



Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet har den 22 mars 2005 anmodat övriga utskott att yttra sig över regeringens skrivelse 2003/04:75 *Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen*. I skrivelsen lämnas en redovisning av de beslut som regeringen fattat med anledning av de riksdagsbeslut som meddelats i riksdagens skrivelser till regeringen. Redogörelsen omfattar huvudsakligen regeringsbeslut under tiden den 1 januari–31 december 2004.

Utskottets överväganden

Översikt

I regeringens redogörelse redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 29 riksdagsbeslut med anledning av trafikutskottets betänkanden. Som framgår av följande sammanställning redovisas 13 av dessa riksdagsskrivelser som slutbehandlade medan beredning pågår för 16 riksdagsskrivelser som därmed anges som ej slutbehandlade.

Tabell 1 Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av beslut från trafikutskottets betänkanden

Riksmöte	Antal riksdagsskrivelser	Slutbehandlade	Ej slutbehandlade
1994/95	1	–	1
1997/98	3	–	3
1999/2000	3	–	3
2000/01	2	1	1
2001/02	3	1	2
2002/03	1	–	1
2003/04	11	8	3
2004/05	5	3	2
Summa	29	13	16

Av redogörelsen framgår att riksdagen med anledning av betänkanden från trafikutskottet i de redovisade 29 riksdagsskrivelserna har gjort 17 tillkännagivanden till regeringen. Som framgår av följande sammanställning anges 11 av dessa riksdagsskrivelser med sammanlagt 14 tillkännagivanden som ej slutbehandlade medan tre tillkännagivanden anges som slutbehandlade.

Tabell 2 Riksdagsskrivelser till regeringen som innehåller beslut om tillkännagivanden från trafikutskottets betänkanden

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande	Behandlingsläge
1994/95:232	Återinförande av det statliga fritidsbåtsregistret	Ej slutbehandlad
1997/98:192	Medicinska krav	Ej slutbehandlad
1997/98:266	Energi- och koldioxidskatt	Ej slutbehandlad
1999/2000:166	Inrättande av trafikofferjourer	Ej slutbehandlad
	Ansaret för lastsäkring	Ej slutbehandlad
1999/2000:238	Påföljdssystem för utländska fordonsförare	Ej slutbehandlad
2000/01:158	Sjöfartsinspektionens tillsyn	Slutbehandlad
2000/01:249	Ökad säkerhet för barn i trafiken	Ej slutbehandlad
	Åtgärder mot telefonering under bilkörning	Slutbehandlad
2001/02:125	Översyn av farledsavgifterna	Slutbehandlad
2001/02:195	Åtgärder mot s.k. svarttaxi	Ej slutbehandlad
2002/03:161	Körkort för deltagare i försöksverksamheten med alkohol m.m.	Ej slutbehandlad
	EU-moped och terrängskoter	Ej slutbehandlad
	Kameraövervakning och ägaransvar vid hastighetsöverträdelse	Ej slutbehandlad
2003/04:161	Regelverk för fordonsvikter	Ej slutbehandlad
2003/04:182	Påföljdssystemet inom åkerinäringen	Ej slutbehandlad
2004/05:64	Inspektionsverksamheten inom trafikslagen	Ej slutbehandlad

Slutbehandlade tillkännagivanden

Enligt regeringens skrivelse redovisas tre tillkännagivanden som slutbehandlade. I det följande anges kortfattat tillkännagivandenas innebörd och de åtgärder regeringen vidtagit i frågan.

I betänkande 2000/01:TU8 Sjöfartsinspektionens tillsyn gavs ett tillkännagivande till regeringen om *Sjöfartsinspektionens tillsyn* (rskr. 2000/01:158). Utskottet ansåg sammanfattningsvis att regeringen borde vidta åtgärder för att i lagstiftningen stärka Sjöfartsinspektionens ställning.

