

Trafikutskottets yttrande 2024/25:TU8y

Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2024

Till konstitutionsutskottet

Den 20 mars 2025 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott möjlighet att yttra sig över regeringens skrivelse 2024/25:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2024 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 två avvikande meningar (S, V, MP).

Innehållsförteckning

Utskottets överväganden.....	4
Bakgrund	4
Skrivelsen	4
Utskottets ställningstagande	7
Avvikande meningar.....	11
1. Behandlingen av tillkännagivandet om miljökontroll i fordonsbesiktningen (rskr. 2021/22:152) (V, MP)	11
2. Behandlingen av tillkännagivandet om kostnadskontroll i infrastrukturprojekt (rskr. 2021/22:369) (S, V, MP).....	11

Bilaga 1

Regeringens redovisning av slutbehandlade tillkännagivanden.....	14
Riksdagsskrivelse 2017/18:324 om självkörande fordon	14
Riksdagsskrivelse 2018/19:259 om mätarställningen på bilar	15
Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om miljökontroll i fordonsbesiktningen	17
Riksdagsskrivelse 2021/22:280 om elsparkcyklar och hyrcyklar	17
Riksdagsskrivelse 2021/22:369 om kostnadskontroll i infrastrukturprojekt	18
Riksdagsskrivelse 2021/22:451 om tidsgräns och grunder för klampning	19
Riksdagsskrivelse 2021/22:451 om samordning av myndigheternas arbete.....	19
Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om nya stambanor för höghastighetståg.....	20

Bilaga 2

Regeringens redovisning av inte slutbehandlade tillkännagivanden.....	21
Riksdagsskrivelse 2004/05:178 om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar	21
Riksdagsskrivelse 2014/15:144 om en strategi för luftfarten	22
Riksdagsskrivelse 2016/17:101 om regionala flygplatser	28
Riksdagsskrivelse 2016/17:185 om en strategi för luftfarten	31
Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om en strategi för luftfarten	31
Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om regionala flygplatser	31
Riksdagsskrivelse 2018/19:165 om fördjupad översyn av förarutbildningen.....	31
Riksdagsskrivelse 2019/20:74 om instansordning vid överklagan	33
Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om självkörande fordon	33
Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om tunga transporter.....	34
Riksdagsskrivelse 2019/20:323 om synfälsdefekter och dispens.....	35
Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om lagens omfattning	36
Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om utfärdare av förarbevis.....	36
Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om vinterväghållning	37
Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om ett långsiktigt hållbart transportsystem	38

Tabeller

Tabell 1 Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden som redovisas i regeringens skrivelse	5
--	---

Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden	5
Tabell 3 Inte slutbehandlade tillkännagivanden.....	6

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 t.ex. vara att riksdagen bifallit ett utskotts förslag till beslut i ett betänkande.

Vissa riksdagsbeslut innebär att riksdagen riktar ett s.k. tillkännagivande till regeringen, t.ex. 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. 2023/24:KU21 s. 22). 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 2024/25:75 redovisar regeringen hur den har hanterat de riksdagsskrivelser som riksdagen har beslutat om. Redovisningen tar upp samtliga riksdagsskrivelser från 2024 och äldre riksdagsskrivelser som inte ännu har rapporterats som slutbehandlade av regeringen. Regeringens redovisning omfattar huvudsakligen åtgärder under tiden den 1 januari–31 december 2024.

Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden

I skrivelsen redovisar regeringen beslut och beredningsläge för sammanlagt 32 riksdagsskrivelser som riksdagen framställt med anledning av trafikutskottets betänkanden. Regeringen anför att den slutbehandlat 15 av dessa riksdagsskrivelser under det gångna året, medan 17 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	2	1	1
2018/19	2	1	1
2019/20	3		3
2020/21	1		1
2021/22	4	3	1
2022/23	1		1
2023/24	8	8	
2024/25	6	4	2
Summa	32	15	17

Tillkännagivanden med anledning av trafikutskottets betänkanden

Med anledning av de 32 riksdagsskrivelserna redovisar regeringen även beredningsläget för 23 tillkännagivanden som riksdagen riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden. En riksdagsskrivelse kan omfatta flera tillkännagivanden. En riksdagsskrivelse redovisas därmed inte som slutbehandlad förrän samtliga tillkännagivanden i skrivelsen är slutbehandlade.

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

Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisar regeringen åtta tillkännagivanden från sju riksdagsskrivelser som slutbehandlade. Totalt sju av de slutbehandlade tillkännagivandena hör till äldre riksmöten (t.o.m. 2021/22). Regeringen har tidigare redovisat dessa tillkännagivanden som slutbehandlade under det innevarande riksmötet, bl.a. i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22 Kommunikationer). Tabell 2 listar de slutbehandlade tillkännagivandena och var de tidigare redovisats.

Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden

Riksmöte	Riksdags-skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Redovisad slutbehandling
2017/18	2017/18:324	2017/18:TU15	Självkörande fordon	prop. 2024/25:28
2018/19	2018/19:259	2018/19:TU16	Mätarställningen på bilar	prop. 2024/25:1

Riksmöte	Riksdags-skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Redovisad slutbehandling
2021/22	2021/22:152	2021/22:TU7	Miljökontroll i fordonsbesiktningen	prop. 2024/25:1
	2021/22:280	2021/22:TU11	Elsparkcyklar och hyrcyklar	prop. 2024/25:1
	2021/22:369	2021/22:TU16	Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt	prop. 2024/25:28
	2021/22:451	2021/22:TU20	Tidsgräns och grunder för klampning	prop. 2024/25:14
2022/23			Samordning av myndigheternas arbete	prop. 2024/25:1
	2022/23:137	2022/23:TU4	Nya stambanor för höghastighetståg	prop. 2024/25:28
Summa	7	7	8	3

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 15 tillkännagivanden i totalt tolv riksdagsskrivelser som framställts med anledning av trafikutskottets betänkanden ännu inte är slutbehandlade. Av dessa hör 14 till äldre riksmöten (t.o.m. 2021/22). Tillkännagivandena finns samlade i tabell 3.

Tabell 3 Inte slutbehandlade tillkännagivanden

Riksmöte	Riksdags-skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Tidsåtgång i år (dagar)*
2004/05	2004/05:178	2004/05:TU7	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar	19 (7 301)
2014/15	2014/15:144	2014/15:TU7	En strategi för luftfarten	9 (3 641)
2016/17	2016/17:101	2016/17:TU4	Regionala flygplatser	8 (3 012)
	2016/17:185	2016/17:TU10	En strategi för luftfarten	7 (2 913)
2017/18	2017/18:104	2017/18:TU1	En strategi för luftfarten	7 (2 648)
			Regionala flygplatser	7 (2 648)
2018/19	2018/19:165	2018/19:TU7	Fördjupad översyn av förarutbildningen	5 (2 171)
2019/20	2019/20:74	2019/20:TU4	Instansordning vid överklagan	5 (1 932)
	2019/20:223	2019/20:TU11	Självkörande fordon	4 (1 786)
			Tunga transporter	4 (1 786)
	2019/20:323	2019/20:TU14	Synfältsdefekter och dispens	4 (1 737)
2020/21	2020/21:379	2020/21:TU12	Lagens omfattning	3 (1 366)
			Utfärdare av förarbevis	3 (1 366)
2021/22	2021/22:152	2021/22:TU7	Vinterväghållning	3 (1 120)

Riksmöte	Riksdags- skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Tidsåtgång i år (dagar)*
2022/23	2022/23:137	2022/23:TU4	Ett långsiktigt hållbart transportsystem	2 (736)
Summa	12	12	15	–

*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 2025 med anledning av tillkännagivandena om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178), fördjudad översyn av förarutbildningen (rskr. 2018/19:165) och lagens omfattning (rskr. 2020/21:379).

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 riksdags-skrivelser. Detta innebär att regeringens skrivelse också omfattar riksdags-skrivelser utan tillkännagivanden, t.ex. rena lagstiftningsärenden där regeringen utfärdat lagar eller beslut om förordningar till följd av riksdagens beslut.

Riksdagsskrivelse 2024/25:100 om utgiftsområde 22 Kommunikationer är ett exempel på en annan ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2025, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev.

Därutöver handlar en av de ännu inte slutbehandlade riksdagsskrivelserna (rskr. 2005/06:308) om att riksdagen godkänt vad regeringen föreslagit i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Regeringen har dock inte utfärdat de lagar som den själv föreslog i propositionen som riksdagen godkände, och därför är riksdagsskrivelsen inte slutbehandlad.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens redogörelser i skrivelse 2024/25:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Utskottet noterar att regeringen i årets skrivelse redovisar beredningsläget för totalt 32 riksdagsskrivelser innehållande 23 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 åtta tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade i skrivelsen kan utskottet konstatera att regeringen redan har redovisat dessa som slutbehandlade i propositioner som lämnats tidigare under riksmötet. Utskottet påminner om att det vid beredningen av dessa ärenden, inbegripet de ärenden som tas upp i de avvikande meningarna, inte hade några invändningar mot regeringens redovisning och återrapportering av beredningsläget för tillkännagivandena. Utskottet står fortfarande bakom denna uppfattning.

