



Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen

Till Konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet bad den 26 mars 2015 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2014/15:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen och eventuella följdmotioner inom ramen för utskottens beredningsområden. I skrivelsen lämnar regeringen en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av de riksdagsbeslut som meddelats regeringen i ett antal skrivelser. Trafikutskottet har således granskat behandlingen av de skrivelser som riktats till regeringen med anledning av utskottets betänkanden.

I yttrandet finns en avvikande mening (S, MP, V).

Utskottets överväganden

Skrivelsen

I skrivelsen lämnar regeringen en redovisning av de beslut som har fattats med anledning av de riksdagsbeslut som meddelats i riksdagens skrivelser till regeringen. Sammanställningen omfattar huvudsakligen regeringsbeslut under perioden den 1 januari till 31 december 2014. I skrivelsen anges att redovisningen har fått omfatta även andra regeringsbeslut från tiden efter den egentliga redovisningsperiodens utgång för att ge riksdagens utskott en så aktuell beskrivning som möjligt av hur långt Regeringskansliet har hunnit i behandlingen av riksdagens skrivelser. Redovisningen omfattar även ett antal skrivelser från tidigare riksmöten som fortfarande är under behandling.

I skrivelsen redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 33 riksdagsskrivelser till regeringen sedan 2004/05 med anledning av trafikutskottets betänkanden. Av dessa redovisas 15 som slutbehandlade under den aktuella perioden, medan beredning fortfarande pågår för 18 riksdagsskrivelser.

Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden

Riksmöte	Antal skrivelser	Slutbehandlade	Inte slutbehandlade
2004/05	1	–	1
2005/06	2	1	1
2009/10	1	1	–
2011/12	2	2	–
2012/13	6	3	3
2013/14	16	6	10
2014/15	5	2	3
Summa	33	15	18

Källa: Skrivelse 2014/15:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen

Vidare lämnar regeringen i sin redogörelse uppgifter om vilka riksdagsskrivelser som innehåller tillkännagivanden där riksdagen angett något som sin mening. Av redogörelsen framgår att regeringen under perioden slutbehandlade 16 tillkännagivanden, varav 11 i riksdagsskrivelser som ännu inte är slutbehandlade.

Slutbehandlade tillkännagivanden

Riksdagsskrivelser till regeringen med tillkännagivanden som redovisats som slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tilkännagivande/innebörd
2005/06:259	Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen
2009/10:228	Tillgång till förnybara bränslen
2011/12:195	Redovisningscentraler för taxi m.m., krav på lokalkännedom för taxiförare
2011/12:248	Flygtrafikledningstjänst
2012/13:119	Gruvnäringens transportbehov, medfinansiering, banavgifter
2012/13:228	Konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken, åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen, obligatoriska redovisningscentraler, översyn av taxibranschen
2013/14:217, 218	Tillsyn och kontroller, böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd, ändringar av cabotagereglerna, beställaransvar, villkoren inom yrkestrafiken
2013/14:374	Kommunal medfinansiering
2014/15:24	Sanktionsavgifter vid överträdelse av cabotagebestämmelserna
2014/15:86	Förbifart Stockholm

För de riksdagsskrivelser med tillkännagivanden som redovisas som slutbehandlade lämnar regeringen följande kommentarer.

I riksdagsskrivelse 2005/06:259 gav riksdagen regeringen till känna att riksdagen förutsatte att åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen skulle vidtas. Bakgrunden var att ett utredningsförslag om obligatoriska redovisningscentraler bereddes inom Regeringskansliet. Regeringen hänvisar till att ett lagförslag om redovisningscentraler togs fram inom Regeringskansliet under 2006, men att det under remissbehandlingen framfördes synpunkter av sådan art att det inte var möjligt att gå vidare med det. Frågan har därefter utretts inom Regeringskansliet (Ds 2013:66), vilket resulterade i ett lagförslag som har antagits av riksdagen (prop. 2013/14:223, bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375).

