen redovisar vidare att 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 vidare att Europeiska kommissionen i maj 2017 inom ramen för det allmänna gruppundantaget (GBER – general block exemption regulation) antog reviderade 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 driftstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen. Enligt regeringen ska de nya reglerna genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Regeringen hänvisar även till det pågående arbetet inom Regeringskansliet med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna, i enlighet med den nationella flygstrategin, som ska tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.

En strategi för luftfarten och drönare

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 finns två tillkännagivanden som rör luftfartsfrågor. Se ovanstående redovisning av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandet.

I det andra tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejaktar möjligheterna till ny teknik och värnar flygsäkerheten. Regeringen redovisar att Transportstyrelsen i december 2017 beslutade om nya föreskrifter om obemannade luftfartyg, vilka trädde i kraft i februari 2018. Ändringarna har enligt regeringen bl.a. motiverats av ett ökat behov av att främja teknikutveckling. Andra bakomliggande orsaker är ett behov av att hantera ökade risker med allt fler obemannade luftfartyg och en tydligare synkronisering med regeringens målsättning och strategier så att Sverige kan upprätthålla sin position som en stark och innovativ flygindustrination. Regeringen hänvisar även till att nya EU-gemensamma regler för drönare har inrättats i och med att EU-förordningen om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet trädde i kraft i september 2018. Inom ramen för förordningen håller en genomförandeakt och en delegerad akt om drönare på att tas fram. Regeringen anger även att infrastrukturministern inom ramen för beredningen av tillkännagivandet höll ett rundabordsamtal med berörda aktörer i februari 2018. Vidare har regeringen uppdragit åt Transportstyrelsen att ta fram ett underlag om drönare, som bl.a. ska omfatta en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige samt en analys av utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Dessutom

ska underlaget innehålla en analys av utmaningar i förhållande till användningen av drönare på kort och lång sikt samt eventuella behov av ändringar i det nationella regelverket. Uppdraget ska redovisas i juni 2019.

Villkoren inom åkerinäringen

I riksdagsskrivelse 2016/17:219 finns ett tillkännagivande om villkoren inom åkerinäringen, där riksdagen framför att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Regeringen framhåller att den under våren 2018 beslutade om två propositioner med relevans för tillkännagivandet. I propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) föreslog regeringen ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Förslagen innebär att beställaransvaret skärps. I propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198) föreslog regeringen att tidsgränsen för åtgärder bör förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeringen hänvisar även till det pågående arbetet inom EU med det s.k. mobilitetspaketet, som bl.a. innebär ändringar av bestämmelserna om kör- och vilotider, färdskrivare och cabotage. Inom ramen för paketet behandlas också ett förslag om specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet, en s.k. lex specialis.

Luffart

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

Regeringen framhåller att det efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 24) nu görs en satsning på forskning om och utveckling av biobränsle för flyg. Mer specifikt utökas anslaget till näringslivsutveckling med ytterligare 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 också att en särskild utredare utsågs i februari 2018 med uppdrag 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. Enligt direktivet ska utredaren vid behov föreslå hur de styrmedel bör utformas som är lämpligast för att minska flygets utsläpp genom hållbara biobränslen. Utredaren ska också bedöma dels vilken inblandning av biobränsle som är rimlig att uppnå när de 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. Uppdraget ska redovisas i mars 2019.

Långa lastbilar

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

Regeringen redovisar att den i november 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordonståg under en provperiod. Ändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018 och kommer enligt regeringen att ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Därutöver anger regeringen att den har uppdragit åt Trafikverket att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget ska redovisas i mars 2019.

En strategi för luftfarten och regionala flygplatser

Riksdagskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden om luftfartsfrågor. Se ovanstående redovisning av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten och regionala flygplatser (rskr. 2014/15:144 och rskr. 2016/17:101) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandena.