Av regeringens redovisning framgår att regeringen den 17 juni 2004 beslutade om en förordning om ändring i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket (SFS 637). Ändringen innebär bl.a. att chefen för Sjöfartsinspektionen ansvarar för, beslutar om föreskrifter och beslutar i enskilda fall i frågor omsjössäkerhet, förorening från fartyg, behörigheter för sjöfolk, bemanning av fartyg, arbetsmiljö, vilotider och sjöfartsskydd. Förordningsändringen innebär vidare att chefen för Sjöfartsinspektionen även ansvarar för undersökning av vissa olyckor i den mån sådana undersökningar ankommer på Sjöfartsverket.

I betänkande 2000/01:TU13 Trafiksäkerhet gjordes ett tillkännagivande om *åtgärder mot telefonering under bilkörning* (rskr. 2000/01:249). Utskottet anförde att regeringen borde ta initiativ till att utreda frågan om mobiltelefonering under bilkörning och vid behov förelägga riksdagen förslag till lagstiftning eller andra styrmedel.

Av regeringens redovisning framgår att Vägverket på uppdrag av regeringen utrett frågan som presenterades i en rapport i juni 2003. Rapporten har remissbehandlats, och i proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik redogjorde regeringen för sin bedömning och fann det inte motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefon som kan hanteras utan användning av händerna. I propositionen anfördes att riskerna bör kunna begränsas med en förnuftig användning av mobiltelefon under körning tillsammans med utvecklad teknik för trafiksäker telefonering.

I betänkande 2001/02:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer meddelas ett tillkännagivande till regeringen om *översyn av farledsavgifterna* (rskr. 2002/03:125). Utskottet anförde att en översyn av farledsavgifterna snarast borde genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok.

Av regeringens framställning framgår att i rapporten Nya farledsavgifter (Ds 2003:4) redovisas en översyn som Näringsdepartementet gjort. Vidare anges att regeringen under 2004 beslutade om en förordning om ändring i förordningen (1997:1121) om farledsavgift (SFS2004:1136) som trädde i kraft den 1 januari 2005.

Ej slutbehandlade tillkännagivanden

Sammanlagt anges att det för elva tillkännagivanden pågår beredning. I det följande anges kortfattat innebörden av riksdagens beslut och den redovisning som ges i regeringens skrivelse över beredningsläge och vidtagna åtgärder.

Den äldsta ej färdigbehandlade skrivelsen gäller ett tillkännagivande till regeringen om *återinförande av det statliga fritidsbåtsregistret* i betänkande 1994/95:TU12 Sjöfart (rskr. 1994/95:232). Utskottet anförde att regeringen borde överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs. Detta med hänseende till att fritidsbåtstrafiken är förenad med kostnader, främst för sjöräddning, till vilken riksdagen årligen anvisar medel.

Av regeringens redovisning framgår att Sjöfartsverket utrett frågan under år 2003 samt att resultatet av uppdraget remitterats för synpunkter. Frågan bereds därefter vidare av Näringsdepartementet, och regeringens ställningstagande anges kunna redovisas till riksdagen tidigast under våren 2005.

I betänkande 1997/98:TU9 En reformerad yrkestrafiklagstiftning har ett tillkännagivande getts till regeringen om *medicinska krav för taxilegitimation* (rskr. 1997/98:192). Enligt förslag i proposition 1997/98:124 om en ny körkortslag skall behörigheten för körkort C, CE, D eller DE gälla tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst 10 år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda. Utskottet anförde att regeringen borde överväga lämpligheten av att låta innehavare av taxilegitimation omfattas av en bestämmelse att fr.o.m. en viss ålder kunna visa att de medicinska kraven för legitimationen fortfarande är uppfyllda.

I regeringens skrivelse hänvisas till att man låtit en särskild utredare göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen. Översynen redovisades i betänkandet Ekonomisk brottslighet inom transportnäringen (SOU 2004:102) i november 2004 som remissbehandlas för närvarande.

I betänkande 1997/98:TU10 Transportpolitik för en hållbar utveckling har ett tillkännagivande meddelats till regeringen om *energi- och koldioxidskatt* (rskr. 1997/98:266). Utskottet anförde att en beskattning av det bränsle som används av den dieseldrivna järnvägstrafiken kan ha miljöfördelar. Nuvarande skattebefrielse för järnvägens dieselförbrukning innebär att inga ekonomiska incitament finns för att använda miljövänliga eller förnyelsebara bränslen. Utskottet anförde mot denna bakgrund att frågan om dieselskatt borde beredas ytterligare.