I riksdagsskrivelse 2009/10:228 uppmärksammade riksdagen frågan om tillgång till förnybara bränslen, och riksdagen beslutade ett tillkännagivande till regeringen om att se över de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygden. Den åtgärd regeringen valde var att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över dispensförfarandet enligt lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Syftet var att om möjligt mildra konsekvenserna för bl.a. mindre försäljningsställen av fordonsbränsle i glesbygden. Efter att ha redovisat uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) fick Transportstyrelsen till uppgift att komplettera redovisningen med en konsekvensanalys av två olika undantag för tankställen i glesbygden. Transportstyrelsen kunde den 15 mars 2012 lämna ett förslag till lättnader i lagen för berörda tankställen till Miljödepartementet, och den 13 mars 2014

överlämnade regeringen proposition 2013/14:181 till riksdagen om lättnader i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Riksdagen antog sedermera regeringens lagförslag i maj 2014 (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

I riksdagsskrivelse 2011/12:195 återkommer riksdagen med ett förnyat tillkännagivande i fråga om taxinäringen, mer specifikt om behovet av en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen som utskottet formulerar i betänkande 2011/12:TU8. På denna punkt hänvisar regeringen dels till de åtgärder som redovisas ovan med anledning av riksdagsskrivelse 2005/06:259, dels till det uppdrag som Transportstyrelsen och Trafikverket fått att också redovisa regelefterlevnaden inom yrkestrafiken, där taxibranschen ingår. Regeringen ansåg dock att rapportens slutsatser i detta avseende inte var tillräckliga för att belysa de problem som finns inom näringen. Mot denna bakgrund gav regeringen i maj 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser om taxiverksamheten i dess helhet och avgöra huruvida pågående och planerade åtgärder kan lösa förekommande problem samt att om så krävs föreslå ytterligare åtgärder för att lösa kvarstående problem. Transportstyrelsen redovisade resultatet av uppdraget i en rapport den 28 februari 2014. I rapporten föreslår Transportstyrelsen en rad förändringar inom taxibranschen som redan har införts och är under införande. Regeringen anser att tillkännagivandet om en översyn av taxibranschen därmed har slutbehandlats i och med propositionen Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241).

Ett annat tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2011/12:195 rör kravet på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län. Regeringen påpekar att bestämmelser om lokalkännedom för taxiförare finns i Transportstyrelsens föreskrifter och tillägger samtidigt att en översyn har inletts av hur regelverket bör utformas för att tillgodose att taxiförare i Stockholm har tillfredsställande lokalkännedom. Transportstyrelsen behandlar bl.a. frågan om kravet på lokalkännedom för taxiförare i en rapport från mars 2013 och i en efterföljande fördjupad analys om bl.a. taxiverksamheten som helhet. I sin rapportering av uppdraget tar Transportstyrelsen upp en rad ändringar i myndighetens föreskrifter. En av dessa innebär att körprovet för taxiförarlegitimation ska utökas med ett moment för att kontrollera sökandens förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passagerares resmål. Därutöver anger Transportstyrelsen att myndigheten kommer att utfärda föreskrifter om skriftliga prov i lokalkännedom. Sådana prov ska avläggas om taxiföraren kommer att utöva sitt yrke i någon av städerna Stockholm, Göteborg eller Malmö. Denna typ av prov kommer att anpassas till respektive ort. Regeringen lämnade även denna information till riksdagen i propositionen Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241).

I fråga om luftfart innehåller riksdagsskrivelse 2011/12:248 ett tillkännagivande om konkurrensutsättningen av flygtrafikledningstjänsten. Regeringen hänvisar till att man den 10 juli 2014 utfärdade den lag som

riksdagen antagit på området (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336) och att riksdagens skrivelse därmed är slutbehandlad.

Riksdagsskrivelse 2012/13:119 innehåller tillkännagivanden med koppling till åtgärdsplaneringen för perioden 2014–2025. Dessa handlar om att satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov borde prioriteras i den kommande åtgärdsplaneringen och att en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara borde utredas, att tydliga principer borde utarbetas för medfinansiering samt att banavgifterna inte borde höjas innan åtgärder vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafiklagen och förrän järnvägssystemets kvalitet har förbättrats. Regeringen redovisar dessa tillkännagivanden som slutbehandlade med hänvisning till att den i skrivelsen Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 (skr. 2013/14:233) redovisat vilka åtgärder som vidtagits. Vad gäller åtgärderna i sak hänvisar regeringen till att Trafikverket den 20 december 2012 fick i uppdrag av regeringen dels att utreda en järnvägsförbindelse mellan gruvområdet Kaunisvaara och befintlig järnväg i Svappavaara, dels att utifrån regeringens ställningstaganden utarbeta förtydligade riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering genom bidrag. Trafikverket genomförde arbetet inom ramen för åtgärdsplaneringen som redovisades till Regeringskansliet den 14 juni 2013.

