Trafikutskottets yttrande 2025/26:TU4y

Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2025

Till konstitutionsutskottet

Den 24 mars 2026 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott möjlighet att yttra sig över regeringens skrivelse 2025/26:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2025 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Trafikutskottet har beslutat att yttra sig över skrivelsen med utgångspunkt i de riksdagsskrivelser som riksdagen har riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden.

Trafikutskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt är formellt korrekt och ger en rättvisande bild av hur regeringen har behandlat riksdagens skrivelser med tillhörande tillkännagivanden. Utskottet konstaterar samtidigt att det finns ett stort antal tillkännagivanden som har beretts under lång tid och anser att regeringen måste hantera tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen ställt sig bakom på ett skyndsamt sätt.

I yttrandet finns tre avvikande meningar (S, V, C, MP).

Innehållsförteckning

Utskottets överväganden 3
Bakgrund 3
Skrivelsen 3
Utskottets ställningstagande 6
Avvikande meningar 8
1. Behandlingen av tillkännagivandet om fördjupad översyn av förarutbildningen (rskr. 2018/19:165) (S, V, C) 8
2. Behandlingen av tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem (rskr. 2022/23:137) (S, V, C, MP) 9
3. Behandlingen av tillkännagivandena om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178) och lagens omfattning (rskr. 2020/21:379) (MP) 9
Bilaga 1
Regeringens redovisning av slutbehandlade tillkännagivanden 11
Riksdagsskrivelse 2004/05:178 om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar 11
Riksdagsskrivelse 2018/19:165 om fördjupad översyn av förarutbildningen 12
Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om lagens omfattning 13
Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om vinterväghållning 13
Bilaga 2
Regeringens redovisning av inte slutbehandlade tillkännagivanden 16
Riksdagsskrivelse 2014/15:144 om en strategi för luftfarten 16
Riksdagsskrivelse 2016/17:101 om regionala flygplatser 23
Riksdagsskrivelse 2016/17:185 om en strategi för luftfarten 25
Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om en strategi för luftfarten 25
Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om regionala flygplatser 26
Riksdagsskrivelse 2019/20:74 om instansordning vid överklagan 26
Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om självkörande fordon 26
Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om tunga transporter 28
Riksdagsskrivelse 2019/20:323 om synfältsdefekter och dispens 29
Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om utfärdare av förarbevis 30
Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om ett långsiktigt hållbart transportsystem 30

Tabeller

Tabell 1 Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden som redovisas i regeringens skrivelse 4
Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden 5
Tabell 3 Inte slutbehandlade tillkännagivanden 5

Utskottets överväganden

Bakgrund

Enligt 9 kap. 8 § riksdagsordningen ska regeringen varje år i en skrivelse till riksdagen redovisa vilka åtgärder den har vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som har överlämnats till regeringen. Riksdagsskrivelser är meddelanden från riksdagen till regeringen om vilka beslut riksdagen har fattat i en viss fråga. Det kan till exempel vara att riksdagen bifallit ett utskotts förslag till beslut i ett betänkande.

Vissa riksdagsbeslut innebär att riksdagen riktar ett s.k. tillkännagivande till regeringen, till exempel med innebörden att regeringen bör vidta en viss åtgärd. Konstitutionsutskottet har framhållit att den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande (bet. 2024/25:KU21 s. 19). Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Enligt konstitutionsutskottet bör regeringen redovisa skälen till att den inte har tillgodosett ett tillkännagivande.

Skrivelsen

I skrivelse 2025/26:75 redovisar regeringen hur den hanterat de riksdagsskrivelser som riksdagen beslutat om. Redovisningen tar upp samtliga riksdagsskrivelser från 2025 och äldre riksdagsskrivelser som inte ännu har rapporterats som slutbehandlade av regeringen. Regeringens redovisning omfattar huvudsakligen åtgärder under tiden 1 januari–31 december 2025.

Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden

I skrivelsen redovisar regeringen beslut och beredningsläge för sammanlagt 27 riksdagsskrivelser som riksdagen framställt med anledning av trafikutskottets betänkanden. Regeringen anför att den slutbehandlat 16 av dessa riksdagsskrivelser under det gångna året, medan 11 ännu inte slutbehandlats. Redovisningen av riksdagsskrivelserna uppdelat per riksmöte framgår av tabell 1.

Tabell 1 Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden som redovisas i regeringens skrivelse

Riksmöte	Antal skrivelser	Varav slutbehandlade	Varav inte slutbehandlade
2004/05	1	1	
2005/06	1	1	
2014/15	1		1
2016/17	2		2
2017/18	1		1
2018/19	1	1	
2019/20	3		3
2020/21	1		1
2021/22	1	1	
2022/23	1		1
2024/25	8	6	2
2025/26	6	6	
Antal	*27*	*16*	*11*

Tillkännagivanden med anledning av trafikutskottets betänkanden

Med anledning av de 27 riksdagsskrivelserna redovisar regeringen även beredningsläget för 15 tillkännagivanden som riksdagen riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden. En riksdagsskrivelse kan omfatta flera tillkännagivanden. Den redovisas därmed inte som slutbehandlad förrän samtliga tillkännagivanden är slutbehandlade.

Styckena nedan redogör närmare för de tillkännagivanden som regeringen redovisar i skrivelsen.

Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisar regeringen fyra tillkännagivanden från fyra riksdagsskrivelser som slutbehandlade. Alla slutbehandlade tillkännagivanden hör till äldre riksmöten (t.o.m. 2022/23). Regeringen har tidigare under riksmötet redovisat dessa tillkännagivanden som slutbehandlade, i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 Kommunikationer). Tabell 2 listar de slutbehandlade tillkännagivandena.

Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden

Riksmöte	Riksdags-skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Redovisad slutbehandling
2004/05	2004/05:178	2004/05:TU7	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar	prop. 2025/26:1
2018/19	2018/19:165	2018/19:TU7	Fördjupad översyn av förarutbildningen	prop. 2025/26:1
2020/21	2020/21:379	2020/21:TU12	Lagens omfattning	prop. 2025/26:1
2021/22	2021/22:152	2021/22:TU7	Vinterväghållning	prop. 2025/26:1
Antal	*4*	*4*	*4*	*1*

I bilaga 1 finns en närmare redogörelse för det arbete som regeringen har utfört med anledning av respektive slutbehandlat tillkännagivande.

Inte slutbehandlade tillkännagivanden

Regeringen uppger att elva tillkännagivanden i totalt nio riksdagsskrivelser som framställts med anledning av trafikutskottets betänkanden ännu inte är slutbehandlade. Samtliga härrör från äldre riksmöten (t.o.m. 2022/23). Tillkännagivandena finns samlade i tabell 3.

Tabell 3 Inte slutbehandlade tillkännagivanden

Riksmöte	Riksdags-skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Tidsåtgång i år (dagar)*
2014/15	2014/15:144	2014/15:TU7	En strategi för luftfarten	10 (4 005)
2016/17	2016/17:101	2016/17:TU4	Regionala flygplatser	9 (3 376)
	2016/17:185	2016/17:TU10	En strategi för luftfarten	8 (3 277)
2017/18	2017/18:104	2017/18:TU1	En strategi för luftfarten	8 (3 012)
			Regionala flygplatser	8 (3 012)
2019/20	2019/20:74	2019/20:TU4	Instansordning vid överklagan	6 (2 296)
	2019/20:223	2019/20:TU11	Självkörande fordon	5 (2 150)
			Tunga transporter	5 (2 150)
	2019/20:323	2019/20:TU14	Synfältsdefekter och dispens	5 (2 101)
2020/21	2020/21:379	2020/21:TU12	Utfärdare av förarbevis	4 (1 730)
2022/23	2022/23:137	2022/23:TU4	Ett långsiktigt hållbart transportsystem	3 (1 100)
Antal	*9*	*9*	*11*	–

*Avser tiden mellan dagen för riksdagens beslut om tillkännagivandet och regeringens beslut om skrivelsen.

