

## Trafikutskottets yttrande 2023/24:TU5y

# Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2023

---

## Till konstitutionsutskottet

Den 21 mars 2024 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott möjlighet att yttra sig över regeringens skrivelse 2023/24:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2023 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

Trafikutskottets yttrande har sin utgångspunkt i de riksdagsskrivelser som riksdagen har riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden. Utskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt är formellt korrekt och ger en rättvisande bild av hur regeringen har behandlat dessa riksdagsskrivelser med tillhörande tillkännagivanden. Utskottet konstaterar samtidigt att det finns ett stort antal tillkännagivanden som har beretts under lång tid och anser att regeringen måste hantera tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen ställt sig bakom på ett skyndsamt sätt.

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

# Innehållsförteckning

Utskottets överväganden.....	4
Regeringens skrivelse.....	4
Slutbehandlade tillkännagivanden.....	4
Tillkännagivanden under fortsatt beredning.....	5
Övriga ärendetyper.....	6
Utskottets ställningstagande.....	7
Avvikande meningar.....	9
1. Behandlingen av tillkännagivandet om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur (rskr. 2013/14:372) (S, V, MP).....	9
2. Behandlingen av tillkännagivandet om utbyggnaden av laddinfrastruktur (rskr. 2020/21:409) (S, V, C, MP).....	9
3. Behandlingen av tillkännagivandet om miljökontroll i fordonsbesiktningen (rskr. 2021/22:152) (V, MP).....	10
<i>Bilaga 1</i>	
Regeringens hantering av slutbehandlade tillkännagivanden.....	11
Riksdagsskrivelse 2012/13:259 om flygtrafikledningstjänst.....	11
Riksdagsskrivelse 2013/14:372 om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur.....	11
Riksdagsskrivelse 2017/18:198 om ett gemensamt europeiskt luftrum.....	13
Riksdagsskrivelse 2020/21:334 om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats.....	14
Riksdagsskrivelse 2020/21:409 om utbyggnaden av laddinfrastruktur.....	15
Riksdagsskrivelse 2021/22:229 om längre och tyngre tåg.....	18
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens hantering av tillkännagivanden under fortsatt beredning.....	19
Riksdagsskrivelse 2004/05:178 om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar.....	19
Riksdagsskrivelse 2014/15:144 om en strategi för luftfarten.....	19
Riksdagsskrivelse 2016/17:101 om regionala flygplatser.....	24
Riksdagsskrivelse 2016/17:185 om en strategi för luftfarten.....	25
Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om en strategi för luftfarten och regionala flygplatser.....	26
Riksdagsskrivelse 2017/18:324 om självkörande fordon.....	26
Riksdagsskrivelse 2018/19:165 om fördjupad översyn av förarutbildningen.....	27
Riksdagsskrivelse 2018/19:259 om mätarställningen på bilar.....	28
Riksdagsskrivelse 2019/20:74 om instansordning vid överklagan.....	29
Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om självkörande fordon och tunga transporter.....	29
Riksdagsskrivelse 2019/20:323 om synfältsdefekter och dispens.....	32
Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om lagens omfattning och utfärdare av förarbevis.....	32
Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om miljökontroll i fordonsbesiktningen och vinterväghållning.....	33
Riksdagsskrivelse 2021/22:280 om elsparkcyklar och hyrcyklar.....	34

Riksdagsskrivelse 2021/22:369 om kostnadskontroll i infrastrukturprojekt .....	34
Riksdagsskrivelse 2021/22:451 om tidsgräns och grunder för klampning och samordning av myndigheternas arbete .....	35
Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om ett långsiktigt hållbart transportsystem och nya stambanor för höghastighetståg .....	36

### *Tabeller*

Tabell 1 Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden som redovisas i regeringens skrivelse .....	4
Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden .....	5
Tabell 3 Tillkännagivanden under fortsatt beredning .....	5

# Utskottets överväganden

## Regeringens skrivelse

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. I skrivelse 2023/24:75 redovisar regeringen således hur den hanterat de riksdagsskrivelser som den mottagit. Regeringens redovisning omfattar huvudsakligen åtgärder under tiden den 1 januari–31 december 2023.

I skrivelsen redovisar regeringen beslut och beredningsläge för sammanlagt 33 riksdagsskrivelser som framställts med anledning av trafikutskottets betänkanden. Regeringen anför att 15 av riksdagsskrivelserna har slutbehandlats under det gångna året, medan 18 är under fortsatt beredning. Detta framgår av Tabell 1.

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

<b>Riksmöte</b>	<b>Totalt antal skrivelser</b>	<b>Slutbehandlade</b>	<b>Ej slutbehandlade</b>
2004/05	1		1
2005/06	1		1
2012/13	1	1	
2013/14	1	1	
2014/15	1		1
2016/17	2		2
2017/18	3	1	2
2018/19	2		2
2019/20	3		3
2020/21	3	2	1
2021/22	5	1	4
2022/23	5	4	1
2023/24	5	5	
<i>Antal</i>	<i>33</i>	<i>15</i>	<i>18</i>

Med anledning av de totalt 33 riksdagsskrivelserna redovisar regeringen även beredningsläget för 29 tillkännagivanden som riksdagen riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden. Styckena nedan redogör närmare för de tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade respektive under fortsatt beredning.

### Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisar regeringen sex tillkännagivanden som slutbehandlade (i lika många riksdagsskrivelser). Fem av de

slutbehandlade tillkännagivandena härrör från äldre riksmöten (t.o.m. 2020/21). Regeringen har sedan tidigare redovisat dessa tillkännagivanden som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg. omr. 22 Kommunikationer). Tabell 2 listar de slutbehandlade tillkännagivandena.

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

**Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden**

<b>Riksmöte</b>	<b>Riksdags- skrivelse</b>	<b>Betänkande</b>	<b>Tillkännagivande</b>	<b>Redovisad slutbehandling</b>
2012/13	2012/13:259	2012/13:TU18	Flygtrafikledningstjänst	Prop. 2023/24:1
2013/14	2013/14:372	2023/24:TU19	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur	Prop. 2023/24:1
2017/18	2017/18:198	2017/18:TU10	Ett gemensamt europeiskt luftrum	Prop. 2023/24:1
2020/21	2020/21:334	2020/21:TU14	Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats	Prop. 2023/24:1
	2020/21:409	2020/21:TU16	Utbyggnaden av laddinfrastruktur	Prop. 2023/24:1
2021/22	2021/22:229	2021/22:TU9	Längre och tyngre tåg	Prop. 2023/24:1
<i>Antal</i>	6		6	

### **Tillkännagivanden under fortsatt beredning**

Regeringen uppger att 23 tillkännagivanden i totalt 17 riksdagsskrivelser som framställts med anledning av trafikutskottets betänkanden är under fortsatt beredning. Av dessa hör 16 till äldre riksmöten (t.o.m. 2020/21). För ett tillkännagivande redogör regeringen för när tillkännagivandet beräknas vara slutbehandlat. Tillkännagivandena finns samlade i Tabell 3.