Riksdagen återkommer till frågor om yrkestrafik och taxi i riksdagsskrivelse 2012/13:228, där det finns fyra tillkännagivanden. Det första tillkännagivandet handlar om behovet av att se över möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna med krav på bl.a. att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten. Regeringens åtgärd var att den 30 maj 2013 ge Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser om bl.a. konkurrensvillkoren inom den vägbundna yrkestrafiken ur ett bredare perspektiv och även belysa hur andra medlemsländer inom EU löst och hanterat frågeställningen. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 28 februari 2014 i en rapport som innehåller en beskrivning och analys av riksdagens tillkännagivande. Den 27 maj 2014 överlämnade regeringen propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport på väg (prop. 2013/14:234) till riksdagen. I propositionen meddelade regeringen att den delade Transportstyrelsens bedömning om ”den holländska modellen” och inte avsåg att vidta ytterligare åtgärder med anledning av riksdagens tillkännagivande.

Det andra tillkännagivandet tar fasta på åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen. Regeringen beslutade den 8 mars 2012 att ge Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att redovisa regelefterlevnaden inom yrkestrafiken, vilket de gjorde den 8 mars 2013. Den 30 maj 2013 gav regeringen vidare Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa ett antal fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, vilket gjordes i en rapport den 28 februari 2014. Regeringen överlämnade den 27 maj 2014 slutligen propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av

bestämmelserna om cabotagetransport på väg (prop. 2013/14:234) till riksdagen. I propositionen föreslås att regeringen ska bemyndigas att utfärda föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 2015. I propositionen redogör regeringen vidare för en rad bedömningar, bl.a. om att det i svensk författningstext bör hänvisas till EU-förordningen avseende det bevismaterial för cabotagetransporter som ska kunna uppvisas vid ett kontrolltillfälle. I propositionen ställde sig regeringen bakom Transportstyrelsens bedömning av konkurrensvillkoren och meddelade sin avsikt att inte vidta några åtgärder inom det aktuella området eller i frågan om beställansvar.

Det tredje tillkännagivandet rör införandet av obligatoriska redovisningscentraler. De åtgärder som regeringen har vidtagit på denna punkt har beskrivits ovan med anledning av riksdagsskrivelse 2005/06:259.

Det fjärde tillkännagivandet i riksdagsskrivelse 2012/13:228 handlar om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen. De åtgärder som regeringen har vidtagit under denna punkt överensstämmer med de som redovisas med anledning av tillkännagivandet om bl.a. behovet av en översyn av taxinäringen i riksdagsskrivelse 2011/12:195.

Riksdagen lämnar i riksdagsskrivelserna 2013/14:217 och 218 åter flera tillkännagivanden om yrkestrafikfrågor. I fråga om tillsyn och kontroller tillkännages behovet av att stärka och samordna myndigheternas kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter. I fråga om böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd lämnas ett tillkännagivande om att det utöver behovet av mer kännbara böter och sanktioner bör införas en effektivare möjlighet för polisen att hålla fordon i kvarstad, bl.a. genom klampning, och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag som möjliggör detta. Vidare lämnas ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för att de sociala villkoren inom åkerinäringen säkras vid en eventuell revidering av de gällande EU-reglerna om cabotagetransporter och att regeringen bör begära ett tillfälligt uppehåll för sådana transporter om den inte lyckas komma till rätta med överträdelserna av cabotagetransportbestämmelserna. Regeringen tillkännages också att beställansvaret bör skäppas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal. Slutligen tillkännages att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena i åkeribranschen till följd av falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag. Regeringen meddelar att samtliga ovannämnda tillkännagivanden behandlades i propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg på området (prop. 2013/14:234). I fråga om tillkännagivandet om bl.a. klampning hänvisar regeringen också till propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256).

I riksdagsskrivelse 2013/14:374 finns ett tillkännagivande om att det bör tas fram ett tydligare regelverk för kommunal medfinansiering. Tillkännagivandet redovisas som slutbehandlat med hänvisning till att regeringen i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22) redovisat att man för närvarande inte ser behov av att vidta några ytterligare åtgärder inom det aktuella området.