Regeringen redogör inte för när något av tillkännagivandena beräknas vara slutbehandlat men framhåller att den avser att återkomma till riksdagen under 2026 med anledning av tillkännagivandena om regionala flygplatser.

Bilaga 2 innehåller en beskrivning av det arbete som regeringen hittills har utfört med anledning av tillkännagivandena och, i förekommande fall, den fortsatta beredningsprocessen.

Övriga ärendetyper

I skrivelsen redovisar regeringen beredningsläget för samtliga riksdagsskrivelser. Detta innebär att regeringens skrivelse också omfattar riksdagsskrivelser utan tillkännagivanden, t.ex. rena lagstiftningsärenden där regeringen utfärdat lagar eller beslut om förordningar till följd av riksdagens beslut.

Riksdagsskrivelse 2025/26:126 respektive 127 om utgiftsområde 22 Kommunikationer är ett exempel på en annan ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2026, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev. Därutöver har regeringen avskrivit ett ärende om en rapport från riksrevisionen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens redogörelser i skrivelse 2025/26:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Utskottet noterar att regeringen i årets skrivelse redovisar beredningsläget för totalt 27 riksdagsskrivelser innehållande 15 tillkännagivanden som riksdagen riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden.

Utskottet anser att regeringens skrivelse i allt väsentligt ger en formellt korrekt och rättvisande bild av vilka åtgärder som regeringen har vidtagit med anledning av respektive tillkännagivande. Utskottet noterar att regeringen i de flesta fall lämnar utförliga beskrivningar av sin hantering av tillkännagivandena och ser positivt på regeringens goda framdrift i syfte att tillgodose och slutbehandla dessa.

Regeringens hantering av slutbehandlade tillkännagivanden

När det gäller de fyra tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade i skrivelsen kan utskottet konstatera att regeringen redan har redovisat dessa som slutbehandlade i budgetpropositionen som lämnats tidigare under riksmötet. Utskottet påminner om att det vid beredningen av budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1 s. 20) inte hade några invändningar mot regeringens redovisning och återrapportering av beredningsläget för tillkännagivandena. Utskottet står fortfarande bakom denna uppfattning.

Regeringens hantering av ännu inte slutbehandlade tillkännagivanden

När det gäller de 15 tillkännagivanden som ännu inte är slutbehandlade noterar utskottet att regeringens redogörelser främst innehåller information om redan vidtagna åtgärder. Utskottet vill därför särskilt välkomma de fall där regeringen även redovisar information om den planerade fortsatta beredningen av ett ärende, t.ex. när regeringen beräknar att ett tillkännagivande kan vara

slutbehandlat. Enligt utskottet bör regeringen i möjligaste mån redovisa planerade åtgärder för att tillgodose riksdagens tillkännagivanden samt när den bedömer att ett tillkännagivande kan förväntas vara slutbehandlat.

Utskottet noterar vidare att samtliga elva tillkännagivanden som inte är slutbehandlade hör till äldre riksmöten (t.o.m. 2022/23). Ett stort antal tillkännagivanden från trafikutskottet har därmed beretts under lång tid. Som utskottet framhållit i sina tidigare yttranden i ärendet är det väl medvetet om att handläggningstiden kan variera beroende på innehållet i respektive tillkännagivande. Samtidigt anser utskottet att regeringen måste hantera tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen har ställt sig bakom på ett skyndsamt sätt. Enligt utskottet bör situationer där tillkännagivanden inte är slutbehandlade efter flera år inte förekomma annat än i undantagsfall.

Med anledning av det som anförs i den avvikande meningen om behandlingen av tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem (rskr. 2022/23:137) om transportmålet vill utskottet påminna om att Miljömålsberedningen i januari 2025 fick i uppdrag att utvärdera och lämna förslag på hur de nationella etappmålen kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU och styr effektivt mot Sveriges klimatmål: nettonollutsläpp senast år 2045. Miljömålsberedningen lämnade sitt betänkande till regeringen den 30 oktober 2025, och detta bereds i Regeringskansliet. Utskottet anser att det är angeläget att inte föregripa den beredningsprocessen.

Sammanfattande bedömning

Utskottet menar sammanfattningsvis att regeringens redogörelser i skrivelsen i allt väsentligt ger en formellt korrekt och rättvisande bild och välkomnar regeringens goda framdrift med att tillgodose riksdagens tillkännagivanden. Utskottet påminner om att tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen ställt sig bakom måste hanteras på ett skyndsamt sätt.

Stockholm den 28 april 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Johanna Rantsi (M), Linus Lakso (MP), Crister Carlsson (M), Kent Kumpula (SD) och Dan Hovskär (KD).

Avvikande meningar

1. Behandlingen av tillkännagivandet om fördjupad översyn av förarutbildningen (rskr. 2018/19:165) (S, V, C)

Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Malin Östh (V) anför:

Vi delar inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet om en fördjupad översyn av förarutbildningen är slutbehandlat. Enligt tillkännagivandet ska regeringen bl.a. genomföra en generell översyn av förarutbildningen.

Våren 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet. Målet var att lämna förslag på hur systemet kan utvecklas så att det blir enklare och mer ändamålsenligt, så att fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprov samt får bättre stöd för att tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 15 september 2024 i rapporten Översyn av förarutbildningen för behörighet B.

Den 24 februari 2026 presenterade regeringen en proposition om ett slopat krav på introduktionsutbildning för övningskörning (prop. 2025/26:127). Vi instämmer i regeringens förslag om att ta bort kravet på introduktionsutbildning för dem som övningskör privat och för deras handledare. Den nuvarande introduktionsutbildningen har inte fungerat tillräckligt väl, och att avskaffa kravet är därför rimligt. Samtidigt anser vi att det är anmärkningsvärt att regeringen inte har beaktat Transportstyrelsens övriga förslag i den rapport som regeringen själv beställt i frågan, vilket också redovisas i ett särskilt yttrande i betänkande 2025/26:TU16.

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport att den privata övningskörningen behöver stärkas och pekar särskilt på behovet av att höja kunskapsnivån och förmågan hos handledarna, vilket i sin tur stärker kvaliteten i övningskörningen och de blivande förarnas förutsättningar. Transportstyrelsen föreslår därför att dagens introduktionsutbildning avskaffas och ersätts av flera åtgärder, bl.a. en ny handledarutbildning för att stärka handledarnas kunskap och förmåga. Vi menar att detta är ett förslag som förtjänar att beaktas eftersom det kan bidra till att stärka kvaliteten i den privata övningskörningen.

De åtgärder som regeringen hänvisar till och hittills har vidtagit är steg i rätt riktning. Vi anser dock att även övriga förslag i Transportstyrelsens rapport behöver beaktas. Vi anser därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat och att regeringen behöver vidta ytterligare åtgärder på området.

2. Behandlingen av tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem (rskr. 2022/23:137) (S, V, C, MP)

Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP) anför:

Vi anser att regeringen behöver klargöra om de fortsatt avser att tillgodose de delar av tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem som rör det nationella målet om att minska utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, även kallat transportmålet.