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

**Tabell 3 Tillkännagivanden under fortsatt beredning**

<b>Riksmöte</b>	<b>Riksdags- skrivelse</b>	<b>Betänkande</b>	<b>Tillkännagivande</b>	<b>Beräknad slutbehandling</b>
2004/05	2004/05:178	2004/05:TU7	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar	-
2014/15	2014/15:144	2014/15:TU7	En strategi för luftfarten	-
2016/17	2016/17:101	2016/17:TU4	Regionala flygplatser	-
	2016/17:185	2016/17:TU10	En strategi för luftfarten	-
2017/18	2017/18:104	2017/18:TU1	En strategi för luftfarten	-
			Regionala flygplatser	-
	2017/18:324	2017/18:TU15	Självkörande fordon	-

Riksmöte	Riksdags- skrivelse	Betänkande	Tillkännagivande	Beräknad slutbehandling
2018/19	2018/19:165	2018/19:TU7	Fördjupad översyn av förarutbildningen	-
	2018/19:259	2018/19:TU16	Mätarställningen på bilar	-
2019/20	2019/20:74	2019/20:TU4	Instansordning vid överklagan	-
	2019/20:223	2019/20:TU11	Självkörande fordon	-
			Tunga transporter	-
	2019/20:323	2019/20:TU14	Synfältsdefekter och dispens	-
2020/21	2020/21:379	2020/21:TU12	Lagens omfattning	-
			Utfärdare av förarbevis	-
2021/22	2021/22:152	2021/22:TU7	Miljökontroll i fordonsbesiktningen	-
			Vinterväghållning	-
	2021/22:280	2021/22:TU11	Elsparkcyklar och hyrcyklar	-
	2021/22:369	2021/22:TU16	Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt	-
	2021/22:451	2021/22:TU20	Tidsgräns och grunder för klampning	-
			Samordning av myndigheternas arbete	-
2022/23	2022/23:137	2022/23:TU4	Ett långsiktigt hållbart transportsystem	-
			Nya stambanor för höghastighetståg	2024
<i>Antal</i>	<i>17</i>		<i>23</i>	<i>1</i>

## 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. Av de totalt 15 slutbehandlade riksdagsskrivelserna inom trafik-utskottets beredningsområde är nio lagstiftningsärenden.

Riksdagsskrivelse 2023/24:92 om utgiftsområde 22 Kommunikationer är ett exempel på en annan ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2024, 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 däremot ännu inte utfärdat

de lagar som den själv föreslagit och som riksdagen godkänt, varför riksdagsskrivelsen inte är slutbehandlad.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens redogörelser i skrivelse 2023/24:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Utskottet noterar att regeringen i årets skrivelse redovisar beredningsläget för totalt 33 riksdagsskrivelser innehållande 29 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 regeringen har vidtagit med anledning av riksdagens tillkännagivanden. Utskottet välkomnar vidare att regeringen lämnar utförliga beskrivningar av sin behandling av tillkännagivandena och vill framhålla att regeringen har en god framdrift i hanteringen av dessa.

När det gäller de sex tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade vill utskottet erinra om att regeringen redan redovisat dessa som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg. omr. 22 Kommunikationer). Utskottet påminner om att det vid beredningen av budgetpropositionen inte hade några invändningar mot regeringens redovisning och åiterrapportering av beredningsläget för tillkännagivandena (bet. 2023/24:TU1 s. 19).

När det gäller de 27 tillkännagivanden som ännu inte är slutbehandlade noterar utskottet att regeringens redogörelser främst innehåller information om redan vidtagna åtgärder. Enbart i vissa enstaka fall redogör regeringen för den fortsatta beredningen av ett ärende, och enbart i ett fall anger regeringen när den beräknar att ett tillkännagivande kan vara slutbehandlat. I linje med föregående års yttrande vill utskottet därför framhålla att regeringen i möjligaste mån även bör redovisa planerade åtgärder för att tillgodose riksdagens tillkännagivanden samt när den bedömer att ett tillkännagivande kan förväntas vara slutbehandlat.

Utskottet noterar vidare att 16 av de totalt 27 tillkännagivandena under fortsatt beredning hör till äldre riksmöten (t.o.m. 2019/20). Ett stort antal tillkännagivanden har därmed beretts under lång tid. Som utskottet understrukit i sina tidigare yttranden är det 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 ställt sig bakom på ett skyndsamt sätt. Situationer där tillkännagivanden inte är slutbehandlade efter flera år bör inte förekomma annat än i undantagsfall.

Stockholm den 2 maj 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP) och Johanna Rantsi (M).



# Avvikande meningar

## 1. Behandlingen av tillkännagivandet om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur (rskr. 2013/14:372) (S, V, MP)

Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V) och Linus Lakso (MP) anför:

Vi delar inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur (rskr. 2013/14:372) är slutbehandlat. Tillkännagivandet innebär att regeringen dels bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete, dels bör se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Dagens avreglerade järnvägsmarknad har lett till att statens förmåga till överblick och planering av underhållet på svensk järnväg har minskat drastiskt. Staten har även förlorat betydande egen kompetens på området, vilket medför att kontrollen av kvaliteten på underhållet har stora brister.

Regeringen har inte vidtagit de åtgärder som krävs för att minska problemen på järnvägen; istället fortsätter tågkaoset i oförminskad styrka. Regeringen har heller inte gjort tillräckligt för att öka det statliga huvudmannskapet och ansvaret för järnvägsunderhållet, i linje med vad riksdagens tillkännagivande gör gällande. Vi menar därför att regeringen bör återkomma med åtgärder för att tillgodose tillkännagivandet och att det således inte heller är att anse som slutbehandlat.