Med anledning av det som anförs i den avvikande meningen om behandlingen av tillkännagivandet om att regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (rskr. 2021/22:369) vill utskottet betona att kostnadskontrollen är en mycket viktig fråga som regeringen tar på stort allvar, vilket tydligt framgår av de åtgärder som har vidtagits. Utskottet vill understryka att Trafikanalys i augusti 2022 fick i uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll för att förbättra myndighetens rutiner och arbetssätt. Detta uppdrag ska redovisas den 30 april varje år fram t.o.m. 2028. Vidare vill utskottet peka på att regeringen i uppdraget till Trafikverket om byggstartsrapportering 2023 angav att Trafikverket skulle redovisa information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet passerat. Trafikanalys redovisar bl.a. att det i 2023 års byggstartsrapport, till skillnad från tidigare år, ges en kompletterande beskrivning av kostnadsförändringar och att det ger en bild av kostnadsutvecklingen som underlättar förståelsen för omfattningen av problemet med kostnadsökningar. Utskottet vill även påminna om att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5) redogjorde för vidtagna åtgärder och då också bl.a. pekade på att den gett Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställar-kompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll. Vidare påmindes också om den omfattande genomlysning av verksamheten som Trafikverket hade genomfört under hösten 2023 som resulterade i att ett antal förbättringsområden pekades ut för att bli mer effektiva och säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans i Sverige.

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 välkomna 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 så stor utsträckning som möjligt redovisa planerade åtgärder för att tillgodose riksdagens tillkännagivanden samt när den bedömer att ett tillkännagivande kan förväntas vara slutbehandlat.

Utskottet noterar vidare att 14 av de totalt 15 tillkännagivandena som inte är slutbehandlade hör till äldre riksmöten (t.o.m. 2020/21). 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.

Utskottet önskar i sammanhanget uppmärksamma regeringens redovisning av tre riksdagsskrivelser i årets skrivelse 75; riksdagsskrivelserna 2004/05:178 om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar, 2005/06:308 om förarbevis för vissa fritidsbåtar och 2020/21:379 om omfattningen av lagen på förarbevis för vattenskoter. Punkterna har anknytning till varandra och utskottet noterar att regeringen i samtliga dessa fall anser att det vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som har gått sedan det första tillkännagivandet beslutades inte framstår som motiverat att tillmötesgå tillkännagivandena. Regeringen meddelar dock samtidigt att punkterna inte är slutbehandlade och att den avser att återkomma till riksdagen i frågan i någon lämplig proposition eller skrivelse under 2025. Det framstår enligt utskottets mening som att regeringen redan tydligt har tagit ställning till de här aktuella tillkännagivandena och utskottet ser fram emot nästa redogörelse för de tre ärendena.

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 6 maj 2025

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), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Sara-Lena Bjälkö (SD), Zara Leghissa (S) och Carl Nordblom (M).

Avvikande meningar

1. Behandlingen av tillkännagivandet om miljökontroll i fordonsbesiktningen (rskr. 2021/22:152) (V, MP)

Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP) anför:

Vi delar inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet om miljökontroll i fordonsbesiktningen är slutbehandlat. Enligt tillkännagivandet bör Sverige utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.

Vi noterar att Transportstyrelsen har analyserat vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att förbättra luftkvaliteten genom skärpt miljökontroll vid besiktning. Regeringen pekar på Transportstyrelsens slutsats att de svenska kraven i vissa delar är högre ställda och i vissa delar lägre ställda än kraven i jämförbara länder. Regeringen menar att det finns områden där förbättrade mätmetoder kan göra miljökontrollen mer ändamålsenlig och att slutsatserna inkluderas i Transportstyrelsens fortsatta regelutveckling.

Vi vill framhålla att Transportstyrelsen i sin granskning kom fram till att det finns ett antal åtgärder som går att vidta inom ramen för nuvarande EU-regler för att förbättra luftkvaliteten genom skärpt miljökontroll vid besiktning. Till exempel kan partikelantalsmätning införas för att upptäcka fordon med förhöjda utsläpp av skadliga partiklar. Tekniken finns och används redan i dag i andra medlemsstater i EU. Dessutom har EU-kommissionen uppmanat alla EU:s medlemsländer att omgående införa partikelantalsmätning (se kommissionens rekommendation C(2023) 1796 från den 20 mars 2023).

Vi anser att miljökraven på svensk fordonsbesiktning ska vara höga och inte tvärtom bland de lägsta i Europa. De åtgärder som regeringen hänvisar till och hittills har vidtagit är steg i rätt riktning. Däremot motsvarar de inte riksdagens tillkännagivande. Vi anser därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat och att regeringen behöver vidta ytterligare åtgärder på området.