Vi konstaterar att regeringen i sin skrivelse anger att den i sitt uppdrag till Trafikverket om en nationell plan för perioden 2026–2037 betonade att de av riksdagen beslutade klimatmålen ska nås. Vi vill också påminna om att Miljömålsberedningen den 30 oktober 2025 överlämnade sitt betänkande med förslag om uppdaterade klimatmål till 2030. Förslagen bygger på en bred överenskommelse mellan riksdagens åtta partier. Vid pressträffen i samband med överlämnandet betonade klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) själv värdet av denna enighet samt att det var angeläget att stå fast vid klimatmålen.

Nu har dock klimat- och miljöministern öppnat för att avskaffa transportmålet. Vi vill dock understryka att detta mål är en central del av det klimatpolitiska ramverket och har varit vägledande för investeringar och styrmedel inom transportsektorn. Transportsektorn står för en betydande del av Sveriges territoriella utsläpp. Att ändra eller avskaffa målet får därför stora konsekvenser för såväl infrastrukturplanering som näringslivets omställning och Sveriges möjligheter att leva upp till sina internationella åtaganden.

Mot bakgrund av ovan anser vi att det är angeläget med ett klargörande från regeringen om huruvida de anser att transportmålet bör kvarstå samt om regeringen avser att tillgodose de delar av tillkännagivandet som inbegriper transportmålet.

3. Behandlingen av tillkännagivandena om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178) och lagens omfattning (rskr. 2020/21:379) (MP)

Linus Lakso (MP) anför:

Jag delar inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178) och det nära sammankopplade tillkännagivandet om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon (rskr. 2020/21:379) är slutbehandlade.

I sin skrivelse hänvisar regeringen till den nya lagen (SFS 2021:626) om förarbevis för vattenskoter som trädde i kraft den 1 maj 2022. Lagen 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 har genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat.

Lagen som regeringen hänvisar till i sin skrivelse avser dock endast vattenskoter och inte andra typer av fritidsbåtar som med hög fart kan framföras på vatten, vilka också omfattas av de här aktuella tillkännagivandena.

De åtgärder som regeringen hänvisar till och hittills har vidtagit är steg i rätt riktning. Däremot motsvarar de inte fullt ut avsikten med riksdagens tillkännagivanden. Jag anser därmed att tillkännagivandena inte är slutbehandlade och att regeringen behöver vidta ytterligare åtgärder på området.

BILAGA 1

Regeringens redovisning av slutbehandlade tillkännagivanden

Riksdagsskrivelse 2004/05:178 om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar

Riksdagsskrivelse 2004/05:178 innehåller ett tillkännagivande där riksdagen framför att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar.

Vissa tidigare initiativ på området

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i proposition 2005/06:160 Moderna transporter. Regeringen utarbetade och remitterade även under 2008 en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. En remissammanställning har gjorts och ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan har tagits fram inom Regeringskansliet.

Regeringen uppger att frågan om särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013 och att Havs- och vattenmyndigheten i november 2013 redovisade ett regeringsuppdrag om att kartlägga besvär från vattenskotrar och andra mindre, motordrivna farkoster. Myndigheten analyserade även behovet av en särskild reglering för sådana farkoster.

Regeringen uppger att den under 2016 remitterade ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Efter avslutad remiss gjordes en sammanställning av remissvaren. Därefter analyserades frågan vidare inom Regeringskansliet men förslaget ledde inte till någon lagstiftning. I april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter som innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 juni 2019.

Regeringen uppger vidare att den i april 2021 beslutade om propositionen Förarbevis för vattenskoter som innehöll förslag till ny lag om förarbevis för vattenskoter. Riksdagen antog propositionen i juni 2021 och lagen trädde i kraft den 1 maj 2022. Lagen innebär att en vattenskoter endast får framföras av den som har ett förarbevis samt att förarbevis får utfärdas till den som har fyllt 15 år och har genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat.

Slutredovisning

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.3.3) anförde regeringen att den vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som har förflutit sedan tillkännagivandet beslutades anser att det inte framstår som motiverat att ta några nya initiativ i syfte att tillmötesgå

tillkännagivandet. Med hänvisning till denna bedömning anförde regeringen i propositionen att regeringen anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2018/19:165 om fördjupad översyn av förarutbildningen

Riksdagsskrivelse 2018/19:165 innehåller 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.

Åtgärder mellan 2018 och 2020

Regeringen påminner inledningsvis om att Trafikverket och Transportstyrelsen har gjort en översyn av förarutbildningen och i januari 2019 överlämnade en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Statens väg- och transportforskningsinstitut utvärderade även under 2018 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.

I september 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, där det ingick att överväga en ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha samt att införa en begränsning som innebär att endast Trafikverkets eller en godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov. Uppdraget redovisades i oktober 2020 i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Rapporten har remissbehandlats.

Åtgärder mellan 2021 och 2024

Regeringen beslutade i juli 2021 om en ändring i körkortsförordningen (1998:980) som innebär att endast fordon som ägs eller innehas av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola får användas vid körprov för körkortsbehörighet B. Samtidigt beslutade regeringen att göra en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som innebär ett krav på att registrera den elev som ett handledarskap avser. Detta har gjort det möjligt för Transportstyrelsen att begränsa antalet elever som en handledare kan ha till fem. Förordningsändringarna trädde i kraft den 1 december 2021.

Regeringen påminner om att riksdagen den 21 juni 2022 antog de lagändringar som regeringen föreslog i proposition 2021/22:190 Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Lagändringarna innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen

bestämmer får meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet, att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet straffbeläggs i större utsträckning än tidigare samt att befintliga straffbestämmelser skärps. Som en följd av lagändringarna beslutade regeringen den 17 november 2022 om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär att Trafikverket ska stänga av den som genom att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov från att delta i prov i antingen ett eller två år.

Regeringen redovisar även att den i februari 2023 gav Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 15 september 2024 i rapporten Översyn av förarutbildningen för behörighet B.

Slutredovisning

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.3.3) redogjorde regeringen för de vidtagna åtgärderna och ansåg att tillkännagivandet med dessa är tillgodosett och slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om lagens omfattning

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 innehåller tre tillkännagivanden som gäller förarbevis för vattenskoter, varav ett rör lagens omfattning. Tillkännagivandet handlar om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon.

Lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022. Det här aktuella tillkännagivandet anknyter till det ovan redovisade tillkännagivandet om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178).

Slutredovisning

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.3.3) anförde regeringen att den vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som har förflutit sedan det ursprungliga tillkännagivandet beslutades anser att det inte framstår som motiverat att ta några nya initiativ i syfte tillmötesgå tillkännagivandet. Med hänvisning till denna bedömning anförde regeringen i propositionen att den anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om vinterväghållning

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör vinterväghållning. Det handlar om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom

rimliga tidsramar – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter.

Vissa regeringsuppdrag

Regeringen uppger att Regeringskansliet remitterade trafikutskottets betänkande till Trafikverket för att låta myndigheten lämna synpunkter på hanteringen av tillkännagivandet. Som svar på remissen lämnade Trafikverket i augusti 2022 en skrivelse där myndigheten redogör för hur vinterväghållning utförs och hur upphandlingar utformas och genomförs för att säkerställa en väl fungerande snöröjning av de statliga vägarna samtidigt som man tar hänsyn till de enskilda vägarna.

I september 2023 beslutade regeringen att ge en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. I uppdraget ingick också att analysera förordningens tillämpningsområde och Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen och lämna nödvändiga förslag till förändringar. Utredaren redovisade uppdraget den 30 juni 2024 i promemorian Statsbidrag till enskild väghållning. Promemorian har remitterats och remisstiden gick ut den 23 december 2024.