Av regeringens redovisning framgår att en utredning tillsattes 2001, som i maj 2004 presenterade slutbetänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63). Utredningen har remissbehandlats och ärendet bereds av Finansdepartementet.

I betänkande 1999/2000:TU5 Trafiksäkerhet m.m. har två tillkännagivanden riktats till regeringen (rskr. 1999/2000:166). Det första gällde *inrättande av trafikofferjourer*. Utskottet anförde att frågan om en trafikofferjour borde utredas med hänsyn till den stora betydelse en stöd- och rådgivningsverksamhet har för trafikskadades rehabiliteringsmöjligheter och den osäkerhet som fanns rörande Riksförbundet för trafik- och polioskadades (som då drev trafikofferjour) finansiella möjligheter att i framtiden fortsätta sin jourverksamhet.

Av regeringens redovisning framgår att trafikofferjouren lagts ned. Enligt Näringsdepartementet bereds ärendet vidare.

Det andra tillkännagivandet gällde *ansvaret för lastsäkring*. Utskottet anförde att regeringen borde se över frågan om det rättsliga ansvaret för bristande lastsäkring eftersom bristfällig lastning och säkring av gods utgör ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem.

Av regeringens redovisning framgår att en utredning tillsattes 2002 och den 6 april 2003 presenterade Vägverket en rapport som därefter har remissbehandlats. Ärendet bereds vidare.

I betänkande 1999/2000:TU11 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. gjordes ett tillkännagivande till regeringen om *ett effektivt påföljdssystem för utländska förare* (rskr. 1999/2000:238). Utskottet välkomnade den utredning som tillsatts av regeringen och noterade att Vägverket hade instruerats att redovisa uppdraget senast den 31 oktober 2000. Det var enligt utskottets mening angeläget att den utsatta tiden hölls och att förslag till ändrad lagstiftning kan föreläggas riksdagen så snart som möjligt.

Av regeringens redovisning framgår att utredningen Verkställighet av vissa trafikböter/trafikavgifter för utländska trafikanter (SOU 2002:72) överlämnades i augusti 2002. Frågan om verkställighet av böter som ådömts utländska trafikanter är föremål för behandling inom EU. Ärendet bereds vidare.

I betänkande 2000/01:TU13 Trafiksäkerhet gjordes ett tillkännagivande till regeringen om *ökad säkerhet för barn i trafiken* (rskr. 2000/01:249). Utskottet anförde att det behövs ett ökat barnperspektiv och ett behov av en samlad redovisning för riksdagen med strategi och åtgärder för att öka trafiksäkerheten för barn och ungdomar.

Av regeringens redovisning framgår att i Vägverkets regleringsbrev för 2003 angavs att "målet är att andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägsystemet skall öka och åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet skall prioriteras". Ett antal projekt med syfte att på olika sätt förbättra barns säkerhet i trafiken har även startats av Vägverket. Vidare har Delegationen för barnsäkerhet i januari 2004 överlämnat betänkandet Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling (SOU 2003:127) som delvis berör barns säkerhet i trafiken. Ärendet bereds vidare.

I betänkande 2001/02:TU9 Yrkestrafik m.m. meddelades ett tillkännagivande till regeringen om *åtgärder mot s.k. svarttaxi* (rskr. 2001/02:195). Utskottet anförde att regeringen borde överväga vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att svarttaxiverksamheten skall minska mot bakgrund av den kriminalitet som är förknippad med verksamheten, inte bara av ekonomisk art utan också i form av våld mot person, t.ex. misshandel, rån och sexuella övergrepp. Härtill kommer de ekonomiska skador som denna form av illojal konkurrens tillfogar den legala taxiverksamheten som har att betala skatter och sociala avgifter.

I regeringens redovisning hänvisas till den översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen som en särskild utredare gjort. Översynen redovisades i betänkandet Ekonomisk brottslighet inom transportnäringen (SOU 2004:102) i november 2004 som remissbehandlas för närvarande.

I betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet meddelades tre tillkännagivanden till regeringen (rskr. 2002/03:161). Det första gällde *körkort för deltagare i försöksverksamheten m.m.* Utskottet anförde att det inte under den tid som försöksverksamhet med alkoholås pågår är lämpligt att den som fått sitt körkort villkorligt återkallat får behålla körkortet under tiden, eftersom

körkortet i detta fall kan missbrukas, exempelvis vid utlandsresor. Vidare förutsatte utskottet att regeringen fortsätter verka inom det europeiska samarbetet för att detta i framtiden skall bli möjligt.

Av regeringens redovisning framgår att ärendet bereds.

Det andra tillkännagivandet gällde *EU-moped och terrängskoter*. Utskottet anförde att det borde prövas om införandet av en möjlighet att återkalla förarbevis för terrängskoter och EU-moped kan vara en lämplig åtgärd i en strategi för att stimulera en ansvarsfull fordonsanvändning och därmed skapa positiva trafiksäkerhetsvinster. Vidare förutsattes att en prövning sker av rätten att återfå möjligheten att köra terrängskoter efter återkallelse av körkort.

Av regeringens redovisning framgår att regeringen i maj 2004 gav en särskild utredare i uppdrag att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Sedan dess har ett tilläggsdirektiv tillkommit till utredningen som skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2005.

Det tredje tillkännagivandet gällde *kameraövervakning vid hastighetsöverträdelser*. Enligt utskottets mening var det angeläget att skyndsamt se över förutsättningarna att förändra ägaransvaret vid hastighetsförseelser i syfte att effektivisera den automatiska kameraövervakningen.

Av regeringens redovisning framgår att en särskild utredare har tillkallats av regeringen i maj 2004 med uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid en överträdelse av bestämmelser om högsta tillåtna hastighet eller någon annan trafikregel, vars efterlevnad kan övervakas genom automatiska system. Utredningen skall redovisas senast den 30 september 2005.

I betänkande 2003/04:TU6 Fordonsfrågor riktades ett tillkännagivande till regeringen om *regelverk för fordonsvikter* (rskr. 2003/04:161). Utskottet ansåg att det är viktigt att regelverket för fordonsvikter främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Vidare borde Sverige verka aktivt inom EU för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler.

Av regeringens redovisning framgår att denna fråga med anledning av kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv är föremål för behandling inom EG.

I betänkande 2003/04:TU5 Yrkestrafik har ett tillkännagivande meddelats till regeringen om *påföljdssystemet inom åkerinäringen* (rskr. 2003/04:182). Utskottet ansåg att påföljdssystemet måste bli mer konsekvent. Rättvisa bötesystem måste finnas för att konkurrensen skall vara lika för alla. Att många utländska chaufförer kan ignorera böter fann utskottet stötande. Utskottet framhöll att regeringen skyndsamt borde fullfölja riksdagens beslut i detta avseende och åstadkomma ett reformerat bötesystem som är lika för alla oavsett nationalitet.

Av regeringens redovisning framgår att frågan om verkställighet av böter som ådömts utländska trafikanter är föremål för behandling inom EU. Ärendet bereds vidare.

I betänkande 2004/05:TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen har ett tillkännagivande riktats till regeringen om *inspektionsverksamheten inom trafikslagen* (rskr. 2004/05:64). Utskottet anförde att regeringen snarast bör tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skall vara organiserad. Utskottet utgår från att regeringen senast i den transportpolitiska propositionen, som har aviserats till våren 2005 till riksdagen, anmäler att regeringen har vidtagit denna åtgärd. Mot bakgrund av att frågan har blivit föremål för genomgripande utredningar i en rad skilda sammanhang och under en följd av år bör behovet av ytterligare utredning kunna inskränkas till frågor av främst organisatorisk art. Regeringen bör därför ombesörja att utredningen genomförs med stor skyndsamhet. Utgångspunkten är att en gemensam trafikinspektion skall tillskapas under första halvåret 2006. Regeringen skall senast i budgetpropositionen hösten 2005 redovisa hur arbetet fortskrider.

Av regeringens redovisning framgår att ärendet bereds.