2. Behandlingen av tillkännagivandet om kostnadskontroll i infrastrukturprojekt (rskr. 2021/22:369) (S, V, MP)

Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S) anför:

Vi delar inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet om att regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar är slutbehandlat. I betänkandet som låg till grund för riksdagsbeslutet pekade utskottet bl.a. på de brister som hade uppmärksammats i Trafikverkets kostnadskontroll och arbete med underhåll och byggande av infrastruktur (bet. 2021/22:TU16). En bakgrund till tillkännagivandet var att Riksrevisionen hade pekat på allvarliga brister i

Trafikverkets kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar. Utskottet pekade även bl.a. på att det inte är ändamålsenligt att ge Trafikverket i uppdrag att utreda sina egna brister.

Trafikverket bildades 2010 genom en sammanslagning av Vägverket och Banverket till ett sammanhållet trafikverk. Idén med sammanslagningen var att få en mer rationell organisation som skulle skapa synergier. Vi kan konstatera att det inte har gjorts något extern utredning av Trafikverkets organisation. Vi noterar att Trafikverket under 2023 inledde en intern genomlysning av myndigheten, vilken blev klar våren 2024. I genomlysningen konstaterar Trafikverket att förvaltningsutgifterna som andel av total verksamhetsvolym ökade från ca 17 procent 2011 till ca 21 procent 2022, i fasta priser. Myndigheten nämner att förvaltningsutgifterna har ökat i förhållande till verksamhetsvolymen över tid och att det kan tyda på att Trafikverket har blivit mindre effektivt i genomförandet av uppgifterna. Trafikverket konstaterar att genomförandet av förbättringsområdena är ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. Vidare vill vi påminna om att regeringens produktivitetskommission i april 2024 i ett delbetänkande (SOU 2024:29) såg ett behov av att se över om organiseringen av transportsektorn är ändamålsenlig och att utvärdera om sammanslagningen av Trafikverket har uppnått de målsättningar som sattes upp vid bildandet. Myndighetens interna produktivitet är ett område som enligt kommissionen särskilt borde analyseras, bl.a. mot bakgrund av att antalet anställda ökade med ca 4 000 under perioden 2013–2023.

Vi vill vidare hänvisa till att både Socialdemokraterna och Miljöpartiet under detta riksmöte har motionerat om behovet av att utreda och överväga en delning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel (mot. 2024/25:3126 yrkande 88 och mot. 2024/25:2630 yrkande 4). Även Vänsterpartiet har i tidigare motionsförslag framhållit att problematiken med stora kostnadsökningar i beslutade infrastrukturprojekt kan bero på hur Trafikverket är organiserat och arbetar. I reservationer till betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor konstateras att sammanslagningen inte verkar ha medfört några större samordningsvinster. Det anförts bl.a. att sammanslagningen måste granskas noga och att utförarkompetensen inom Trafikverket behöver utökas. Det betonas att det bör granskas om sammanslagningen har varit optimal för verksamheten eller om den i stället har lett till försämringar och ökade kostnader.

Vi kan dessutom konstatera att det fortfarande finns stora problem med Trafikverkets kostnadskontroll. Det har t.ex. nyligen rapporterats om kraftigt ökade kostnader för olika infrastrukturprojekt, bl.a. Ostlänken. Vi vill betona att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar kraftigt måste skärpas och att arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på åtgärder som sedan noga följs upp om de ger avsedd effekt. Vi anser också att orsakerna till kostnadsökningar behöver bli mer transparenta. Slutligen vill vi också peka på att den tidigare regeringen i augusti 2022 gav Trafikanalys i uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll

för att förbättra myndighetens rutiner och arbetssätt. Detta uppdrag ska redovisas den 30 april varje år fram t.o.m. 2028. Detta innebär att Trafikanalys kommer att lämna ytterligare ett antal redovisningar innan uppdraget är slutfört, och vi menar att det är viktigt att ta del av Trafikanalys kommande delredovisningar och slutrapporteringen 2028.

Därmed menar vi att regeringens åtgärder med anledning av riksdagens tillkännagivande om att utreda Trafikverkets organisation med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar inte motsvarar riksdagens tillkännagivande. Vi anser därmed att tillkännagivandet inte kan anses vara slutbehandlat.

BILAGA 1

Regeringens redovisning av slutbehandlade tillkännagivanden

Riksdagsskrivelse 2017/18:324 om självkörande fordon

Riksdagsskrivelse 2017/18:324 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon.