Riksdagsskrivelse 2014/15:24 innehåller ett tillkännagivande om att nivån på sanktionsavgiften för brott mot cabotagereglerna för yrkesmässiga godstransporter på väg ska vara avskräckande och effektiv och stå i rimlig proportion till överträdelsen. Detta tillkännagivande redovisas som slutbehandlat med hänvisning till att regeringen den 27 november 2014 utfärdade den lag som riksdagen antagit (SFS 2014:1395) samt den 4 december 2014 beslutade om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (SFS 2014:1439). Enligt 7 b § ska – fr.o.m. den 1 januari 2015 – en sanktionsavgift med ett belopp om 40 000 kronor påföras det transportföretag som utför cabotagetransporter i strid med artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013.

I riksdagsskrivelse 2014/15:86 finns ett tillkännagivande om att byggandet av Förbifart Stockholm bör återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras enligt den tidsplan som ställts upp. Tillkännagivandet redovisas som avslutat genom att regeringen den 18 december 2014 beslutade att med ändring av regeringens beslut den 23 oktober 2014 om uppdrag till Trafikverket att frysa projekt E4 Förbifart Stockholm ge Trafikverket i uppdrag att fr.o.m. den 1 januari 2015 återuppta produktionen. Regeringen beslutade den 26 februari 2015 mot denna bakgrund att lägga riksdagens skrivelse till handlingarna i denna del.

Tillkännagivanden under beredning i Regeringskansliet

Riksdagsskrivelser till regeringen med tillkännagivanden som redovisats som inte slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande/innebörd
2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar
2012/13:119	Utredning om järnvägssystemets organisation
2012/13:170	Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar
2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst
2013/14:168	It och miljön
2013/14:181	Kommunikationsutrustning och körning
2013/14:217, 218	Säkra uppställningsplatser
2013/14:302	Fordonsbesiktning
2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, kapacitetstilldelning och trafikledning, statistik
2013/14:373	Samhällsuppdrag
2013/14:374	Åtgärder inom sjöfarten
2013/14:375	Redovisningscentraler för taxi
2014/15:24	Krav på att medföra dokumentation i lastbilar, beställansvar
2014/15:25	Beslut om omhändertagande och klampning
2014/15:86	Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser

Det äldsta tillkännagivandet med grund i trafikutskottet som fortfarande bereds inom Regeringskansliet finns i riksdagsskrivelse 2004/05:178 och handlar om att förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis bör utredas. Regeringen hänvisar till att frågan behandlades i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160), att en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp har tagits fram och remitterats (Ds 2008:32) och att ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan har tagits fram inom Regeringskansliet. Sommaren 2013 aktualiserades frågan om särskild reglering av vattenskotrar. Havs- och vattenmyndigheten redovisade den 29 november 2013 ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre, motordrivna farkoster och om att analysera behov av särskild reglering för sådana farkoster. Under andra halvåret 2014 utreddes frågan om förarintyg för vattenskotrar inom Regeringskansliet. Frågan bereds vidare inom Regeringskansliet. I sammanhanget kan nämnas att frågan återkommer i riksdagsskrivelse 2005/06:308 där riksdagen godkänner regeringens förslag om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar.

I riksdagsskrivelse 2012/13:119 finns ett tillkännagivande om att en utredning om järnvägssystemets organisation bör genomföras. Bland de åtgärder regeringen hittills vidtagit på denna punkt var att den 8 maj 2013 besluta om att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Utredningen lämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Några veckor senare anordnade utredningen ett remissmöte med anledning av

delbetänkandet till vilket bl.a. riksdagsledamöter och järnvägssektorns intressenter var inbjudna. Därefter fattade regeringen den 3 april 2014 ett beslut om ett tilläggsdirektiv till utredningen som anger riktlinjerna för utredningens fortsatta arbete (dir. 2014:52). Den 19 december 2014 beslutade regeringen om ytterligare ett tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:160) som bl.a. innebär att utredningstiden förlängs till senast den 23 december 2015. Utredningen ska senast den 31 mars 2015 delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen.