Arbetet i och med fastställandet av den kommande nationella planen

Regeringen framhåller att den i juni 2023 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. En del av uppdraget innebär att Trafikverket ska redogöra för det pågående arbetet med att stärka arbetssätt och metoder för underhållsverksamheten i syfte att förbättra genomförandet utifrån ett kostnads- och kapacitetsperspektiv, samtidigt som verksamheten ska vara så lite trafikstörande som möjligt. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024 och redovisningen bereds nu inom Regeringskansliet. Redovisningen skulle ligga till grund för den kommande infrastrukturpropositionen med förslag till nya ekonomiska ramar och inriktning för en ny plan för transportinfrastrukturen.

Regeringen uppger att den i oktober 2024 överlämnade propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. Regeringen framhåller att den i propositionen föreslog en historiskt stor satsning på transportinfrastrukturen där den ekonomiska ramen för perioden 2026–2037 föreslogs öka med 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden, till 1 171 miljarder kronor. Det innebär enligt regeringen en stor utökad satsning på underhåll, vilket även inkluderar att återta eftersatt underhåll.

Slutredovisning

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.3.4) redogjorde regeringen för de vidtagna åtgärderna och instämde i att Trafikverket fortsatt bör uppmuntra enskilda väghållare att samarbeta med varandra,

för att på så sätt förbättra förutsättningarna för en kostnadseffektiv vinterväghållning. Regeringen instämde också i utredningens förslag om att en ny förordning ska ersätta den nuvarande för att tydliggöra ändamålet, förutsättningarna och formerna för bidrag till enskild väghållning. Vidare instämde regeringen även i utredarens förslag om att Trafikverkets serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare bör förtydligas och att det bör anges i Trafikverkets instruktion att myndigheten på ett kostnadseffektivt sätt ska tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare.

Sammantaget bedömde regeringen i propositionen att den nya förordningen kommer skapa förutsättningar för att förtydliga och förbättra processen för de statliga bidragen till de enskilda väghållarna. Regeringen redogjorde i propositionen även för beslutet den 19 juni 2025 om en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning (SFS 753) och ändringar i förordningen (2010:185) med Trafikverkets instruktion (SFS 755) och att förordningarna trädde i kraft den 1 januari 2026. Avslutningsvis konstaterade regeringen i budgetpropositionen att den ansåg att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och slutbehandlat.

BILAGA 2

Regeringens redovisning av inte slutbehandlade tillkännagivanden

Riksdagsskrivelse 2014/15:144 om en strategi för luftfarten

Riksdagsskrivelse 2014/15:144 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör ta fram en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget inom en snar framtid.

Ärendets utveckling t.o.m. 2017

Regeringen påminner om att den i januari 2017 antog en svensk flygstrategi. I och med antagandet av strategin gjorde regeringen bedömningen att tillkännagivandet var slutbehandlat, vilket den redovisade i skrivelse 2016/17:75. I trafikutskottets yttrande över konstitutionsutskottets betänkande med anledning av regeringens skrivelse menade dock trafikutskottet att regeringens bedömning av tillkännagivandet som slutbehandlat var otillfredsställande. Riksdagen riktade sedan ett nytt tillkännagivande till regeringen om att regeringen snarast borde utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (rskr. 2016/17:185).

I budgetpropositionen för 2018 lämnade regeringen en närmare redogörelse för flygstrategin, bl.a. om dess sju fokusområden och betydelsen av ett hållbart flygresande, rättvisa villkor och sund konkurrens, betydelsen av att utveckla Arlanda flygplats som nav och storflygplats samt ökad export av svenska varor och tjänster. Regeringen anförde i propositionen att tillkännagivandena i riksdagsskrivelserna 2014/15:144 respektive 2016/17:185 med detta var slutbehandlade.

Vid trafikutskottets behandling av budgetpropositionen för 2018 konstaterade utskottet att det inte delade regeringens uppfattning att tillkännagivandena var slutbehandlade. Utskottet ansåg i stället att riksdagen en tredje gång borde tillkännage för regeringen att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Riksdagen beslutade därefter om ett nytt likalydande tillkännagivande (rskr. 2017/18:104).

Åtgärder mellan 2018 och 2019

Regeringen uppger att infrastrukturministern i mars 2018 höll ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med och tagit fram regeringens flygstrategi. Regeringen tillsatte under 2018 också en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget. Vidare påbörjades den flygplatsöversyn som regeringen aviserat i flygstrategin. I maj 2018 gav regeringen Luftfartsverket i uppdrag att göra en fördjupad studie om utformningen av det svenska

luftrummet. Studien skulle resultera i en luftrumsstrategi, Luftrum 2040, som kan utgöra underlag för uppdrag att se över luftrummet. Luftfartsverket redovisade uppdraget i maj 2019.

I april 2018 gav regeringen även i uppdrag åt Energimyndigheten att främja hållbara biobränslen för flyg. I uppdraget ingick att myndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att internationell bunkring vid svenska flygplatser i möjligaste mån ska avse sådana drivmedel. Därtill gav regeringen i juni 2018 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare. Uppdraget redovisades i juni 2019.

Regeringen uppger att den under 2019 fortsatte att bedriva arbetet med luftfartspolitiken inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017. Regeringen framhåller bl.a. att Arlandarådet avslutade sitt arbete i mars 2019. För ytterligare information om hanteringen av Arlandarådets arbete hänvisar regeringen till sin redogörelse i skrivelse 2022/23:75. Under hösten 2019 ägde generalförsamlingen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) rum. Regeringen uppger att Sverige var mycket aktivt i både förberedelserna och EU-koordineringen och agerade i enlighet med flygstrategins prioriteringar. Regeringen uppger även att internationella förhandlingar ägde rum under 2019 i syfte att liberalisera Sveriges bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer. Exempelvis har ändringar i luftfartsavtalet med Japan nu möjliggjort tillträde för skandinaviska flygbolag till den japanska flygplatsen Haneda.

Åtgärder under 2020

Under 2020 påverkades luftfarten av covid-19-pandemin. Enligt regeringen vidtogs därför en rad åtgärder under året, vilka redovisas nedan.

Stödåtgärder med anledning av pandemin

Regeringen uppger att man vidtog en rad stödåtgärder för flygbranschen. Åtgärderna inbegrep

- statliga kreditgarantier för svenska flygföretag, varav högst 1,5 miljarder kronor till SAS AB (prop. 2019/20:136, bet. 2019/20:FiU52, rskr. 2019/20:188)
- kapitaltillskott till SAS AB om 5 miljarder kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364)
- kapitaltillskott till Swedavia AB om 3,15 miljarder kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364)
- tillskott till Luftfartsverket om 900 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366)
- extra driftsbidrag till icke-statliga flygplatser under 2020 med 100 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366)
- införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa flygplatser i Norrland och Visby flygplats med uppdrag

till Trafikverket att upphandla flygtrafik på linjerna för en kostnad om högst 105 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

Därutöver påminner regeringen om att riksdagen efter förslag från regeringen även avsatte 75 miljoner kronor för att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

Nya och redovisade regeringsuppdrag

I regleringsbrevet för budgetåret 2021 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg. Regeringen vidgade uppdraget till att omfatta satsningar på forskning och utveckling av elflyg och vätgasdrift, inklusive tank- och laddinfrastruktur. För 2021 skulle högst 50 miljoner kronor användas och för 2022 beräknades högst 50 miljoner kronor användas för uppdraget, varav minst 5 miljoner kronor årligen för den del av uppdraget som avsåg elflyg.