Motionsförslag

Med anledning av regeringens skrivelse har en motion väckts av Tobias Krantz m.fl. (fp), 2004/05:KU14. I motionen uppmärksammas att behandlingen av riksdagens tillkännagivanden till regeringen i många fall drar ut på tiden i flera år. Det refereras till att det i redogörelsen från regeringen framgår att 155 skrivelser inte var färdigbehandlade vid årsskiftet, av dem är 32 fem år gamla eller äldre. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att regeringen inför skärpta rutiner gällande verkställandet av riksdagens beslut samt att regeringen bör återkomma till riksdagen med en strategi för hur riksdagens skrivelser till regeringen skall effektiviseras.

Trafikutskottets synpunkter

Trafikutskottet anser att regeringens redogörelse i huvudsak ger en god bild av de åtgärder som regeringen vidtagit och beredningsläget för de ärenden som inte är slutbehandlade. Utskottet har därför inte funnit anledning till några erinringar mot den formella registreringen av de riksdagsbeslut som fattats med anledning av betänkanden från trafikutskottet.

Utskottet kan dock konstatera att för flertalet av de sammanlagt 17 tillkännagivanden som anges i skrivelsen, där riksdagen med utgångspunkt från utskottets betänkanden riktat krav på åtgärder till regeringen, ännu inte är färdigbehandlade, trots att flera år gått sedan de aktuella riksdagsbesluten fattades. Det äldsta tillkännagivandet om återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister bereds sålunda fortfarande efter tio år.

Utskottet har stor förståelse för att behandlingen av detta och andra tillkännagivanden kräver en omsorgsfull beredning. Med anledning av den tid som förflutit sedan riksdagen fattat sina beslut vill utskottet ändå understryka betydelsen av att riksdagsskrivelser med tillkännagivanden hanteras skyndsamt. Att tillkännagivanden inte är slutbehandlade efter flera år är inte något som bör förekomma annat än i undantagsfall. Utskottet delar därmed den uppfattning som kommer till uttryck i tidigare betänkanden från konstitutionsutskottet samt i den aktuella motionen av Tobias Krantz m.fl. (fp) om vikten av att regeringen noggrant följer de beslut som riksdagen fattar.

Trafikutskottet har särskilt granskat de tillkännagivanden som redovisats som slutbehandlade. Utskottet har inga erinringar mot regeringens redovisning vad gäller tillkännagivandena om telefoning under bilkörning och Sjöfartsinspektionens ställning. Utskottet vill dock erinra om att det i utskottets tillkännagivande om en översyn av farledsavgifter framgår att syftet med den efterfrågade översynen var att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok. Utskottet konstaterar att den förordning som regeringen hänvisar till ej behandlar frågan om ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen. Enligt vad utskottet erfarit har dock denna fråga nyligen behandlats av den statliga Godstransportdelegationen och regeringen förväntas i den till sommaren 2005 aviserade transportpolitiska propositionen redovisa sin bedömning i frågan. Utskottet förutsätter därmed att regeringen inom en snar framtid återkommer till riksdagen i frågan i enlighet med tidigare meddelat tillkännagivande.

Utskottet konstaterar slutligen att för flera tillkännagivanden som ej är slutbehandlade anges utförlig information om beredningsläge och när skrivelsen beräknas kunna bli slutbehandlad. För några skrivelser är dock informationen mer knapphändig. När det gäller t.ex. tillkännagivandet om inrättande av trafikofferjourer och om körkort för deltagare i försöksverksamhet m.m. anges exempelvis endast att ärendet bereds. Enligt utskottets mening bör det i redogörelsen framgå tydligare hur de olika ärendena med tillkännagivanden bereds, vilka åtgärder som planeras att vidtas och om möjligt en prognos när ärendet bedöms kunna vara slutbehandlat. Detta är särskilt angeläget när beredningen av riksdagens ställningstaganden med tillkännagivanden inte har kunnat slutföras trots behandling under flera år.

Stockholm den 21 april 2005

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Karin Svensson Smith (v), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Tuve Skånberg (kd) och Berndt Sköldestig (s).