I riksdagsskrivelse 2012/13:170 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör informera riksdagen om uppnådd effektivitet med olika upphandlings- och kontraktsformer inom Trafikverket samt ge Trafikverket i uppdrag att ta fram empiriskt underlag som motiverar strategier och beslut om upphandling, att utveckla de erfarenhetsåterföringssystem som används och som är tillgängliga även för externa forskare och extern revision och att göra resultatmätningar av hur upphandlingarnas produktivitet och effektivitet påverkas av olika entreprenadformer. Regeringen meddelar att en utfrågning genomfördes i maj 2013 om Produktivitetskommitténs betänkande Vågar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen (SOU 2012:39). I september 2013 bjöds företrädare för anläggningsbranschen och berörda myndigheter in till ett seminarium om upphandlingsfrågor med fokus på vad de olika aktörerna ska göra för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. Den 27 februari 2014 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att granska och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen. Uppdraget omfattar även att utvärdera metoder och instrument för att mäta och värdera utvecklingen. Uppdraget kommer att fortgå t.o.m. 2017 med en årlig rapportering i mars. Regeringen avser att redovisa och avsluta ärendet i budgetpropositionen för 2016.

Vad gäller luftfartsfrågor finns i riksdagsskrivelse 2012/13:259 ett tillkännagivande om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket. Riksdagen beslutade den 17 juni 2014 om ändring i luftfartslagen (2010:500) efter förslag från trafikutskottet (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336). Innebörden i lagändringen är att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återregleras, och lagändringen trädde i kraft den 15 augusti 2014. Av det aktuella utskottsbetänkandet framgår att regeringen förväntas åtgärda en del av tillkännagivandet genom en ändring i luftfartsförordningen (2010:770). Regeringen har även inhämtat ytterligare underlag genom Utredningen om Försvarsmaktens behov av flygtrafiktjänst. Utredningen lämnade den 23 september 2014 betänkandet Försvarsmaktens behov av flygtrafiktjänst – Civil och militär samverkan (SOU 2014:65).

På det it-politiska området finns i riksdagsskrivelse 2013/14:168 ett tillkännagivande i tre delar om it och miljön med innebörden att regeringen

bör upprätta en särskild strategi för hur man med olika it-lösningar kan minska transportbehovet och koldioxidutsläppen och därmed uppnå ett mer energieffektivt och klimatsmart samhälle; att regeringen även bör verka för att en motsvarande strategi tas fram på EU-nivå och att regeringen också bör ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten i sin verksamhet för att minimera den miljöpåverkan som resor i tjänsten medför. Regeringen meddelar att den i Trafikverkets regleringsbrev för 2015 har gett myndigheten i uppdrag att under 2015 upprätthålla ett myndighetsnätverk som etablerats inom ramen för det s.k. REMM-projektet (resfria möten i myndigheter). Regeringen meddelar att ärendet bereds vidare.

I fråga om trafiksäkerhet finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:181 om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning. Tillkännagivandet behandlar frågan om användandet av kommunikationsutrustning i samband med körning. Regeringen redovisar att den i oktober 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram en långsiktig plan för information och andra åtgärder i fråga om förarens aktiviteter under färd med motordrivna fordon. Myndigheten redovisade uppdraget i en rapport i april 2014. Bakgrunden till uppdraget var att förstärka och säkerställa en god effekt på trafiksäkerheten av den ändring i trafikförordningen (1998:1276) som trädde i kraft den 1 december 2013. Enligt ändringen får föraren, vid färd på väg med motordrivna fordon, ägna sig åt aktiviteter såsom användande av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. I Transportstyrelsens rapport finns en långsiktig aktivitetsplan och förslag till uppföljning av effekten av ändringen i trafikförordningen. Den ändring i trafikförordningen som gjordes den 1 december 2013 har i rättstillämpningen lett till fällande domar för olaglig användning av mobiltelefoner under körning. Regeringen meddelar att dels dessa bestämmelser, dels effekterna av den långsiktiga aktivitetsplanen som Transportstyrelsen har tagit fram kommer att utvärderas.

Riksdagsskrivelserna 2013/14:217 och 218 innehåller ett tillkännagivande om säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken. Regeringen meddelar att den avser att se över frågan i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

I riksdagsskrivelse 2013/14:302 finns ett tillkännagivande i fråga om fordonsbesiktningar, nämligen att det snarast bör utredas hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på besiktningmarknaden samt att någon ytterligare försäljning av bolagets besiktningstationer inte bör göras förrän utredningen är färdigställd och behandlad. Regeringen meddelar utan någon närmare redovisning att beredning pågår.

I riksdagsskrivelse 2013/14:372 finns tillkännagivanden om järnvägspolitiska frågor som handlar om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut, att regeringen skyndsamt bör utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva samt att regeringen bör utreda hur tillgången på tillförlitlig offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistik över resande. Regeringens besked på dessa punkter är att frågorna är föremål för behandling i den pågående Utredningen om järnvägens organisation, ett uppdrag som ska redovisas senast den 23 december 2015.