## 2. Behandlingen av tillkännagivandet om utbyggnaden av laddinfrastruktur (rskr. 2020/21:409) (S, V, C, MP)

Ulrika Heie (C), Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V) och Linus Lakso (MP) anför:

Vi invänder mot att regeringen valt att redovisa riksdagens tillkännagivande om utbyggnad av laddinfrastruktur (rskr. 2020/21:409) som slutbehandlat. Tillkännagivandet innebär bl.a. att regeringen dels ska återkomma med ett finansierat förslag på satsningar, dels ska sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Halva mandatperioden har nu passerat och utvecklingen för elektrifieringen går i fel riktning. Trots en minskande andel elfordon i nybilsförsäljningen väljer regeringen att ducka i frågan och begrava politiska direktiv i utredningar. Regeringen saknar en konkret plan för hur utbyggnaden av laddinfrastrukturen ska gå till i hela landet. Betydande satsningar för boende i t.ex.

bostadsrättsföreningar och hyresrätter behövs fortfarande, och regeringen har inte heller satt några tydliga mål för hur utbyggnaden ska fortgå till 2030.

Vi menar att regeringens avsaknad av åtgärder och ambitioner står i motsats till det som riksdagen gör gällande i tillkännagivandet. Vi anser därför att tillkännagivandet om utbyggnaden av laddinfrastruktur inte är slutbehandlat och att regeringen behöver vidta ytterligare åtgärder på området.

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

Linda W Snecker (V) och Linus Lakso (MP) anför:

Vi anser att regeringens hantering av tillkännagivandet om miljökontroll i fordonsbesiktningen (rskr. 2021/20:152) är långt ifrån tillfredställande. Enligt tillkännagivandet bör Sverige utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.

Miljökraven på svensk fordonsbesiktning ska vara höga och inte tvärtom bland de lägsta i Europa. I februari 2023 kom Transportstyrelsen 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).

Mot bakgrund av det ovanstående anser vi att det är anmärkningsvärt att regeringen under hela 2023 inte har vidtagit några åtgärder med anledning av tillkännagivandet. Regeringens redovisning av sin behandling av tillkännagivandet i årets skrivelse innehåller inga nya åtgärder jämfört med redovisningen i förra årets skrivelse (jämför skr. 2022/23:75 s. 505 och skr. 2023/24:75 s. 494). Vi anser således att regeringen agerar alltför saktfärdigt för att tillgodose det tillkännagivande som riksdagen beslutat om.

BILAGA 1

## Regeringens hantering av slutbehandlade tillkännagivanden

### **Riksdagsskrivelse 2012/13:259 om flygtrafikledningstjänst**

Riksdagsskrivelse 2012/13:259 innehåller ett tillkännagivande om att den lokala flygtrafikledningen även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden.

Regeringen hänvisar inledningsvis till riksdagens beslut i juni 2014 om ändring i luftfartslagen som innebar att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återreglerades. I betänkandet som låg till grund för lagändringen (bet. 2013/14:TU17) angav riksdagen att regeringen förväntades åtgärda den del av tillkännagivandet som avser samfällda terminalområden genom en ändring i luftfartsförordningen.

Regeringen uppger att Regeringskansliet under 2022 på nytt analyserade tillkännagivandet och inhämtade kompletterande underlag från Transportstyrelsen. Analysen visar på oklarheter dels i vilka krav som egentligen följer av tillkännagivandet, dels hur eventuella ändringar ska utformas och på vilken nivå samfällda terminalområden bör regleras.

Regeringen påminner vidare om att förutsättningarna för flygtrafiktjänst styrs på EU-nivå och därutöver hanteras inom ramen för luftfartslagen och luftfartsförordningen. Enligt luftfartsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om uppgifter, omfattning och utformning när det gäller flygtrafikledningstjänst och de flygsäkerhetsföreskrifter som behövs. Det innebär att det redan i dag finns ett bemyndigande i befintlig lagstiftning för Transportstyrelsen att vidta vissa åtgärder om behovet bedöms finnas. Eventuella åtgärder därutöver skulle förutsätta en ändring av luftfartslagen.

I budgetpropositionen för 2024 gjorde regeringen bedömningen att det i nuläget inte finns något underlag som visar på behov av eller inriktning för en sådan ändring i luftfartslagen, med tanke på den tid som har gått sedan tillkännagivandet beslutades, utvecklingen inom luftfarten med regelberoenden i EU-rätten och de oklarheter som finns i de kvarvarande delarna av tillkännagivandet.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2013/14:372 om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur**

Riksdagsskrivelse 2013/14:372 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och

entreprenörernas utförda arbete samt se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan om underhåll av järnvägens infrastruktur behandlades i utredningen om järnvägens organisation genom delbetänkandet från 2015, Koll på anläggningen. I maj 2016 gav regeringen därefter Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning av järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget i en slutrapport i februari 2017. Rapporten innehåller förslag på möjliga åtgärder för att driva och underhålla det statliga järnvägsnätet i egen regi samt förslag på vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket.

Regeringen gav i januari 2017 Trafikverket i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. I slutrapporten från 2018 konstaterar Trafikverket att man har uppfyllt uppdraget om att i egen regi genomföra leveransuppföljningar. När det gäller manuella underhållsbesiktningar konstaterade Trafikverket att rekryteringsinsatser fortgick. Trafikverket bedömde även att den manuella underhållsbesiktningen i dess nuvarande form fortsättningsvis skulle utföras av entreprenörer under en övergångsperiod.

Den 21 mars 2018 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur ett överförande av verksamhet som avsåg järnvägsunderhåll (i form av basunderhåll) från Infranord AB till Trafikverket skulle kunna genomföras. Regeringen beslutade 2018 och 2019 om två tilläggsdirektiv till utredaren för att dels analysera behovet av långsiktiga marknadsförutsättningar för basunderhåll, dels föreslå förändringar i syfte att främja konkurrens och aktörers vilja att etablera sig på marknaden. Utredaren redovisade uppdraget i mars 2020 i betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll.

Regeringen uppger att den i december 2021 gav Trafikverket i uppdrag att redovisa dels vilka kostnader som bedöms uppstå till följd av ett eventuellt genomförande av visst underhåll i egen regi, dels vilka konsekvenser detta bedöms medföra för övrig verksamhet. Trafikverket redovisade uppdraget den 20 april 2022 och redogjorde då bl.a. för att myndigheten planerar för vissa organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Trafikverket gjorde även gällande att det finns stora osäkerheter förenade med ett upplägg som innebär att myndigheter står för merparten av den personal som krävs för att utföra arbetet, kompletterat med upphandlade specialresurser, bl.a. med hänvisning till att det skulle uppstå ett rekryteringsbehov av ett flertal olika yrkeskategorier där det redan i dag är brist på kompetens och resurser. Trafikverket bedömde även att ett genomförande av ett sådant organisationsupplägg är förenat med höga engångskostnader och även högre löpande merkostnader för

verksamhetens bedrivande. Regeringen framhåller att avregleringen av järnvägsunderhållet har bidragit till en ökad kostnadseffektivitet.