Ett gemensamt europeiskt luftrum

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

Regeringen redovisar att det i regeringens flygstrategi från 2017 anges att Sverige ska fortsätta att vara ledande i att utveckla effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Enligt regeringen är ett fullt genomförande av SES en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. I jämförelse med andra EU-medlemsstater konstaterar regeringen att Sverige i dag i hög grad uppnår målen som är överenskomna på EU-nivå. Exempelvis har Sverige tillsammans med Danmark inrättat ett geografiskt funktionellt luftrumsblock och erbjuder i dag unikt integrerade och operationella undervägstjänster åt luftrumsanvändarna genom den gemensamma organisationen NUAC (Nordic Unified Air Traffic Control). Inom det svensk-danska gemensamma luftrummet och tillsammans med Estland, Finland, Lettland och Norge erbjuds vidare fri ruttplanering för att möjliggöra kortast möjliga flygväg mellan två orter (FRA – free route airspace). Regeringen redovisar också att en s.k. prestationsplan för det svenska luftrummet för perioden 2020–2024 (även kallad RP3 – referensperiod 3) håller på att tas fram av Transportstyrelsen. Prestationsplanen blir vägledande för tjänster inom och avgifter för den flygtrafikledning som kommer att tillhandhållas under den aktuella perioden.

Ett fossiloberoende transportsystem

Vad gäller fossiloberoende transporter finns i riksdagsskrivelse 2017/18:263 ett tillkännagivande om att regeringens arbete för att minska klimatpåverkan från transportsektorn bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder.

Regeringen påminner om att den under 2018 tog fram en klimatstrategi som innehåller en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering. Åtgärderna i handlingsplanen syftar till att åstadkomma en omställning till effektiva fordon och fossilfria drivmedel, en överflyttning till järnväg och sjöfart samt ökad andel cykel-, gång- och kollektivtrafik. I handlingsplanen betonas bl.a. behovet av styrmedel med en utgångspunkt i trafikens samhälls-ekonomiska kostnader och som ökar attraktiviteten hos de transportsätt som ger mindre klimatpåverkan. Regeringen anger även att transportpolitikens övergripande mål, dvs. att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, har varit en utgångspunkt för regeringens beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, beslut om byggstarter 2018–2020, beslut om förberedelse för byggstarter 2021–2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Vidare framhåller regeringen att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar ska göra analyser av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt tar hänsyn till miljön och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Enligt regeringens beslut ska Trafikverket årligen i samband med årsredovisningen redovisa effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten och av de trimnings- och miljöåtgärder som genomförs i befintlig infrastruktur.

Självkörande fordon

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

Regeringen anger att den i november 2015 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remiss-behandlats.

Övriga ärendetyper

Regeringen redovisar inte bara beredningsläget för riksdagens tillkännagivanden utan för alla skrivelser där riksdagen meddelat regeringens 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 13 slutbehandlade skrivelserna är 9

skrivelser lagstiftningsärenden. Riksdagsskrivelse 2018/19:109 om utgiftsområde 22 Kommunikationer innehåller ett exempel på ytterligare en ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2018, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev.

Utskottets ställningstagande

Efter att ha tagit del av regeringens skrivelse 2018/19:75 kan utskottet inledningsvis konstatera att regeringens redogörelse i allt väsentligt synes ge en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats.

I skrivelsen redovisar regeringen bl.a. beredningsläget för utskottets 32 tillkännagivanden, varav 6 redovisas som slutbehandlade och 26 redovisas som under fortsatt beredning. Av de slutbehandlade tillkännagivandena har 5 redovisats av regeringen i andra sammanhang inför skrivelse 75. Tillkännagivandena om beslut om omhändertagande och klampning (rskr. 2014/15:25 och rskr. 2014/15:206) redovisades som slutbehandlade i proposition 2017/18:198 Förlängd klampning, medan tillkännagivandena om sårbarheten i transportsystemet, införandet av ERTMS och vissa frågor om upphandling av infrastruktur (rskr. 2016/17:101) redovisades som slutbehandlade i skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029. Utskottet hade inget att invända mot regeringens bedömning i de betänkanden som behandlade propositionen och skrivelsen (bet. 2017/18:TU14 Yrkestrafik och beställarsvar och bet. 2018/19:TU5 Infrastrukturfrågor) och är alltså av samma uppfattning. I sammanhanget kan utskottet med tillfredsställelse konstatera att regeringen synes ha beaktat utskottets och konstitutionsutskottets klargörande från föregående år om att tillkännagivanden inte bör redovisas i propositioner och skrivelser som behandlar en sakfråga som inte är direkt knuten till tillkännagivandet.