Regeringen uppger även att den i december 2020 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021.

Regeringen informerar vidare om att den under 2020 tog emot redovisningar av tre regeringsuppdrag inom luftfartsområdet:

- I april 2020 redovisade Trafikanalys ett uppdrag 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.
- I juni 2020 redovisade Transportstyrelsen ett uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.
- I oktober 2020 redovisade Trafikanalys ett kunskapsunderlag om eldrivna flygplan.

Arbetet på EU-nivå

När det gäller arbetet på EU-nivå under 2020 framhåller regeringen att olika åtgärder vidtogs för att förhindra att flygbolagen skulle förlora oanvända start- och landningstider, bl.a. genom tillfälliga ändringar i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Utöver detta präglades EU-arbetet av förhandlingar om den fortsatta relationen mellan Storbritannien och EU samt ett uppdaterat förslag till det gemensamma europeiska luftrummet (SES2+) som kommissionen presenterade i september 2020.

Åtgärder under 2021

Regeringen uppger att arbetet under 2021 präglades av åtgärder för att fortsätta att minska pandemins negativa effekter på luftfarten.

Uppdrag om beredskapsflygplatser och samhällsviktigt flyg

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. Regeringen förlängde därför Trafikverkets uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser flera gånger, slutligen t.o.m. den 31 december 2021. I december 2021 gav regeringen vidare Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser under 2022.

För att tillgodose behovet av samhällsviktigt flyg beslutade regeringen om att förlänga Trafikverkets uppdrag att införa temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa flygplatser i Norrland och Visby flygplats. Regeringen gav därför i uppdrag till Trafikverket att upphandla flygtrafik på dessa linjer t.o.m. den 30 juni 2021 och beslutade därefter i juni 2021 att förlänga uppdraget ytterligare t.o.m. den 31 december 2021.

Ekonomiska stödåtgärder

Regeringen påminner om att riksdagen under 2021 efter regeringens förslag fattade beslut om kreditgarantier eller en låneram till SAS-koncernen (prop. 2020/21:208, bet. 2020/21:FiU52, rskr. 2020/21:419). Till följd av pandemin och efter förslag från regeringen har riksdagen även beslutat om stöd genom att statlig medfinansiering tillfälligt bör lämnas till verksamheten för att samordna ankomst- och avgångstider för flygplatser i Sverige (prop. 2020/21:208, bet. 2020/21:FiU52, rskr. 2020/21:422).

Klimat- och miljöåtgärder

Regeringen framhåller att riksdagen efter regeringens förslag beslutat att bemyndiga regeringen att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl (prop. 2020/21:154, bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Bemyndigandet gör det möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter när man tar fram start- och landningsavgifter. Den 20 juni 2021 beslutade regeringen om ändring i förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan.

Under hösten 2021 remitterade regeringen en promemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer för resor, bl.a. flygresor. Ärendet har lagts till handlingarna utan att några ytterligare åtgärder har vidtagits.

Avtal med Förenade kungariket

Under 2021 ingick Sverige ett samförståndsavtal med Förenade kungariket om ytterligare trafikrättigheter för frakt. Avtalet innebär att lufttransportföretag från Förenade kungariket 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 Förenade kungariket, utan begränsning när det gäller rutt, kapacitet eller frekvens. Motsvarande rättighet ges till EU-lufttrafikföretag i förhållande till Förenade kungariket.

Åtgärder under 2022

Regeringen påminner om att luftfarten under inledningen av 2022 fortsatte att präglas av minskad efterfrågan på flygresor till följd av pandemin. Under året påverkades luftfarten också av kriget i Ukraina, inte minst i form av stängda luftrum och höjda bränslepriser. Regeringen framhåller att den under 2022 fortsatte att bedriva arbetet med luftfartspolitiken inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017.

Ekonomiska stödåtgärder samt utredningsuppdrag

Regeringen framhåller att det under 2022 inrättades ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser (prop. 2021/22:113, bet. 2021/22:FiU44, rskr. 2021/22:172). Regeringen påminner även om att den i december 2022 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser under 2023.

Regeringen uppger att den i februari 2022 gav en utredare i uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Utredaren presenterade i juni 2022 rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Rapporten remissbehandlades t.o.m. den 31 oktober 2022.

Den 30 maj 2022 gav regeringen vidare en utredare i uppdrag att utreda och ta fram ett förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Utredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap. (Ds 2023:3). Promemorian har remitterats.

Regeringen påminner vidare om att den i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) anförde att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten såväl för Stockholmsregionen som för övriga landet, vilket betyder att flygplatsen är viktig för t.ex. näringslivet och företagandet. Regeringen konstaterade därför att Bromma flygplats ska bevaras.

Åtgärder på EU-nivå och inom ICAO

På EU-nivå framhåller regeringen de fortsatta förhandlingarna om det s.k. 55-procentspaketet, där en preliminär överenskommelse nåddes i december 2022 mellan rådet och Europaparlamentet i flygdelarna av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Förhandlingar om ReFuelEU Aviation (hållbara flygbränslen) pågick också under 2022. Även förhandlingarna om förslaget om det

gemensamma europeiska luftrummet fortsatte. Vidare beslutade rådet och Europaparlamentet om ett förslag om tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser (förordning (EU) 2022/2038 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser på grund av en epidemiologisk situation eller militär aggression).

Bland övrigt internationellt arbete noterar regeringen även arbetet inom ICAO. Som en förberedelse inför generalförsamlingens möte under hösten 2022 anordnades i juli ett högnivåmöte för att främja en global överenskommelse om ett långsiktigt mål för den globala luftfartens koldioxidutsläpp. Vid ICAO:s generalförsamling 2022 antogs sedan detta mål, då medlemsländerna bl.a. beslutade att kollektivt verka för att den internationella luftfartens utsläpp av koldioxid ska vara nettonoll 2050.

Åtgärder under 2023

När det gäller åtgärderna under 2023 framhåller regeringen arbetet på EU-området samt ett antal nationella initiativ.

Initiativ på EU-nivå och inom ICAO

Regeringen uppmärksammar inledningsvis att ändringen av EU:s utsläppshandelssystem, direktiv (EU) 2023/959, formellt antogs i maj 2023 under det svenska ordförandeskapet i EU:s ministerråd. Inom EU nådde rådet och Europaparlamentet även en preliminär överenskommelse om förslaget om hållbara flygbränslen (ReFuel EU Aviation) som beslutades formellt i september 2023 i form av förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport. Vidare nåddes för första gången sedan trepartssamtalen startade 2021 en preliminär uppgörelse mellan rådet och Europaparlamentet om ett kapitel i förslaget om det s.k. SES2+, det gemensamma europeiska luftrummet.

Regeringen påminner även om att Icao i november 2023 anordnade en tredje konferens om alternativa bränslen inom luftfarten. Vid mötet enades man om ett globalt ramverk och mål om fem procents växthusgasreduktion till 2030 genom användning av alternativa flygbränslen.

Åtgärder på nationell nivå

Regeringen uppger att den i juli 2023 gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och deras roll i transportsystemet i Sverige. Syftet med uppdraget var att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige och EU samt främja en säker, hållbar och effektiv användning av drönare som tar hänsyn till nationella förutsättningar och eventuella allmänna och enskilda motstående intressen. Uppdraget skulle redovisas senast den 30 augusti 2024.