Avslutningsvis gav regeringen i augusti 2023 Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som myndigheten genomför för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. I budgetpropositionen för 2024 anförde regeringen att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2017/18:198 om ett gemensamt europeiskt luftrum**

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

#### *Övergripande om regeringens inriktning och samarbeten*

Enligt regeringen är ett fullt genomförande av SES en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten, liksom för att möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Regeringen konstaterar att Sverige i jämförelse med andra EU medlemsstater i hög grad uppnår målen på EU-nivå.

Som ett led i att uppfylla de europeiska målen har Sverige tillsammans med Danmark inrättat ett geografiskt funktionellt luftrumsblock, vilket erbjuder integrerade och operationella undervägstjänster till luftrumsanvändarna. Inom det svensk-danska gemensamma luftrummet, och tillsammans med Estland, Finland, Lettland och Norge, erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast möjliga flygväg mellan två orter.

#### *Åtgärder med anledning av revideringen av prestationsplanen 2020–2024*

Regeringen påminner om att leverantörerna av flygtrafikledning leder flygplanen baserat på prestationsplaner. Planerna revideras vart femte år i syfte att effektivisera tjänsterna utifrån trafikutvecklingen och mål om kapacitet, kostnadseffektivitet, flygsäkerhet och minskad påverkan på miljön. En femårsperiod kallas referensperiod och innevarande period är den tredje sedan lagstiftningen trädde i kraft.

Regeringen framhåller att EU-kommissionen i mars 2019, inför den tredje referensperioden för prestationer och avgiftssättning 2020–2024, fattade

beslut om genomföranderegler. I oktober 2019 lämnade Sverige in sitt förslag till kommissionen om en nationell prestationsplan. På grund av pandemin fastställdes aldrig prestationsplanen. Kommissionen beslutade i stället i oktober 2020 att särskilda regler skulle gälla för prestationssystemen under 2020 och 2021.

I november 2021 presenterade medlemsstaterna sina reviderade förslag till prestationsplaner utifrån de särskilda reglerna. Kommissionen fattade i april 2022 beslut om dessa och godkände då inte ett antal medlemsstaters planer, däribland Sveriges. Regeringen höll flera klarläggande samtal med kommissionen inför en revidering av Sveriges plan samt genomförde samråd med intressenterna inom flygtrafikledning om en reviderad plan i juni 2022. Ett förslag till reviderad plan lämnades till kommissionen för godkännande efterföljande månad, vilken kommissionen godkände i december 2022.

I budgetpropositionen för 2024 redogjorde regeringen för kommissionens beslut och anförde att punkten var slutbehandlad.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2020/21:334 om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats**

Riksdagsskrivelse 2020/21:334 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling.

Regeringen påminner om att den i april 2021 gav en utredare i uppdrag att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Utredaren redovisade uppdraget i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, vilken har remissbehandlats.

I budgetpropositionen för 2022 konstaterade regeringen att arbetet med tillkännagivandet inte skulle kunna ske inom den tid som anges i tillkännagivandet, dvs. i december 2021, och att regeringen därför avsåg att återkomma i frågan.

I februari 2022 gav regeringen en utredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Utredaren redovisade uppdraget den 14 juni 2022 i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden, som har remissbehandlats.

Regeringen gav vidare i maj 2022 en utredare i uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Utredaren redovisade uppdraget i februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, vilken har

remissbehandlats. Promemorian innehåller inga förslag eller bedömningar om Arlanda flygplats utöver dem som tidigare har redovisats i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden, från juni 2022.

I budgetpropositionen för 2024 konstaterade regeringen att den inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet och att punkten därmed är slutbehandlad.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

## **Riksdagsskrivelse 2020/21:409 om utbyggnaden av laddinfrastruktur**

Riksdagsskrivelse 2020/21:409 innehåller ett tillkännagivande om utbyggnaden av laddinfrastruktur. Tillkännagivandet innebär att regeringen snarast bör a) återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, b) sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder samt c) arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifieringen av all infrastruktur.

### *Finansieringsfrågor*

Regeringen anger att den i budgetpropositionen för 2022 föreslog att det s.k. Klimatklivet skulle förstärkas kraftigt. Regeringen föreslog även att medel tillförs för att genomföra en elektrifieringsstrategi samt att tidigare aviserade stöd på 550 miljoner kronor tillförs insatser för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Regeringen föreslog också ytterligare 50 miljoner kronor för stöd till publika stationer för snabbbladdning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar. Riksdagen beslutade om att flytta anslaget för dessa satsningar till utgiftsområde 20 och, inom det utgiftsområdet, skapa ett nytt anslag benämnt Laddinfrastruktur som uppgår till 600 miljoner kronor.<sup>1</sup>

I budgetpropositionen för 2023 föreslog regeringen att 1,09 miljarder kronor skulle avsättas under 2023 för utbyggnad av laddinfrastruktur. Vidare beräknade regeringen att 1 miljard kronor ska avsättas för 2024 och 505 miljoner kronor för 2025 för samma ändamål. Enligt förslaget får medlen användas för utgifter för stöd till och investeringar i publika stationer för snabbbladdning av elfordon för ökad tillgänglighet, redundans och kapacitetshöjning längs större vägar. Medlen får även användas som stöd till a) publik laddning på allmän platsmark, b) infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statiskstationär laddning eller tankning och c) utbyggnad av infrastrukturen för ellastbilar i regionala nätverk och sammanhängande stråk mellan Sveriges större städer.

<sup>1</sup> I och med budgetpropositionen för 2023 flyttades det aktuella anslaget tillbaka till utgiftsområde 21.

Därutöver föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2023 att 400 miljoner kronor skulle avsättas under 2023 för ytterligare investeringar i laddinfrastruktur på lokal och regional nivå genom Klimatklivet. I propositionen beräknade regeringen att 500 miljoner kronor ska avsättas för 2024 och 2025 för samma ändamål. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag.