Vissa tidigare initiativ om självkörande fordon

Regeringen påminner inledningsvis om att den 2015 gav en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för att kunna introducera förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. Utredaren överlämnade i mars 2018 slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remissbehandlats.

I augusti 2018 inrättade regeringen en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den s.k. fjärde industriella revolutionens teknologier. Kommitténs arbetsområde inbegrep automatiseringen inom hela transportområdet, inklusive automatiserad körning på väg. Regeringen påminner om att kommittén i december 2022 publicerade sin slutrapport Förnya taktiken i takt med tekniken – förslag för en ansvarsfull, innovativ och samverkande förvaltning (SOU 2022:68).

Regeringen uppger vidare att den i juni 2020 gav en utredare i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor, 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). Promemorian har remissbehandlats.

Initiativ med bäring på bestämmelser på EU-nivå

Regeringen framhåller att det pågår intensiva internationella processer inom både FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) och EU om strategiska överväganden för införandet av automatiserad körning. I sammanhanget lyfter regeringen fram att EU-kommissionen har antagit både en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet och en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet.

Regeringen anger att kommissionen i december 2021 presenterade ett förslag till nytt direktiv om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet, det s.k. ITS-direktivet. Direktivet utgör en rättslig grund för framtagandet av gemensamma system och standarder för uppkopplade och automatiserade fordon. Förhandlingarna om direktivet avslutades i juni 2023 då en överenskommelse mellan rådet och

Europaparlamentet slöts under svenskt ordförandeskap. Beslutet publicerades den 30 november i Europeiska unionens officiella tidning.

Regeringen framhåller därefter att Regeringskansliet tagit fram promemorian Intelligent transport system – genomförande av ändringsdirektiv. I promemorian föreslås hur det reviderade ITS-direktivet som beslutades 2023 ska genomföras i svensk rätt. Promemorian har remitterats och remisstiden gick ut den 15 mars 2025, varefter beredningen av genomförandet av direktivet fortsätter.

Regeringen uppger vidare att 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.

Den 6 oktober 2023 remitterade regeringen promemorian Automatiserad körning som innehåller ett förslag till förordning som syftar till att underlätta att automatiserade fordon utvecklas och sätts ut på marknaden i Sverige. I förordningen föreslår regeringen att vägghållaren får mandat att föreskriva var typgodkända och helt automatiserade fordon får framföras, i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426.

Vissa ytterligare initiativ

Regeringen återger att infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i augusti 2024 höll ett dialogmöte med en rad berörda aktörer på området automatiserade och självkörande fordon. Syftet med mötet var att ta emot synpunkter på den framtida inriktningen på området. Regeringen uppger att dessa synpunkter, samt ovan redovisade strategiska överväganden och vidtagna åtgärder, ligger till grund för regeringens fortsatta arbete på området.

Slutredovisning

Slutligen anför regeringen att den i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) redogjorde för de vidtagna åtgärderna och då konstaterade att tillkännagivandet med dessa var slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2018/19:259 om mätarställningen på bilar

Riksdagsskrivelse 2018/19:259 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder, dels för att kriminalisera manipulation av vägmätare i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om

fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Transportstyrelsens uppdrag om manipulering av viss fordonsutrustning

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan om att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning samt att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet hanteras av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå.

Regeringen uppger att den i april 2021 gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och, om det är lämpligt, föreslå författningsändringar så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Inom ramen för uppdraget skulle Transportstyrelsen även vidta åtgärder så att ett fordonets vägmätare kontrolleras mot föregående inrapporterad vägmätarställning vid besiktning samt att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 30 juni 2022 i rapporten Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare. I rapporten bedömer Transportstyrelsen att det inte finns skäl till någon särskild reglering som specifikt kriminaliserar manipulering av mätarställningar. Transportstyrelsen hänvisar till att det redan finns reglering som täcker bedräglig manipulering av mätarställningar. Rapporten har remissbehandlats.

Regeringens redogörelse i budgetpropositionen för 2025

Regeringen uppger att den i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) redogjorde för vidtagna åtgärder och konstaterade att ingen av instanserna som besvarat remissen om Transportstyrelsens rapport ifrågasatt myndighetens bedömning om förutsättningarna för att kriminalisera manipulering av fordons mätarställningar samt att regeringen delar Transportstyrelsens bedömningar.

I propositionen redogjorde regeringen även för att Transportstyrelsen i oktober 2022 beslutat om en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning som innebär att det av besiktningsprotokollet ska framgå information om mätarställningar från de tre senaste fullständiga besiktningarna och att det särskilt ska noteras om den aktuella mätarställningen inte är högre än den som registrerats tidigare. Ändringsföreskrifterna trädde i kraft den 21 maj 2023.