I budgetpropositionen för 2024 aviserade regeringen vidare att den avser att fortsätta det strategiska arbetet när det gäller flygets konkurrenskraft. I november 2023 höll infrastruktur- och bostadsministern ett dialogmöte med ett antal aktörer om hur luftfartens konkurrenskraft kan stärkas.

Den 20 december 2023 beslutade regeringen att ge en särskild utredare, som ska fungera som samordnare, i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för att öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Syftet med samordnarens uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen får bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Samordnaren skulle redovisa sitt uppdrag senast den 31 maj 2025.

Åtgärder under 2024

Regeringen påminner om att den i och med beslutet om vårändringsbudgeten för 2024 ökade anslaget 1:12 Transportstyrelsen med över 1 miljard kronor (prop. 2023/24:99 utg.omr. 22, bet. 2023/24:FiU21, rskr. 2023/24:25). Syftet var att i möjligaste mån undvika kraftiga avgiftshöjningar för flygbolagen som annars hade varit nödvändiga inom det gemensamma avgiftsutjämningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, det s.k. GAS-systemet. Riksdagen beslutade vidare efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 att avskaffa flygskatten den 1 juli 2025 (prop. 2024/25:1, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Åtgärder under 2025

Den 20 maj 2025 fick en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas (LI2025/01033). Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Den 28 maj 2025 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion (dir. 2025:55). Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Ärendets framtida beredning

Regeringen meddelar att den efter sitt förslag i budgetpropositionen för 2026 har beslutat om åtgärder för att förbättra luftfartens konkurrenskraft. En åtgärd är att höja anslaget 1:6 Ersättning avseende flygplatser, som bl.a. används för bidrag till kommuner för driftsstöd till icke-statliga flygplatser. Det höjs med 318 miljoner kronor fr.o.m. 2026 (se redogörelsen under rskr. 2016/17:101), En annan åtgärd är att höja anslaget 1:12 med 10 miljoner kronor för arbetet med att förbättra förutsättningarna för fler direktlinjer till Sverige och

Stockholm-Arlanda (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.5.6 och avsnitt 3.5.12, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127).

Regeringen meddelar därmed att ärendet bereds vidare och konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2016/17:101 om regionala flygplatser

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

Ärendets utveckling

Regeringen påminner inledningsvis om att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi som bl.a. underströk betydelsen av de icke-statliga flygplatserna för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I budgetpropositionen för 2018 angav regeringen att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22).

Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2018 motsatte sig trafikutskottet regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat (bet. 2017/18:TU1). Utskottet föreslog därför att riksdagen skulle rikta ett nytt tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna, och riksdagen ställde sig bakom utskottets förslag (rskr. 2017/18:104).

Åtgärder mellan 2017 och 2020

Regeringen uppmärksammar att den i flygstrategin från 2017 underströk betydelsen av de icke-statliga flygplatserna i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Regeringen framhöll att de statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna därför är betydelsefulla för att finansiera driften av dessa flygplatser, men att de bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Detta innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. Samtidigt ska långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser eftersträvas. Regeringen anförde även att ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser.

Regeringen konstaterar därtill att EU-kommissionen i maj 2017 antog omarbetade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige lämnat till kommissionen och innebär bl.a. att driftsstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen.

Vidare framhåller regeringen att Regeringskansliets interna arbete med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna påbörjades 2018, i enlighet med den nationella flygstrategin. Under 2020 gavs arbetet tillfälligt lägre prioritet på grund av behovet av akuta åtgärder för flygplatserna till följd av

den pågående pandemin. Med anledning av pandemin inrättade regeringen efter riksdagens beslut tillfälliga driftsstöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser under 2020 (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Därutöver såg regeringen ett behov av att komplettera det nationella nätet av beredskapsflygplatser med ytterligare ett antal temporära beredskapsflygplatser, för att tillgodose behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg. I december 2020 gav regeringen därför Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021.

Åtgärder mellan 2021 och 2024

Regeringen påminner om att den har förlängt uppdraget till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser flera gånger. Under 2021 förlängdes uppdraget först t.o.m. den 31 maj 2021, därefter t.o.m. den 30 september 2021 och slutligen t.o.m. den 31 december 2021. I december 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser under 2022.

Under 2022 inrättade regeringen enligt sin redogörelse ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser (prop. 2021/22:113, bet. 2021/22:FiU44, rskr. 2021/22:172). Vidare gav regeringen i maj 2022 en utredare i uppdrag att ta fram ett förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Utredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). Promemorian har remissbehandlats. I december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att återigen förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser, då för 2023.

Regeringen påminner vidare om att den i november 2023 gav Trafikverket i uppdrag att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av beredskapsflygplatser. Uppdraget skulle redovisas senast den 8 april 2024. Regeringen uppger även att riksdagen efter regeringens förslag beslutat att öka det statliga bidraget för driftsstöd till regionala icke-statliga flygplatser med 107 miljoner kronor i och med budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93). I december 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att på nytt förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser, nu för 2024.

Regeringen uppger att den i april 2024 gav Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverket redovisade uppdraget den 31 januari 2025. Rapporten har remissbehandlats och remisstiden gick ut den 30

maj 2025. Beredning pågår inom Regeringskansliet med inriktningen att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag till åtgärder under 2026.

I juni 2024 beslutade regeringen om förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser. Förordningen innehåller bestämmelser om statsbidrag till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatsers driftsunderskott. Genom förordningen, som trädde i kraft den 1 januari 2025, upphävdes förordningen (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser. I november 2024 beslutade regeringen vidare om en ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket som anger att Trafikverket ska ansvara för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser och ge service och information till operatörer av samhällsviktigt flyg. Ändringen trädde i kraft den 15 december 2024. Regeringen påminner om att den i december 2024 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser under 2025.

Åtgärder under 2025

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 har dels det statliga bidraget till kommuner för driftsstöd till regionala icke-statliga flygplatser ökat med 318 miljoner kronor, dels den statliga ersättningen till de 27 beredskapsflygplatserna ökat med 33 miljoner kronor (prop. 2025/26:1 utg. omr. 22 avsnitt 3.5.6 och avsnitt 3.5.12, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127).

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2016/17:185 om en strategi för luftfarten

Riksdagsskrivelse 2016/17:185 innehåller ett tillkännagivande om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid.

Regeringens redovisning av arbetet med anledning av tillkännagivandet är likalydande med redovisningen av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten från 2015 (rskr. 2014/15:144). Redovisningen återges under rubriken Riksdagsskrivelse 2014/15:144 om en strategi för luftfarten. Avsnittet innehåller också en närmare redogörelse för ärendets utveckling.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om en strategi för luftfarten

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör en strategi för luftfarten. Tillkännagivandet handlar om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid.

Regeringens redovisning av arbetet med anledning av tillkännagivandet är likalydande med redovisningen av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten från 2015 (rskr. 2014/15:144). Redovisningen återges under rubriken Riksdagsskrivelse 2014/15:144 om en strategi för luftfarten. Avsnittet innehåller också en närmare redogörelse för ärendets utveckling.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om regionala flygplatser

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör regionala flygplatser. Tillkännagivandet handlar om behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft.

Regeringens redovisning av arbetet med anledning av tillkännagivandet är likalydande med redovisningen av tillkännagivandet om regionala flygplatser från 2016 (rskr. 2016/17:101). Redovisningen återges under rubriken Riksdagsskrivelse 2016/17:101 om regionala flygplatser. Avsnittet innehåller också en närmare redogörelse för ärendets utveckling.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2019/20:74 om instansordning vid överklagan

Riksdagsskrivelse 2019/20:74 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör se över möjligheten för Säkerhetspolisen och Försvarsmakten att överklaga beviljande eller återkallande av tillstånd att använda radiosändare till regeringen när det är motiverat utifrån Sveriges säkerhet.