I budgetpropositionen för 2024 föreslog regeringen förlängda och förstärkta satsningar på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon. Regeringen anförde vidare i budgetpropositionen för 2024 att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### *Arbetet på EU-nivå*

Regeringen påminner om att kommissionen i juni 2021 presenterade ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel, den s.k. AFIR-förordningen. Rådet antog en allmän riktlinje den 2 juni 2022. Europaparlamentet beslutade om sin position den 19 oktober 2022 och därefter inleddes trepartsförhandlingar mellan rådet, Europaparlamentet och EU-kommissionen som nu har avslutats. I juli 2023 beslutades förordningen formellt.<sup>2</sup>

Förordningen innebär bl.a. att medlemsstaterna ska säkerställa att publik laddinfrastruktur för vägfordon byggs ut när det gäller både omfattning och kapacitet till 2025, 2027 och 2030. I förordningen finns även fastställda utbyggnadsmål för landström i hamnar och elförsörjning på flygplatser till parkerade flygplan. Förordningen innehåller också bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer, bl.a. för laddinfrastruktur för att säkerställa driftskompatibilitet.

### *Den nationella strategin för elektrifiering*

Regeringen uppger att den i februari 2022 beslutade om en nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning. Strategin tydliggör regeringens inriktning för det fortsatta arbetet i 12 punkter och omfattar totalt 67 åtgärder som ska genomföras under åren 2022–2024. För genomförandet av strategin har 20 miljoner kronor avsatts för 2022, 35 miljoner kronor för 2023 och 25 miljoner kronor för 2024.

Regeringen lyfter fram att strategins åtgärd 29 innebär att regeringen avser att ge Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.



Regeringen framhåller även att åtgärd 30 innebär att regeringen, som en del i framtagandet av det nämnda handlingsprogrammet, avser att initiera en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur. Vid behov ska förslag lämnas på åtgärder som krävs för att användbarhet, tillräcklig kapacitet, redundans och tillförlitlighet i tank- och laddinfrastrukturen ska kunna säkerställas och upprätthållas över tid.

I enlighet med åtgärderna 29 och 30 i strategin gav regeringen i juli 2022 Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Inom ramen för detta ska myndigheterna genomföra en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav i fråga om laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Översynen ska inkludera en bedömning av om det finns förutsättningar för att samlat uppnå en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av en ändamålsenlig laddinfrastruktur för att möjliggöra elektrifiering av vägtransporterna i hela landet. Översynen ska också ta hänsyn till de olika förutsättningar för och behov av laddinfrastruktur som finns för lätta respektive tunga fordon. Den del av uppdraget som gäller frågan om översyn av styrmedel redovisades den 1 februari 2023. Uppdraget slutredovisades den 1 november 2023.

### *Elvägar*

Regeringen påminner om att Elvägsutredningen den 1 september 2021 överlämnade betänkandet Regler för statliga elvägar. Betänkandet har remissbehandlats. Den 24 mars 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå ett avgiftssystem för statliga elvägar som redovisades den 8 november 2022. Regeringen gav dessutom den 31 mars 2022 Trafikverket i uppdrag att fortsätta samordna innovationssamarbetet med Tyskland och Frankrike om elvägar. Myndigheten redovisade uppdraget den 1 november 2022.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som regeringen beslutade den 7 juni 2022, får Trafikverket i uppdrag att fortsätta planeringen av elvägar och utifrån den tidigare utbyggnadsplanen identifiera lämpliga sträckor. En möjlig etapp ska redovisas senast december 2024.

### *Övriga åtgärder*

Regeringen påminner om att Trafikverket i november 2021 redovisade ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I planen redogör Trafikverket för hur det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 bör ske. Förslaget har remissbehandlats.

Vidare beslutade regeringen i februari 2022 om förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Förordningen innehåller bestämmelser om statligt stöd för att bygga infrastruktur och utveckla regionala elektrifieringspiloter för tunga

godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter.

Den 10 februari 2022 gav regeringen även Statens energimyndighet i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter samt att samordna arbetet med informationsspridning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. Regeringen gav även Statens energimyndighet dispositionsrätt till 1 551 miljoner kronor. Vidare gav regeringen samtidigt länsstyrelserna i uppdrag att, utifrån sin roll som regionala samordnare av arbetet med energiomställningen och minskad klimatpåverkan, bistå Statens energimyndighet med en bedömning av om inkomna ansökningar är strategiskt viktiga för att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2021/22:229 om längre och tyngre tåg**

Riksdagsskrivelse 2021/22:229 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Regeringen påminner om att den i juni 2022 fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö och Hallsberg–Göteborg. Hur resterande medel ska användas har ännu inte preciserats.

Regeringen uppgav i budgetpropositionen för 2024 att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

BILAGA 2

## Regeringens hantering av tillkännagivanden under fortsatt beredning

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

Riksdagsskrivelse 2004/05:178 innehåller trafikutskottets äldsta tillkännagivande som regeringen fortfarande bereder. I tillkännagivandet framför riksdagen att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar.

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.

Under 2013 redovisade Havs- och vattenmyndigheten ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskoter och andra mindre, motordrivna farkoster. Myndigheten skulle även analysera behoven av en särskild reglering för sådana farkoster. Under 2016 respektive 2018 remitterade regeringen dels en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, dels en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter.

I april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen om användning av vattenskoter som innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år.

I april 2021 beslutade regeringen om propositionen Förarbevis för vattenskoter, vilken riksdagen antog i juni 2021. Lagen trädde i kraft den 1 maj 2022 och innebär att en vattenskoter endast får framföras av den som har ett förarbevis samt att förarbevis får utfärdas till den som har fyllt 15 år och har genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat.

Regeringen uppger att den avser att fortsätta analysera frågan om förarbevis för andra typer av fritidsbåtar, då flera remissinstanser som svarade på remissen om förarbevis för vattenskoter förordar detta.

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 och därmed bedömde att tillkännagivandet var slutbehandlat, vilket redovisades i skrivelse 2016/17:75. Trafikutskottet menade dock att regeringens bedömning var otillfredsställande. Riksdagen riktade sedermera 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).

Regeringen lämnade i budgetpropositionen för 2018 en närmare redogörelse för flygstrategin och anförde att det andra tillkännagivandet i ärendet i och med detta var slutbehandlat. Trafikutskottet motsatte sig regeringens bedömning under budgetberedningen, varpå riksdagen beslutade 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 i framtagnandet av regeringens flygstrategi. Regeringen tillsatte under 2018 också en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget. Vidare påbörjades den flygplatsöversyn som regeringen aviserat i flygstrategin.