Utskottet noterar att 15 av de tillkännagivanden som fortfarande bereds hör till de äldre riksmötena, dvs. fram till riksmötet 2015/16, varav det äldsta tillkännagivandet är från riksmötet 2004/05. Nästa år tillkommer ytterligare 5 tillkännagivanden till kategorin äldre riksmöten. Utskottet är medvetet om att handläggningstiden för ett tillkännagivande rimligtvis beror på tillkännagivandets innehåll, men vill påminna om att det är av stor vikt att regeringen behandlar riksdagens tillkännagivanden med den skyndsamhet som krävs och gör ansträngningar framöver för att undvika onödig tidsåtgång i sin behandling. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att ett tiotal av de tillkännagivanden som fortfarande bereds härrör från luftfartsområdet. Detta bör ses som en tydlig signal till regeringen om behovet av samlade åtgärder på området. Utskottet förutsätter att tillkännagivandena får en skyndsamt och samvetsgrann behandling i regeringens pågående beredningsarbete inom området.

När det gäller regeringens redovisning noterar utskottet liksom i föregående års yttrande att regeringen i regel lämnar utförliga redogörelser för vidtagna

och pågående åtgärder inom ramen för sin behandling av utskottets tillkännagivanden, vilket är positivt. Utskottet uppmärksammar dock att regeringen endast redogör för planerade åtgärder i något enstaka ärende, en försämring jämfört med föregående års skrivelse. Vidare anger regeringen ytterst sällan när ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat. I skrivelsen hänvisar regeringen till den parlamentariska situationen med en övergångsregering hösten 2018 och anger att färre åtgärder därför har kunnat redovisas till riksdagen. Utskottet har förståelse för detta men uppmanar likväl regeringen att i möjligaste mån redovisa för planerade åtgärder och när, inklusive efter vilka åtgärder, ett tillkännagivande kan antas vara slutbehandlat. Att riksdagen ska ges möjlighet att lämna synpunkter på planerade åtgärder är enligt utskottet angeläget för att säkerställa att åtgärderna är i linje med tillkännagivandets intentioner. Inte minst gäller detta för tillkännagivandena i kategorin äldre riksmöten som redan har beretts under en längre tid och där det därför är viktigt att i möjligaste mån undvika att hanteringen förlängs ytterligare i onödan.

I likhet med tidigare år vill utskottet också framhålla att vissa av utskottets tillkännagivanden är mer omfattande och innehåller olika delmoment, t.ex. tillkännagivandet om it och miljön (rskr. 2013/14:168) och tillkännagivandet om åtgärder inom sjöfarten (rskr. 2013/14:374). Regeringen synes i regel vara medveten om detta och redogör för de vidtagna åtgärderna för samtliga eventuella delmoment, vilket utskottet välkomnar.

Slutligen noterar utskottet att regeringen i budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1 utg.omr. 22) redovisade behandlingen av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten (rskr. 2016/17:185 och rskr. 2017/18:104) och lastbilars och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206 och rskr. 2016/17:238). Av redovisningen i budgetpropositionen framgick dock inte om regeringens bedömning var att tillkännagivandena ansågs slutbehandlade eller inte. I betänkande 2018/19:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer angav utskottet därför att det hade för avsikt att återkomma till frågan om tillkännagivandenas hantering senare under riksmötet i samband med skrivelse 75. Utskottet kan nu konstatera att regeringen anger i skrivelsen att de nämnda tillkännagivandena bereds vidare. Enligt utskottet är det av stor vikt att det tydligt framgår av regeringens redogörelse om regeringen anser att ett tillkännagivande är slutbehandlat eller ej. Utskottet angav i föregående års yttrande att den nya praxis som vuxit fram, och som innebär att regeringen har möjlighet att återkomma till riksdagen och redovisa sin behandling av tillkännagivanden i budgetpropositionen eller i en annan proposition eller skrivelse före skrivelse 75, är positiv såtillvida att den innebär att riksdagen ges möjlighet att i ett tidigare skede lämna synpunkter om regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden. De positiva effekterna av en redovisning i ett tidigare skede riskerar dock enligt utskottet att förtas om regeringen inte är tydlig nog i sin redovisning och utskottet som ett resultat behöver invänta skrivelse 75 för ett tydliggörande.

Stockholm den 25 april 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Kjell-Arne Ottosson (KD).