Regeringen framhåller 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 det krävs ytterligare överväganden i ärendet. Frågan behandlades därför inte i proposition 2021/22:136 Genomförande av direktivet om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation.

Regeringen uppger att den under 2023 initierade en närmare dialog mellan de berörda departementen för att fastställa hur tillkännagivandet bör tillmötesgås. Regeringen anger även att ärendet bereddes vidare under 2024 och 2025.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om självkörande fordon

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör självkörande fordon. I tillkännagivandet anför riksdagen att regeringen dels bör verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö, dels bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet som kan användas av självkörande fordon och ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar.

Arbete som härrör till internationella överenskommelser och EU-nivå

Regeringen lyfter fram att företrädare för regeringen har deltagit aktivt i det internationella arbetet inom både UNECE och EU för att främja försök med och genomförande av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt. Inom

UNECE har arbetet bl.a. resulterat i förslag till ändringar i 1968 års vägtrafikkonvention som tillåter automatiserad körning på högre nivåer.

Regeringen framhåller även att omfattande arbeten pågår inom EU för att underlätta uppkopplad och automatiserad körning. Det finns regler och särskilda tekniska krav för fordon som är helt automatiserade och kan köras utan en förare i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 av den 5 augusti 2022 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Bestämmelserna innebär att godkända helt automatiserade fordon därmed kan sättas ut på marknaden. Hittills har dock inga sådana helt automatiserade fordon typgodkänts i Sverige.

Mot bakgrund av bestämmelserna remitterade regeringen i oktober 2023 promemorian Automatiserad körning, som innehåller ett förslag till förordning som syftar till att göra det lättare att utveckla automatiserade fordon och sätta ut dem på marknaden i Sverige. I förordningen föreslår regeringen att väghållaren får mandat att föreskriva var typgodkända och helt automatiserade fordon får framföras i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426. Efter avslutad remissbehandling har en sammanställning av remissvaren upprättats. Under 2025 analyserades remitterade förslag och remissyttrandena i relation till den pågående utvecklingen av regler för typgodkännande av fordon och teknikens mognad. Regeringen anför att ärendet bereds vidare.

Initiativ och uppdrag på nationell nivå

Regeringen påminner om att storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, sedan tidigare är möjliga. I augusti 2020 beslutade regeringen om både fortsatt giltighet av och ändring i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon. Detta innebar att förordningen permanentades och att förutsättningarna för tillstånd till försöksverksamhet förtydligades. Tillstånd kan därmed ges förutsatt att försöken genomförs på ett säkert sätt och utan att verksamheten medför någon väsentlig störning eller olägenhet för omgivningen.

I juni 2020 gav regeringen en utredare i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor om dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels främjandet av ökad användning av geostaket. Utredaren redovisade uppdraget i promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28), som har remissbehandlats.

När det gäller de krav som kan ställas på infrastruktur, data och uppkoppling pekar regeringen på att Trafikverket löpande tar fram underhållsplaner för bl.a. markeringar och skyltar. I oktober 2021 gav regeringen Trafikverket 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 man ska kunna använda automatiserade fordon med förarstödjande teknik. I uppdraget ingick bl.a. att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar och annan viktig vägutrustning för att främja och stödja automatiserade fordon. Trafikverket redovisade uppdraget under sommaren 2022 i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon. Enligt regeringen utgör rapporten ett kunskapsunderlag för det fortsatta arbetet med frågan.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om tunga transporter

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör tunga transporter. I tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket.

Regeringen hänvisar inledningsvis till att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som riksdagen anför i tillkännagivandet. Projektet omfattade att utveckla en digital undantagsprocess, vars syfte är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Detta ska leda till snabbare och flexiblare handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Projektet utfördes av Research Institutes of Sweden AB (Rise) och redovisades i en rapport i oktober 2021. Rapporten innehåller en rad förslag på åtgärder som riktar sig till ett flertal aktörer. Några exempel på åtgärder är informationskampanjer, gemensamma it-system för Trafikverket och kommunerna, en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter, att arbeta mot digital övervakning och uppföljning samt att genomföra en sanktionsväxling.

Regeringen uppger vidare att den i december 2022 gav Trafikverket i uppdrag att utreda hur väghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna för Trafikverket ser ut att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare. Regeringen gav även Trafikverket i uppdrag att

- utreda vilka möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen
- utreda om det krävs författningsändringar
- lämna nödvändiga författningsförslag
- utreda vilka kostnader som kan uppstå och hur dessa ska finansieras.

Trafikverket redovisade uppdraget den 17 juni 2024 i rapporten Hantering av transportdispenser. Rapporten remitterades och remisstiden gick ut den 2 december 2024.

Åtgärder under 2025

Den 28 maj 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att göra en fördjupad analys av hantering av undantag från krav på mått, längd och vikt. Analysen skulle avse förutsättningarna för att helt eller delvis överta hanteringen av transportdispenser från kommunerna. Den fördjupade analysen skulle också omfatta en detaljerad kostnads- och konsekvensanalys på både kort och lång sikt, relevanta riskbedömningar, förslag till processer och arbetssätt samt en tidsplan för ett eventuellt övertagande. Uppdraget redovisades den 16 december 2025 i rapporten Fördjupad analys om hantering av undantag från krav på mått, längd och vikt. Regeringen uppger att ärendet bereds vidare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2019/20:323 om synfältsdefekter och dispens

Riksdagsskrivelse 2019/20:323 innehåller ett tillkännagivande om att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas.

Regeringen uppger att Transportstyrelsen har analyserat användandet av en simulator som grund för att 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 beviljas undantag från kraven. Enligt utvärderingen behöver metoden kunna valideras, vilket inte har skett.

I september 2021 gav regeringen 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 beviljas från de medicinska kraven för horisontellt synfält för körkort. I uppdraget ingick även att utreda förutsättningarna för att utveckla och validera simulatortester och praktiska körprov i bana eller i trafik. Uppdraget redovisades den 31 oktober 2022 och innehåller förslag om att vidta ytterligare utredningsåtgärder.

I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att kunna använda körprov i verklig trafik för B-körkort som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 5 juni 2025 i rapporten Körprov i trafik för bedömning av undantag vid synfältsbortfall. Rapporten har remissbehandlats och remisstiden gick ut den 7 januari 2026. Regeringen uppger att ärendet bereds vidare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om utfärdare av förarbevis

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 innehåller tre tillkännagivanden som gäller förarbevis för vattenskoter, varav ett rör utfärdare av förarbevis. Tillkännagivandet handlar om att båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination ska ges möjlighet att utfärda förarbevis.

Här påminner regeringen om att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022.

Den 28 maj 2025 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 31 oktober 2025 i rapporten Delegering av utfärdande av förarbevis för vattenskoter. Rapporten har remissbehandlats och remisstiden löpte ut den 11 februari 2026. Enligt regeringen bereds ärendet vidare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om ett långsiktigt hållbart transportsystem

Riksdagsskrivelse 2022/23:137 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör ett långsiktigt hållbart transportsystem. Tillkännagivandet handlar om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet bör ligga fast, att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt och att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030. Tillkännagivandet gör även gällande att det behövs ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel för att bryta transportsektorns fossilberoende. Därtill uppmärksammas i tillkännagivandet vikten av Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden och att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur måste fortsätta.