Slutredovisning

Slutligen anför regeringen att den i budgetpropositionen för 2025 redogjort för att den anser att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om miljökontroll i fordonsbesiktningen

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör miljökontroll i fordonsbesiktningen. Enligt tillkännagivandet bör Sverige utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.

Transportstyrelsens uppdrag om skärpt miljökontroll

Regeringen uppger inledningsvis att den i februari 2022 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att förbättra luftkvaliteten genom skärpt miljökontroll vid besiktning. Regeringen menar att uppdraget förutsätter att Transportstyrelsen analyserar konsekvenserna av de svenska kraven på miljökontroll i relation till relevanta och kända jämförelsepunkter.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 15 februari 2023. Enligt regeringen bereds ärendet vidare.

Redovisning av tillkännagivandet i budgetpropositionen för 2025

Regeringen påminner om att den i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22 s. 28) redogjorde för vidtagna åtgärder. Därutöver redovisade regeringen i propositionen att Transportstyrelsen som ett led i att genomföra regeringsuppdraget har bedömt konsekvenserna av den svenska miljökontrollen vid fordonsbesiktning, delvis i relation till andra länder inom EU. Myndighetens slutsats är att de svenska kraven i vissa delar är högre ställda och i vissa delar lägre ställda än kraven i jämförbara länder. Regeringen konstaterade även i propositionen att det finns områden där förbättrade mätmetoder kan göra miljökontrollen mer ändamålsenlig och att slutsatserna inkluderas i Transportstyrelsens fortsatta regelutveckling på föreskriftsnivå.

Slutredovisning

Slutligen anför regeringen att den i budgetpropositionen för 2025 redogjort för att den anser att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:280 om elsparkcyklar och hyrcyklar

Riksdagsskrivelse 2021/22:280 innehåller ett tillkännagivande om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personskador och parkeringsproblem.

Regeringen framhåller att den har beslutat om regeländringar för elsparkcyklar genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna trädde

i kraft den 1 september 2022 och innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanorna (1 kap. 4 § trafikförordningen). Elsparkcyklar får inte heller parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar (3 kap. 48 § trafikförordningen).

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) redogjorde regeringen för de vidtagna åtgärderna och konstaterade att tillkännagivandet med dessa är slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:369 om kostnadskontroll i infrastrukturprojekt

Riksdagsskrivelse 2021/22:369 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

Trafikanalys uppdrag att följa upp Trafikverkets kostnadskontroll

Inledningsvis uppger regeringen att den i augusti 2022 gav Trafikanalys i uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll för att förbättra myndighetens rutiner och arbetssätt. Uppdraget innefattar att utvärdera Trafikverkets arbete med planering och upphandling av verksamheten inom den nationella planen för transportinfrastrukturen. Planen innefattar såväl större namngivna investeringar som reinvesteringar och underhåll. Vid genomförandet av uppdraget skulle Trafikanalys samverka med Ekonomistyrningsverket.

I januari 2023 redovisade Trafikanalys en plan för hur myndigheten avsåg att genomföra uppdraget. Uppdraget ska redovisas årligen senast den 30 april med första redovisningsår 2024 och med slutår 2028.

Den 26 september 2023 redovisade Trafikanalys en delrapport om Trafikverkets redovisning av kostnadsutvecklingen i investeringsverksamheten. Trafikanalys beskriver att kostnadsutvecklingen i avslutade objekt som funnits med i flera planer före beslut om byggstart inte syns i årsredovisningen. Myndigheten menar att en konsekvens av detta är att den långsiktiga kostnadsutvecklingen i investeringsverksamheten inte förmedlas på något samlat och strukturerat sätt till regeringen.

Trafikanalys redovisade vidare att Trafikverket i 2023 års byggstartsrapport, till skillnad från tidigare år, ger en kompletterande beskrivning av kostnadsförändringar fr.o.m. den plan som respektive objekt för första gången ingick i. Trafikanalys menar att det ger en bild av kostnadsutvecklingen som underlättar förståelsen för omfattningen av problemet med kostnadsökningar.

Trafikverkets uppdrag om objektskostnad i och med byggstartsrapportering

Regeringens uppger att den gett Trafikverket i uppdrag att i byggstartsrapporteringen 2023 redovisa kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar. Informationen rör de planeringssteg som objektet passerat och gäller för samtliga namngivna objekt där en förändring av status från år 4–6 till år 1–3 alternativt från år 7–12 till år 4–6 föreslås. Utgångspunkten ska därmed vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en nationell plan beslutad av regeringen.