Riksdagsskrivelse 2013/14:373 innehåller ett tillkännagivande om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällsbehovet av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses. Även i detta fall meddelar regeringen utan någon närmare redovisning att ärendet är under beredning.

I riksdagsskrivelse 2013/14:374 riktar riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den ska se till att sjöfarten mer effektivt binds samman med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt samt att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med ett förslag på införande av ett system med tonnageskatt. Regeringen svarar att en dialog pågår med ansvariga myndigheter för att säkerställa att de hamnar av central betydelse för godstransporter som utpekats i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) bör vara vägledande för prioriteringar av infrastruktur för godstrafik. Eftersom beslutet om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 fattades i april 2014 har denna dialog endast inletts. Den 17 januari 2013 beslutade regeringen om en handlingsplan för svensk sjöfartsnäring. Handlingsplanen innehåller 13 konkreta åtgärder, varav åtgärderna inom miljöområdet fokuserar på att svavelregelverket ska genomföras på ett kostnadseffektivt sätt. Vidare arbetar regeringen med att få ett effektivt sanktionssystem i kraft under 2015. Utöver detta har regeringen beslutat om ökade forskningsanslag och anslag till isbrytning samt stöd till ett stort antal sjömotorvägsprojekt, av vilka många syftar till att ta fram alternativa miljövänliga bränslen eller olika sorters åtgärder för att rena avgasutsläppen. Vid förhandlingen av svaveldirektivet arbetade regeringen aktivt för att enhetliga svaveloxidsutsläppskrav skulle gälla i hela unionen, men detta vann inte gehör hos en majoritet av medlemsstaterna. Regeringen meddelar dock att den kommer att följa utvecklingen av svavelbestämmelserna noga för att se om någon annan åtgärd skulle vara nödvändig. En utredning om tonnageskatt och andra stöd för

sjöfartsnäringen överlämnades den 6 februari 2015 i form av betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4).

Med anledning av regeringens proposition Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223) anför riksdagen i riksdagsskrivelse 2013/14:375 i ett tillkännagivande att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas. Regeringen meddelar att ärendet är under beredning.

I riksdagsskrivelse 2014/15:24 riktar riksdagen tillkännagivanden till regeringen med anledning av regeringens proposition Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport på väg (prop. 2013/14:234). Det handlar dels om att införa krav på att medföra internationella frakthandlingar i lastbilar under färd, dels om att se över det nuvarande beställaransvaret. I anslutning till yrkestrafiken har riksdagen även i riksdagsskrivelse 2014/15:25 riktat ett tillkännagivande till regeringen med anledning av regeringens proposition Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256). Tillkännagivandet avser att utreda möjligheten att dels låta de föreslagna åtgärderna bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning. I samtliga dessa fall meddelar regeringen att ärendet är under beredning.

Det sista av trafikutskottets tillkännagivanden som tas upp i regeringens skrivelse finns i riksdagsskrivelse 2014/15:86 och gäller frågan om tillsättning av en förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser. Regeringen meddelar att ärendet är under beredning.

Övriga ärendetyper

Redogörelsen i regeringens skrivelse omfattar inte bara beredningsläget för riksdagens tillkännagivanden utan även för andra ärenden som har sin grund i riksdagsbeslut som meddelats i riksdagens skrivelser till regeringen.

Det kan handla om att riksdagen har godkänt vad utskottet har anfört i en fråga utan att det är fråga om ett tillkännagivande. Ett exempel finns i riksdagsskrivelserna 2012/13:118 och 2013/14:131 där riksdagen godkände vad trafikutskottet anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Regeringen redovisar dessa ärenden som slutbehandlade med hänvisning till att den i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22) genomfört ändringar i enlighet med riksdagens beslut. På motsvarande sätt godkänner riksdagen i riksdagsskrivelse 2014/15:86 vad trafikutskottet har anfört om regeringens resultatredovisning. Detta nya ärende bereds vidare med sikte på att regeringen ska återkomma i budgetpropositionen för 2016.

Ett annat exempel är att regeringen hänvisar till att riksdagen i riksdagsskrivelse 2013/14:131 godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets fördjupade uppföljning av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Även detta ärende redovisar regeringen som slutbehandlat med hänvisning till att

den i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22) genomfört ändringar i enlighet med riksdagens beslut.