Regeringens klimathandlingsplan och arbetet inom EU

Regeringen påminner inledningsvis om att regeringen i december 2023 beslutade om skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). I skrivelsen presenterar regeringen åtgärder för att påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon och anger att det behöver bli praktiskt och ekonomiskt möjligt för fler att använda eldrivna fordon, oavsett typ av verksamhet och oberoende av var och hur du bor.

Skrivelsen innehåller även ett åtgärdspaket för ladd- och tankinfrastruktur i hela landet, där regeringen framhåller att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen men också verka för att

fasa ut de fossila drivmedlen. I skrivelsen presenterar regeringen vidare åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till viktiga utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas.

Regeringen framhåller att Sverige i EU har verkat för ett långsiktigt hållbart transportsystem och att man i egenskap av ordförande för EU:s ministerråd under det första halvåret 2023 förhandlade fram flera överenskommelser med Europaparlamentet. Inom ramen för lagstiftningen inom det s.k. 55-procentspaketet har preliminära politiska överenskommelser nåtts med Europaparlamentet om förordningar för minskade utsläpp av växthusgaser från sjöfart och flyg samt utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

Arbetet inom ramen för den gällande nationella planen och med anknytning till den kommande planen

Regeringen uppger vidare att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur genomförs löpande inom ramen för den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. En del av Trafikverkets arbete med riktade miljöåtgärder innebär att hantera förorenade områden, inklusive områden med historiska miljöskador. Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador, har enligt regeringen bidragit till att minska påverkan på naturmiljön.

Regeringen uppger vidare att den i juni 2023 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. I uppdraget angav regeringen att det skulle genomföras med utgångspunkten att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet nås. Därtill angav regeringen att de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med tillhörande etappmål ska nås, liksom de miljömål som riksdagen beslutat om. Vidare angav regeringen att de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn ska beaktas, att energiförsörjning är avgörande för transportsystemets utveckling och att den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör vägas in särskilt. Utöver klimatomställningen ska även infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden beaktas.

Inom ramen för uppdraget skulle Trafikverket även lämna in en redovisning av hur myndigheten arbetar med introduktionen av nya tekniker, metoder och material som bidrar till substantiella utsläppsminskningar vid nyinvesteringar samt drift och underhåll. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024 som underlag för regeringens kommande infrastrukturproposition.

Regeringen uppger vidare att den i oktober 2024 överlämnade propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen angav regeringen att den övergripande utgångspunkten för transportinfrastrukturplaneringen är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas

och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet nås, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, liksom de klimatmål som riksdagen beslutat om. I propositionen angav regeringen vidare att en ökad transporteffektivitet innebär att åstadkomma tillgängligheten för personer och gods i hela landet utan ökat trafikarbete, dvs. utan att fler fordonskilometer körts, med beaktande av de transportpolitiska principerna. Regeringen framhöll i propositionen att transporter kan bli effektivare på flera sätt, exempelvis genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade godstransporter, godstransportupplägg som nyttjar fler transportsätt (intermodalitet) och digitalisering. Regeringen anförde vidare att ökad transporteffektivitet också går att uppnå genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och därmed skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett mindre trafikarbete.

Arbetet med att ställa om fordonsflottan

Regeringen framhåller att riksdagen, efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan, har infört ett nytt tillfälligt stöd för att stimulera marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20, bet. 2023/24:MJU1, rskr. 2023/24:104). Fram till maj 2024 hade Energimyndigheten beviljat stöd på ca 252 miljoner kronor till 5 041 eldrivna lätta lastbilar. Energimyndigheten betalade dessutom under 2023 ut 443 miljoner kronor i stöd från anslaget.

Regeringen uppger vidare att den har beslutat om förordningen (2024:627) om skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil. Det nya stödet för eldrivna lätta lastbilar samt förstärkta och förlängda klimatpremier för tunga fordon beräknas tillsammans med den nya skrotbilspremien sänka utsläppen med sammanlagt omkring 0,25 miljoner ton koldioxidekvivalenter till 2030.

Arbetet med hållbara bränslen och laddinfrastruktur

Regeringen pekar också på att promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt remitterades i september 2024. I promemorian föreslås ändringar av reduktionsplikten. Reduktionsplikten för flygfotogen ska enligt förslaget tas bort. Den nya reduktionsplikten för bensin och diesel föreslås bli mer teknikneutral och stimulera till fortsatt elektrifiering genom att det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med el från publika laddstationer. Nivåerna för de utsläppsminskningar som ska åstadkommas av den nya reduktionsplikten föreslås höjas från 6 till 10 procent för både bensin och diesel. Syftet med förslaget är enligt regeringen att kunna nå åtaganden enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning

(EU) nr 525/2013), det s.k. ESR-åtagandet för 2030. Remisstiden gick ut den 12 november 2024.

Regeringen framhåller även att den pågående satsningen på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon förlängdes till 2030, efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 21, bet. 2024/25:NU3, rskr. 2024/25:106).

Regeringen påminner om att den i oktober 2024 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om styrmedel som kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. I uppdraget ingick att analysera vilka styrmedel det i så fall kan vara. Syftet med utredningen är dels att säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, dels att säkerställa att fossila bränslen fasas ut på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället. Uppdraget ska redovisas senast den 4 maj 2026.

Åtgärder under 2025

Regeringen gav den 20 mars 2025 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Enligt uppdraget skulle Trafikverket i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Trafikverket redovisade sitt förslag till nationell plan den 30 september 2025. Trafikverket föreslår ökade medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Trafikverkets förslag har remissbehandlats. Remisstiden gick ut den 30 december 2025. Inriktningen är att regeringen under våren 2026 ska fastställa den nationella planen.

Regeringen beslutade den 29 april 2025 om förordning om ändring i förordningen (2024:627) om skrotbilspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil (SFS 296). Ändringen innebär att skrotningspremien höjs från 10 000 kronor till 25 000 kronor och breddas så att fler och något nyare bilar blir stödberättigade. Efter remissbehandlingen av promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt lämnade regeringen propositionen Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt till riksdagen (prop. 2024/25:131) med förslag till lag om ändringar i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Riksdagen antog regeringens förslag (bet. 2024/25:MJU17, rskr. 2024/25:221). Lagändringen innebär att reduktionsnivåerna för bensin och diesel höjdes från 6 till 10 procent, samtidigt som de reduktionspliktiga också kan uppfylla sina åtaganden genom utsläppsminskningar från leverans

av fossilfri el från publika laddningsstationer. Skatten på drivmedel sänktes samtidigt för att kompensera för priseffekten av den höjda reduktionsnivån. Förändringarna av reduktionsplikten beräknas ackumulerat leda till ca 2,9 miljoner ton lägre utsläpp från att skärpningen infördes under 2025 t.o.m. 2030.

Vidare föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2026 budgetsatsningar på Klimatklivet, vilket är ett av regeringens viktigaste stöd för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur (prop. 2025/26:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.24.16). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2025/26:MJU1, rskr. 2025/26:128). I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 har dessutom medel avsatts för en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd, som kan finansieras av EU:s sociala klimatfond samt för en förlängning av marknadsintroduktionsstödet för lätta ellastbilar med två år fram till 2028 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.24.21 samt avsnitt 3.24.17, bet. 2025/26:MJU1, rskr. 2025/26:128). Totalt beräknas förlängningen av stödet till lätta ellastbilar leda till att stöd för ytterligare 37 500 lätta ellastbilar kan betalas ut.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Tryck: Elanders Sverige AB, Vällingby 2026