Slutredovisning

Slutligen uppger regeringen att den i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) redogjorde för de vidtagna åtgärderna och då konstaterade att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:451 om tidsgräns och grunder för klampning

Riksdagsskrivelse 2021/22:451 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör tidsgräns och grunder för klampning. Tillkännagivandet handlar om att regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser.

Regeringen uppger att Regeringskansliet den 8 januari 2024 remitterade promemorian En effektivare och mer rättssäker klampning. I promemorian finns bl.a. förslag på att ta bort den tidsgräns om 36 timmar som gäller vid klampning i vissa fall.

Regeringen framhåller att den i propositionen En effektivare och mer rättssäker klampning (prop. 2024/25:14) föreslog lagändringar som innebar att tidsgränsen för omhändertagande och klampning ska tas bort samt att klampning ska kunna förekomma i fler fall än tidigare. Regeringen konstaterade i propositionen att tillkännagivandet genom förslagen är tillgodosett och slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:451 om samordning av myndigheternas arbete

Riksdagsskrivelse 2021/22:451 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör samordning av myndigheternas arbete. Tillkännagivandet handlar om behovet av att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken.

Regeringen påminner inledningsvis om att infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) den 15 maj 2023 höll ett rundabordssamtal med företrädare för Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket. Syftet var att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras. Den 29 augusti 2024 gav regeringen vidare Polismyndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till tydligare ansvarsfördelning för åtgärder vid nyetablering, förbättringar samt underhåll och avveckling av kontrollplatser längs vägnätet.

Regeringen framhåller att den i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) redogjorde för de vidtagna åtgärderna och anförde att det är angeläget att ansvarsfördelningen tydliggörs eftersom kontrollplatser som är adekvat utrustade och har en god geografisk spridning är en förutsättning för effektiva kontroller av yrkestrafik på väg. Regeringen konstaterade i propositionen att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om nya stambanor för höghastighetståg

Riksdagsskrivelse 2022/23:137 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör nya stambanor för höghastighetståg. Tillkännagivandet handlar om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg.

Regeringen uppger att den i december 2022 gav Trafikverket i uppdrag att

- avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg
- avbryta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås
- identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken
- utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås
- utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne.

Den 26 juni 2023 redovisade Trafikverket uppdragen att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken, att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås samt att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Med anledning av Trafikverkets redovisning ändrade regeringen den 26 oktober 2023 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, som hade fastställts av regeringen den 7 juni 2022. Regeringen gav även Trafikverket i uppdrag att dels planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås, med en ny inriktning, dels planera för åtgärder i Skåne.

Slutligen framhåller regeringen att den i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) redogjorde för de vidtagna åtgärderna och konstaterade att tillkännagivandet med dessa är slutbehandlat.

Därmed konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

BILAGA 2

Regeringens redovisning av inte slutbehandlade tillkännagivanden

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

Riksdagsskrivelse 2004/05:178 innehåller trafikutskottets äldsta tillkännagivande som ännu inte är slutbehandlat. I tillkännagivandet framför riksdagen 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 av sådana farkoster.

Under 2016 uppger regeringen att den remitterade ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts. 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 vattenskotrar som innebär att en vattenskotter 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 vattenskotrar som innehöll förslag till ny lag om förarbevis för vattenskotrar. Riksdagen antog propositionen i juni 2021 och lagen trädde i kraft den 1 maj 2022. Lagen innebär att en vattenskotter 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.

Ärendets framtida beredning

Regeringen framhåller att den anser att det, vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som gått sedan tillkännagivandet beslutades, inte framstår som motiverat att tillmötesgå tillkännagivandet. Regeringen avser att

återkomma till riksdagen i någon lämplig proposition eller skrivelse under 2025.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

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 till 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 under 2018

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 användningen 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 utformning 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 skulle 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.

Åtgärder under 2019

Regeringen uppger att den under 2019 fortsatte att bedriva arbetet med luftfartspolitikerna inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutats 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 (s. 455).

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 juni 2020 redovisade Transportstyrelsen ett uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.
- I april 2020 redovisade Trafikanalys ett uppdrag att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen om obligatoriska klimatdeklarationer i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja.
- 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 (Single European Sky 2 plus) 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 om 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 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 landningsavgifterna 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 trafikanordningar 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 luftfartspolitikerna inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som hade beslutats 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) menade 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-procentpaketet, där en preliminär överenskommelse nåddes i december 2022 mellan rådet och Europaparlamentet i flygdelarna av EU:s utsläppshandels-system (EU ETS). Förhandlingar om ReFuelEU Aviation (hållbara flygbränslen) pågick också under 2022. Även förhandlingarna om förslaget om det

gemensamma europeiska luftrummet (SES) 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 netto-noll 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 (ReFuelEU 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 plus, 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 5 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 olika 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 ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet 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 ska 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 så långt som möjligt undvika kraftiga avgiftshöjningar för flygbolagen som annars hade varit nödvändiga inom det gemensamma avgiftsutjämnings-systemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, det s.k. GAS-systemet.