I maj 2018 gav regeringen Luftfartsverket i uppdrag att genomföra en fördjupad studie om utformning av det svenska luftrummet, benämnt Luftrum 2040. Luftfartsverket redovisade i maj 2019 uppdraget i rapporten Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet. I maj 2018 gav regeringen även i uppdrag åt Statens energimyndighet att främja hållbara biobränslen för flyg. Där ingick också ett uppdrag om att myndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att internationell bunkring vid svenska flygplatser i möjligaste mån ska avse sådana drivmedel.

Därtill gav regeringen i juni 2018 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare, vilket 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 beslutades i flygstrategin 2017. Regeringen framhåller bl.a. att Arlandarådets arbete avslutades den 31 mars 2019.<sup>3</sup> Generalförsamlingen för den Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) ägde rum under hösten 2019, under vilken Sverige var mycket aktivt i både förberedelserna och EU-koordineringen och agerade i enlighet med flygstrategins prioriteringar.

<sup>3</sup> För ytterligare information om hanteringen av Arlandarådets arbete hänvisar regeringen till redogörelsen under punkten LI 13 i regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 (skr. 2022/23:75 s. 455 f.).

Regeringen framhåller även att internationella förhandlingar ägde rum 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. Regeringen uppger att man vidtog en rad stödåtgärder för flygbranschen, såsom statliga kreditgarantier för svenska flygföretag, kapitaltillskott till SAS AB och Swedavia AB, tillskott till Luftfartsverket, extra driftsbidrag till icke-statliga flygplatser under 2020 samt införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa regionala flygplatser. Riksdagen avsatte efter förslag från regeringen även 75 miljoner kronor för att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin.

I regleringsbrevet för budgetåret 2021 gar regeringen vidare Statens energimyndighet i uppdrag att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg. Regeringen vidgade uppdraget till att också omfatta satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift, inklusive tanknings- 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 informerar vidare om att man mottog redovisningar av tre olika regeringsuppdrag inom luftfartsområdet:

- Transportstyrelsen redovisade uppdraget om miljöstyrande start- och landningsavgifter.
- Trafikanalys redovisade uppdraget att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Statens energimyndighet, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen om obligatoriska klimatdeklarationer i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja.
- Trafikanalys redovisade ett kunskapsunderlag om eldrivna flygplan.

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

### *Åtgärder under 2021*

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. Uppdraget förlängdes flera gånger, slutligen t.o.m. den 31 december 2021. I december 2021 gav regeringen även 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 uppdraget om införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa regionala flygplatser. Regeringen gav därför i uppdrag till Trafikverket att upphandla flygtrafik på dessa linjer t.o.m. den 30 juni 2021. Regeringen beslutade därefter i juni 2021 att förlänga uppdraget ytterligare t.o.m. den 31 december 2021.

Efter förslag från regeringen fattade riksdagen under 2021 beslut dels om kreditgarantier eller en låneram till SAS-koncernen, dels om att stöd genom statlig medfinansiering tillfälligt bör lämnas till verksamheten för samordning av ankomst- och avgångstider för flygplatser i Sverige till följd av pandemin. Därtill framhåller regeringen att den i juni 2021 beslutade om ändring av förordningen om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan.

Under hösten 2021 remitterade regeringen en promemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer för resor, bl.a. flygresor. I regleringsbrevet för budgetåret 2021 gav regeringen även Statens energimyndighet i uppdrag att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg. Uppdraget vidgades till att också omfatta satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift, inklusive tanknings- och laddinfrastruktur.

Under 2021 ingick Sverige ett samförståndsavtal med Förenade kungariket om ytterligare trafikrättigheter för frakt. Avtalet innebär att lufttransportföretag från Förenade kungariket får rätt att landa i Sverige för att utföra reguljära och icke reguljära lufttransporttjänster med gods mellan punkter i Sverige och punkter utanför EU som en del i en transport som börjar eller slutar i Förenade kungariket, utan begränsning när det gäller rutt, kapacitet eller frekvens. Motsvarande rättighet ges till EU-lufttrafikföretag i förhållande till Förenade kungariket.

### *Åtgärder under 2022*

Regeringen påminner om att luftfarten under inledningen av 2022 fortsatte att präglas av minskad efterfrågan på flygresor till följd av pandemin. Under året påverkades luftfarten också av kriget i Ukraina, inte minst i form av stängda luftrum och höjda bränslepriser. Regeringen menar att den under 2022

fortsatte att bedriva arbetet med luftfartspolitiken inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017.

Efter regeringens förslag inrättades ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2022 till regionala flygplatser. Därtill gav regeringen i maj 2022 en utredare i uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats. Denne presenterade i juni 2022 rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden. Rapporten remissbehandlades t.o.m. den 31 oktober 2022. Den 30 maj 2022 fick en utredare även 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 flygplats-systemet – för tillgänglighet och beredskap. Promemorian har remitterats.

I december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2023. Regeringen poängterar även att den i budgetpropositionen för 2023 konstaterade att Bromma flygplats ska bevaras.

På EU-nivå framhåller regeringen de fortsatta förhandlingarna om det s.k. Fit for 55-paketet, där en preliminär överenskommelse nåddes i december 2022 mellan rådet och Europaparlamentet i flygdelarna av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Förhandlingar om ReFuelEU Aviation (hållbara flygbränslen) pågick också under 2022. Även förhandlingarna om förslaget om det gemensamma europeiska luftrummet har fortsatt. Vidare beslutade rådet och Europaparlamentet om ett förslag om tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser.<sup>4</sup>

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 Icaos generalförsamling 2022 antogs sedan detta mål, då medlemsländerna bl.a. beslutade att kollektivt verka för att den internationella luftfartens utsläpp av koldioxid ska vara nettonoll 2050.

### *Åtgärder under 2023*

När det gäller åtgärderna under 2023 framhåller regeringen särskilt arbetet på EU-området. Ändringen av EU:s utsläppshandelssystem antogs formellt i maj 2023, under det svenska ordförandeskapet i EU:s ministerråd.<sup>5</sup> Det nåddes även en preliminär överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet om hållbara flygbränslen (ReFuel EU Aviation) som beslutades formellt i

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2038 av den 19 oktober 2022 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.

