

## Trafikutskottets yttrande 2019/20:TU7y

# Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019

---

## Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet anmodade den 12 mars 2020 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2019/20:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Konstitutionsutskottet beslutade den 24 mars 2020 att förlänga tiden för övriga utskott att yttra sig till den 17 september 2020. Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdags-skrivelser som har riktats till regeringen med anledning av utskottets betänkanden.

Utskottet anser att den redogörelse som har lämnats av regeringen i allt väsentligt verkar ge en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser inom trafikutskottets beredningsområde har behandlats. Utskottet konstaterar att regeringen lämnar utförliga redogörelser för sin behandling av riksdagens tillkännagivanden. Utskottet konstaterar även att det finns ett antal tillkännagivanden som har beretts under en lång tid. Utskottet påminner om att det är av stor vikt att regeringen behandlar riksdagens tillkännagivanden med den skyndsamhet som krävs.

# Utskottets överväganden

## Skrivelsen

I skrivelsen lämnar regeringen en redovisning av vilka åtgärder som regeringen har vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som har överlämnats till regeringen. Redovisningen omfattar huvudsakligen åtgärder under tiden den 1 januari–31 december 2019.

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 40 riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. Dessa skrivelser innehåller sammanlagt 32 tillkännagivanden. Regeringen redovisar att 17 riksdagsskrivelser har slutbehandlats under det gångna året, medan 23 skrivelser bereds vidare.

## Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden

Riksmöte	Antal skrivelser	Slutbehandlade	Bereds vidare
2004/05	1	0	1
2005/06	1	0	1
2012/13	1	0	1
2013/14	7	5	2
2014/15	5	2	3
2015/16	1	0	1
2016/17	5	0	5
2017/18	4	1	3
2018/19	11	6	5
2019/20*	4	3	1
<i>Summa</i>	<i>40</i>	<i>17</i>	<i>23</i>

\*Gäller endast första delen av riksmötet.

## Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas åtta tillkännagivanden som slutbehandlade. Nedan följer en redovisning över det arbete som regeringen har utfört med anledning av tillkännagivandena.

## Tilkännagivanden som redovisas som slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tilkännagivande
2013/14:168	It och miljön
2013/14:217, 218	Säkra uppställningsplatser
2013/14:374	Åtgärder inom sjöfarten
2013/14:375	Redovisningscentraler för taxi
2014/15:24	Beställaransvar
2014/15:123	Trafikregler för cykling
2017/18:263	Ett fossiloberoende transportsystem

## **It och miljön**

I riksdagsskrivelse 2013/14:168 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör upprätta en särskild strategi för hur man med olika it-lösningar kan minska transportbehovet liksom koldioxidutsläppen och även verka för att en motsvarande strategi tas fram på EU-nivå samt ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten.

Av regeringens redovisning framgår att man i 2016 års regleringsbrev uppdrog åt 62 myndigheter att i sitt arbete med att minska utsläppen av koldioxid från resor och transporter använda den metodik som tagits fram inom ramen för projektet Resfria möten i myndigheten. Vidare redovisas att regeringen har presenterat en samlad digitaliseringspolitik i skrivelsen Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning (skr. 2017/18:47). Regeringen uppger dessutom att man arbetar aktivt med frågan inom ramen för EU.

I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) redogör regeringen för åtgärder som har vidtagits när det gäller att ställa krav på myndigheter att främja virtuella möten, it-lösningar för att minska transportbehovet, effektivare möten inom EU samt digitalisering för transporteffektivitet och hållbar mobilitet och konstaterar att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

## **Säkra uppställningsplatser**

I riksdagsskrivelserna 2013/14:217 och 2013/14:218 finns ett tillkännagivande om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas.

Regeringen hänvisar till att man i februari 2016 uppdrog åt Trafikanalys att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys redovisade uppdraget i oktober 2016. I juli 2018 uppdrog regeringen åt Trafikverket att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. Uppdraget sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och Trafikverket kommer att årligen redovisa till Regeringskansliet hur utvecklingen fortskrider.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

## **Åtgärder inom sjöfarten**

I riksdagsskrivelse 2013/14:374 finns ett tillkännagivande om att regeringen ska se till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, ska arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt och inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett system med tonnageskatt.