Det kan även handla om förslag från regeringen som riksdagen har godkänt. Ett exempel på det finns i riksdagsskrivelse 2012/13:119 där riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025. Detta ärende redovisar regeringen som slutredovisat med hänvisning till redovisningen i regeringens skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 (skr. 2013/14:233).

Även utfärdande av lagar till följd av riksdagens beslut redovisas i skrivelsen.

Utskottets ställningstagande

Regeringens skrivelse

Efter att ha gått igenom regeringens skrivelse anser trafikutskottet att redogörelsen som lämnats i allt väsentligt är korrekt och att den ger en rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. Således har trafikutskottet inga invändningar mot regeringens formella redovisning av de beslut som riksdagen har fattat.

Utskottet konstaterar att av de tolv riksdagsskrivelser som inte var slutbehandlade inför förra riksmötet redovisar regeringen att sju nu är slutbehandlade. Utskottet noterar också i sammanhanget att utskottets äldsta skrivelse som ännu inte har slutbehandlats är från riksmötet 2004/05.

Det är enligt utskottets mening angeläget att riksdagens skrivelser behandlas med den skyndsamhet som krävs och att de handläggs samvetsgrant. Utskottet vill också framföra att det är önskvärt att regeringen så långt som möjligt försöker ange när ett ärende som är under behandling kan tänkas vara avslutat.

Enligt utskottets uppfattning har regeringen på ett tillfredsställande sätt redogjort för behandlingen av flertalet avslutade ärenden. För vissa färdigbehandlade tillkännagivanden konstaterar dock utskottet att redovisningen av hanteringen är tämligen summarisk, t.ex. när det gäller kommunal medfinansiering (rskr. 2014/15:374). Detsamma gäller även för några av de tillkännagivanden, huvudsakligen från riksmötet 2013/14, som fortfarande är under beredning.

Särskilt anmärkningsvärd är dock regeringens redovisning av behandlingen av riksdagens tillkännagivande i frågan om tillsättandet av en förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (rskr. 2014/15:86), som utskottet finner helt oacceptabel. Regeringens besked i denna angelägna fråga inskränker sig till uppgiften om att ärendet är under beredning. Avsaknaden av någon närmare redovisning av vidtagna eller planerade åtgärder innebär ett helt intetsägande besked från regeringens sida. Detta är mycket otillfredsställande, inte minst mot bakgrund av att frågan om Bromma flygplats är av central betydelse för människor och företag i hela Sverige.

Utskottet förväntar sig tydliga besked om vilka åtgärder som regeringen avser att vidta för att tillmötesgå riksdagens tillkännagivande. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att riksdagens starka åsikt i denna fråga underströks på nytt med all önskvärd tydlighet genom det nya tillkännagivande som beslutades i mars om att regeringen tydligt ska ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte bör läggas ned (rskr. 2014/15:144).

Det bör avslutningsvis noteras att det förekommer mer omfattande tillkännagivanden som innehåller olika delmoment, t.ex. det tillkännagivande som föreslås i betänkande 2013/14:TU7 om it och miljön (rskr. 2013/14:32). Utskottet förutsätter att regeringens behandling av tillkännagivanden även beaktar samtliga sådana eventuella delmoment.

Stockholm den 28 april 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Said Abdu (FP), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD) och Johan Andersson (S).

Avvikande mening

Behandlingen av riksdagens tillkännagivande om förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (S, MP, V)

Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V) och Johan Andersson (S) anför:

När det gäller hur regeringen har redovisat behandlingen av riksdagens tillkännagivande i frågan om tillsättandet av en förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (rskr. 2014/15:86) vill vi påminna om att riksdagen inte kan bestämma på vilket sätt regeringen ska utforma sina redovisningar. Vi vill understryka att regeringens redovisning om att ärendet bereds är helt korrekt formellt sett.

Vi vill i sammanhanget också klargöra att regeringen inte har tillsatt någon förhandlingsperson för att avveckla Bromma flygplats. Vad regeringen har gjort är att den har utsett en samordnare som på regeringens uppdrag ska utreda förutsättningarna för att ersätta den trafik som i dag sker till och från Bromma med i första hand Arlanda, vilket statsrådet Anna Johansson tydligt betonade i samband med riksdagens frågestund den 15 januari i år. Det är tydligt sagt att någon nedläggning av Bromma inte är aktuell om man inte kan ersätta trafiken där med trafik på andra platser i närområdet.