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem.

september 2023.<sup>6</sup> Vidare nåddes för första gången sedan trilogerna startade 2021 en preliminär uppgörelse mellan rådet och Europaparlamentet om ett kapitel i förslaget om SES2+, det gemensamma europeiska luftrummet.

Regeringen påminner även om att Icao under november 2023 anordnade en tredje konferens om alternativa bränslen inom luftfarten. Mötet enades om ett globalt ramverk och mål om 5 procents växthusgasreduktion till 2030 genom användning av alternativa flygbränslen.

I juli 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och dess roll i transportsystemet i Sverige. Syftet med uppdraget är 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 ska redovisas senast den 30 augusti 2024.

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

Regeringen anför att ärendet bereds vidare och konstaterar därmed 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 regionala 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.

Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2018 motsatte sig trafikutskottet regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat (bet. 2017/18:TU1). I enlighet med utskottets förslag riktade riksdagen ett nytt tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna (se rskr. 2017/18:104).

#### *Åtgärder t.o.m. 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 menade att de statliga bidragen

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.



till de icke-statliga flygplatserna därför är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser, men 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 har lämnat till kommissionen och innebär bl.a. att driftsstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen.

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 tillfälliga driftsstöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser under 2020.

### *Åtgärder fr.o.m. 2021*

Regeringen menar att pandemin visat på ett behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård. Regeringen har därför gett i uppdrag åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2021, 2022, 2023 och 2024. Den 23 november 2023 gav regeringen Trafikverket även i uppdrag att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av beredskapsflygplatser. Uppdraget ska redovisas senast den 8 april 2024.

Under 2022 inrättade regeringen ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser. 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. Promemorian har remissbehandlats.

Regeringen uppger även att det statliga bidraget för driftsstöd till regionala icke-statliga flygplatser har ökat med 107 miljoner kronor i och med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2016/17:185 om en strategi för luftfarten**

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

Ovanstående redovisning av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten i riksdagsskrivelse 2014/15:144 innehåller en närmare redogörelse av ärendets utveckling och regeringens arbete med tillkännagivandet.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om en strategi för luftfarten och regionala flygplatser**

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden, dels om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid, dels om regionala flygplatser och behovet av en nationell flygstrategi.

Ovanstående redovisningar av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) respektive regionala flygplatser (rskr. 2016/17:101) innehåller närmare redogörelser för ärendenas utveckling och regeringens arbete med tillkännagivandena.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

### **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.

#### *Åtgärder på internationell nivå*

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

I december 2021 presenterade EU-kommissionen sitt 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 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 tygodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Detta innebär att sådana fordon därmed kan sättas på marknaden. Hittills har inga sådana helt automatiserade fordon tygodkänts i Sverige.

### *Åtgärder på nationell nivå*

Regeringen påminner inledningsvis om att den 2015 gav en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. Utredaren överlämnade i mars 2018 slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion.

I augusti 2018 inrättade regeringen en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den s.k. fjärde industriella revolutionens teknologier. Arbetet inbegriper automatiseringen inom hela transportområdet, inklusive automatiserad körning på väg. I juni 2020 gav regeringen även en utredare i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor, dels om ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels om 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, vilken har remissbehandlats.

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 på marknaden i Sverige. I förordningen föreslår regeringen att väghållaren får mandat att föreskriva var typgodkända och helt automatiserade fordon får föras, i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426. Den nya förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2024.

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

### **Riksdagsskrivelse 2018/19:165 om fördjupad översyn av förarutbildningen**

Riksdagsskrivelse 2018/19:165 innehåller ett tillkännagivande om dels behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över.

### *Åtgärder t.o.m. 2020*

Regeringen påminner om att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och i januari 2019 överlämnat 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 ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha samt införande av 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.

### *Åtgärder fr.o.m. 2021*

Regeringen beslutade i juli 2021 en ändring i körkortsförordningen 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 som innebär ett krav på registrering av 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.

Den 21 juni 2022 antog riksdagen 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 ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär att Trafikverket ska stänga av den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov från deltagande i prov i antingen ett eller två år.

Regeringen gav den 23 februari 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 15 september 2024.

Regeringen anför att ärendet bereds vidare och konstaterar därmed att tillkännagivandet inte 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 som görs 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 besiktningens protokoll.

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 lämpligt, föreslå författningsändringar så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen även vidta åtgärder så att ett fordon's vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad vägmätarställning vid besiktning. 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 manipulation av mätarställningar. Rapporten har remissbehandlats.

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) 2018/1972 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation. Regeringen framhåller samtidigt att ytterligare överväganden i ärendet krävs. 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 i syfte att fastställa hur tillkännagivandet bör tillmötesgå.

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

### **Riksdagsskrivelse 2019/20:223 om självkörande fordon och tunga transporter**

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 innehåller två tillkännagivanden.

I det första 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.

I det andra tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg.

### *Tilkännagivandet om självkörande fordon*

#### **Arbetet på internationell 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. Kommissionen har antagit regler i form av en genomförandeförordning som innehåller tekniska krav för fordon som är helt automatiserade och som kan föras utan en förare på plats i fordonet.<sup>7</sup> Automatiserade fordon som uppfyller de tekniska kraven kan därmed sättas på marknaden. Regeringen uppger att inga sådana fordon hittills har typgodkänts i Sverige.

#### **Arbetet på nationell nivå**

Regeringen påminner om att storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, redan tidigare har varit 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 vissa förtydliganden gjordes när det gäller förutsättningarna för tillstånd till försöksverksamhet. Tillstånd kan därmed medges förutsatt att försöken genomförs på ett säkert sätt och utan att verksamheten medför någon väsentlig störning eller olägenhet för omgivningen.

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

När det gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling pekar regeringen på att Trafikverket löpande tar fram

<sup>7</sup> 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.

underhållsplaner för bl.a. markeringar och skyltar. I oktober 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt bedöma och redogöra för behovet av åtgärder för att möjliggöra användning av 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.

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 på marknaden i Sverige. I förordningen föreslår regeringen att väghållaren får mandat att föreskriva var typgodkända och helt automatiserade fordon får föras i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426. Den nya förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2024.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### *Tilkännagivandet om tunga transporter*

När det gäller tillkännagivandet om att verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas hänvisar regeringen till att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som riksdagen anför i tillkännagivandet. Projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering), vars syfte är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Detta ska leda till snabbare och flexibla handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Projektet utfördes av Reseach Institutes of Sweden AB (Rise) och redovisades i en rapport i oktober 2021.