Riksdagen har vidare efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 beslutat att avskaffa flygskatten fr.o.m. den 1 juli 2025 (prop. 2024/25:1, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Ärendets framtida beredning

I budgetpropositionen för 2025 aviserade regeringen att den avser att fortsätta det strategiska arbetet i fråga om luftfartens konkurrenskraft (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22).

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 2023

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 uppger regeringen att den inrättade 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 öppnandet 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 skulle vara beredskapsflygplatser, då för 2024.

Åtgärder under 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.

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 flygplatsernas driftunderskott. 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. Slutligen påminner regeringen om att den i december 2024 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2025.

Regeringen konstaterar därmed 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 tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

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 om 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 tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

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 stycken. 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.

Ärendets framtida beredning

Slutligen anger regeringen att den avser att återkomma till riksdagen i ärendet i någon lämplig proposition eller skrivelse under 2025.

Regeringen konstaterar därmed 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) 2018/172 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 tillmötesgå. Regeringen anger även att ärendet bereddes vidare under 2024.

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 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 i 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 och sätta ut automatiserade fordon 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 remissammanställning upprättats och 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 besvär 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 att 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 i syfte att främja och stödja automatiserade fordon. Trafikverket redovisade uppdraget under sommaren 2022 i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon. Enligt regeringen är 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, översyn av Transportstyrelsens föreskrifter, arbete mot digital övervakning och uppföljning samt genomförande av en sanktionsväxling.

I december 2022 uppger regeringen att den 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 har remitterats och remisstiden gick ut den 2 december 2024. Regeringen uppger slutligen att ärendet bereds vidare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2019/20:323 om synfälsdefekter 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 synfälsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas.

Regeringen uppger att Transportstyrelsen har analyserat användandet av 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 uppger regeringen att den gav 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 ska redovisa uppdraget senast den 15 juni 2025. Regeringen framhåller att Transportstyrelsen bör redovisa uppdraget innan någon ytterligare åtgärd vidtas med anledning av tillkännagivandet och att ärendet bereds vidare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är 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.

Regeringen påminner inledningsvis om att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022. Regeringen menar vidare att det aktuella tillkännagivandet anknyter till tillkännagivandet om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178) samt ytterligare en riksdagsskrivelse som ännu inte slutbehandlats om förarbevis för vissa fritidsbåtar (rskr. 2005/06:308).

Regeringen framhåller att den anser att det, vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som gått sedan tillkännagivandet beslutades, inte framstår som motiverat att tillmötesgå tillkännagivandet. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i någon lämplig proposition eller skrivelse under 2025.

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 återigen om att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022. Regeringen anser att det är relevant att avvakta effekterna av regeländringarna om vattenskotrar innan man ser över behovet av ytterligare regler. Enligt regeringen bereds ärendet vidare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om vinterväghållning

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 innehåller två tillkännagivanden, varav ett rör vinterväghållning. Tillkännagivandet 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 har remitterat 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. Ärendet bereds enligt regeringen vidare.

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 underhålls- verksamheten 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 slutligen 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.

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 samt 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 man bor. Skrivelsen innehåller även ett åtgärds paket 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 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-procentpaketet 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 samt i och med fastställandet av den kommande nationella 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 utgångspunkten för genomförande av uppdraget är 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 samt de miljömål som riksdagen beslutat om ska nås. 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 på vilket sätt myndigheten arbetar med att introducera 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, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de riksdagsbeslutade klimatomställningens mål nås. I propositionen angav regeringen vidare att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete, dvs. utan fler fordonskilometer, med beaktande av de transportpolitiska principerna. Regeringen framhöll i propositionen att ökad transporteffektivitet kan uppnås 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 kan uppgås genom

transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som 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 (2024:67) om en skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil. Det nya stödet för eldrivna lätta lastbilar samt förstärkta och förlängda klimatskrotningspremier för tunga fordon beräknas tillsammans med den nya skrotningspremien sänka utsläppen med sammanlagt omkring 0,25 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter 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 åtaganden ska kunna nås 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 slutligen om att den i oktober 2024 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om och i så fall vilka 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. 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.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.