Rapporten från Rise 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 och att arbeta mot digital övervakning och uppföljning samt att genomföra en sanktionsväxling.

I december 2022 gav regeringen 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 ingår att Trafikverket ska redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket 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 a) utreda vilka möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen, b) utreda om det krävs författningsförändringar, c) lämna nödvändiga författningsförslag och d) utreda vilka

kostnader som kan uppstå och hur dessa ska finansieras. Uppdraget ska redovisas senast den 17 juni 2024.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2019/20:323 om synfältsdefekter och dispens**

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

Regeringen uppger att Transportstyrelsen har analyserat användandet av 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 medges 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 medges 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.

Den 17 oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att kunna använda körprov i verklig trafik för B-körkort som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 15 juni 2025. Regeringen menar att Transportstyrelsen bör redovisa uppdraget innan någon ytterligare åtgärd vidtas med anledning av tillkännagivandet.

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

### **Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om lagens omfattning och utfärdare av förarbevis**

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 innehåller tre tillkännagivanden som gäller förarbevis för vattenskotter. Det första och tredje tillkännagivandet är inte slutbehandlade.

Det första tillkännagivandet, om lagens omfattning, handlar om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon.

Det tredje tillkännagivandet, om utfärdare av förarbevis, handlar om att båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination ska ges möjlighet att utfärda förarbevis.



När det gäller båda tillkännagivandena påminner regeringen 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 en översyn av behovet av ytterligare regler görs.

Regeringen anför att ärendet bereds vidare och konstaterar därmed att de två tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

### **Riksdagsskrivelse 2021/22:152 om miljökontroll i fordonsbesiktningen och vinterväghållning**

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 innehåller två tillkännagivanden.

Det första tillkännagivandet handlar om miljökontroll i fordonsbesiktningen och att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.

Det andra tillkännagivandet handlar om vinterväghållning och 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.

#### *Tillkännagivandet om miljökontroll i fordonsbesiktningen*

Regeringen uppger 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.

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

#### *Tillkännagivandet om vinterväghållning*

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

Regeringen anför vidare att den i juni 2023 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. En del av uppdraget innebär att Trafikverket ska redogöra för det pågående arbetet med att stärka arbetssätt och metoder för underhållsverksamheten i syfte att förbättra genomförandet utifrån ett kostnads- och

kapacitetsperspektiv, samtidigt som verksamheten ska vara så lite trafikstörande som möjligt.

Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024, och det bereds nu inom Regeringskansliet. Redovisningen kommer att ligga till grund för den kommande infrastrukturpropositionen med förslag till nya ekonomiska ramar och inriktning för en ny plan för transportinfrastrukturen.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte 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 personskadorna och parkeringsproblemen.

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 och att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar.

Regeringen uppger att det inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet pågår en analys av hur den del av tillkännagivandet som avser hyrda cyklar kan omhändertas.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte 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.

Regeringen påminner om att den i augusti 2022 gav Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Uppdraget innefattar en utvärdering av 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 ska Trafikanalys samverka med Ekonomistyrningsverket.

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

I regeringens uppdrag till Trafikverket om byggstartsrapportering 2023 angav regeringen att Trafikverket skulle redovisa kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet passerat 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 vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan.

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 innan beslut om byggstart inte syns i årsredovisningen. Myndigheten menade att en konsekvens av detta är att den långsiktiga kostnadsutvecklingen i investeringsverksamheten inte förmedlas på något samlat och strukturerat sätt till regeringen. Trafikanalys redovisar vidare att Trafikverket i 2023 års byggstartsrapport, till skillnad från tidigare år, ger en kompletterande beskrivning av kostnadsförändringar från och med den plan respektive objekt för första gången ingick i. Trafikanalys menade att det ger en bild av kostnadsutvecklingen som underlättar förståelsen för omfattningen av problemet med kostnadsökningar.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### **Riksdagsskrivelse 2021/22:451 om tidsgräns och grunder för klampning och samordning av myndigheternas arbete**

Riksdagsskrivelse 2021/22:451 innehåller två tillkännagivanden.

Det första 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.

Det andra tillkännagivandet handlar om behovet av att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken.

#### *Tilkännagivandet om tidsgräns och grunder för klampning*

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

#### *Tilkännagivandet om samordning av myndigheternas arbete*

Regeringen framhåller att infrastruktur- och bostadsministern 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.

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

## **Riksdagsskrivelse 2022/23:137 om ett långsiktigt hållbart transportsystem och nya stambanor för höghastighetståg**

Riksdagsskrivelse 2022/23:137 innehåller två tillkännagivanden.

Det första tillkännagivandet handlar om att a) etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet bör ligga fast, b) takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt och c) de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030. Tillkännagivandet gör även gällande att ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel behövs för att bryta transportsektorns fossilberoende. Därtill uppmärksammar tillkännagivandet vikten av Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden samt innebär att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur måste fortsätta.

Det andra tillkännagivandet handlar om nya stambanor för höghastighetståg och att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg.

### *Tilkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem*

Regeringen påminner inledningsvis om att regeringen i december 2023 beslutade skrivelsen 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll. 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 var och hur du bor. Skrivelsen innehåller även ett åtgärds paket för ladd- och tankningsinfrastruktur i hela landet, där regeringen framhåller att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen men också för att fasa ut de fossila drivmedlen. I skrivelsen presenterar regeringen vidare åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till viktiga utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas.

Regeringen framhåller att Sverige i EU har verkat för ett långsiktigt hållbart transportsystem och att man, i egenskap av ordförande för EU:s ministerråd under det första halvåret 2023, har förhandlat fram flera överenskommelser med Europaparlamentet. Inom ramen för lagstiftningspaketet Fit for 55 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.

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.

I juni 2023 gav regeringen 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 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 ska Trafikverket lämna in en redovisning av på vilket sätt myndigheten arbetar med introduktionen av nya tekniker, metoder och material som bidrar till substantiella utsläppsminskningar vid nyinvesteringar samt drift och underhåll. Trafikverket ska redovisa uppdraget den 15 januari 2024. Redovisningen kommer att utgöra underlag för regeringens infrastrukturproposition som regeringen planerar att lämna till riksdagen under 2024.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### *Tillkännagivandet om nya stambanor för höghastighetståg*

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 fastställdes 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.

Mot bakgrund av det ovanstående uppger regeringen att den avser att under 2024 slutredovisa tillkännagivandet för riksdagen.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.