Regeringen hänvisar till riksdagsbeslutet om ett svenskt tonnagebeskattningsystem (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6) som innebär att de nya reglerna för tonnagebeskattning trädde i kraft i oktober

2016. Regeringen beslutade i maj 2018 om ändring i förordningen om miljöstraffavgifter och om ändring i svavelförordningen. Förordningsändringarna innebär bl.a. att det införs en miljöstraffavgift för överträdelser av vissa förbud om marint bränsle i svavelförordningen. Av bestämmelser i förordningen om miljöstraffavgifter följer att om en avgift har tagits ut för en överträdelse ska en ny avgift som är dubbelt så hög tas ut vid fortsatta eller upprepade överträdelser. Vidare innehåller den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 åtgärder som syftar till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

### **Redovisningscentraler för taxi**

I riksdagsskrivelse 2013/14:375 finns ett tillkännagivande om att möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas.

Regeringen redovisar att man i juli 2015 beslutade att ge en utredare i uppdrag att bl.a. utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjlighet till dispens. Utredningen överlämnade i november 2016 betänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). I propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) föreslår regeringen att en ny kategori av taxitrafik införs, och regeringen anför i propositionen att det på så sätt finns förutsättningar för att genomföra de ändringar i taxitrafikförordningen som krävs med anledning av riksdagens tillkännagivande. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU17, rskr. 2017/18:384). I april 2019 beslutade regeringen om ändring i taxitrafikförordningen som innebär att det från den 1 januari 2021 inte längre kommer att vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd att få undantag från kravet på taxameter.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

### **Beställaransvar**

Riksdagsskrivelse 2014/15:24 innehåller ett tillkännagivande med anledning av cabotagebestämmelserna, nämligen att regeringen ska se över det nuvarande beställaransvaret.

Regeringen hänvisar till propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) med förslag till ändringar i reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Förslagen innebär att beställaransvaret skärps och syftar till att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet och därigenom skapa ordning och reda på vägarna. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Vidare beslutade regeringen i maj 2018 om ändring i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska

ekonomiska samarbetsområdet (EES) för att införa motsvarande regler för internationell trafik och för cabotagetrafik. De skärpta reglerna om beställaransvar trädde i kraft i juli 2018.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

### **Trafikregler för cykling**

Riksdagsskrivelse 2014/15:123 innehåller ett tillkännagivande om cykling. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och att inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns.

Regeringen hänvisar till att Regeringskansliet har gjort en översyn av regler med betydelse för cykling. Regeringen beslutade i juni 2018 om ändringar i trafikförordningen på så sätt att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen i augusti 2018 beslut om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

### **Ett fossiloberoende transportsystem**

Vad gäller fossiloberoende transporter finns i riksdagsskrivelse 2017/18:263 ett tillkännagivande om att regeringens arbete för att minska klimatpåverkan från transportsektorn bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder.

Regeringen redovisar att man i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) konstaterar att tillkännagivandet är slutbehandlat med de åtgärder som det redogörs för i propositionen i fråga om prissättning av växthusgasutsläpp, EU:s utsläppshandelssystem, bl.a. ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet och klimatstyrande skatter och avgifter för flyget, tillgång till laddinfrastruktur, reduktionsplikt för bensen och diesel, obligatorisk inblandning av förnybart bränsle i flyget och fossila drivmedel för sjöfarten samt bl.a. ökad takt i omställningen av fordonsflottan.

### *Tilkännagivanden under fortsatt beredning*

Regeringen uppger att 24 tillkännagivanden inom trafikutskottets beredningsområde är under fortsatt beredning. Nedan följer en redovisning av det arbete som regeringen har utfört hittills med anledning av dessa tillkännagivanden samt i förekommande fall en redovisning av den fortsatta beredningsprocessen.

### Tillkännagivanden som redovisas vara under beredning

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande
2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar
2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst
2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur
2013/14:373	Samhällsuppdrag
2014/15:144	En strategi för luftfarten
2014/15:194	Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet
2014/15:206	Lastbilars och bussars längd och vikt
2015/16:226	Bromma flygplats
2016/17:101	Regionala flygplatser
2016/17:185	En strategi för luftfarten Drönare
2016/17:219	Villkoren inom åkerinäringen
2016/17:220	Luftfart
2016/17:238	Långa lastbilar
2017/18:104	En strategi för luftfarten Regionala flygplatser
2017/18:198	Ett gemensamt europeiskt luftrum
2017/18:324	Självkörande fordon
2018/19:165	Fördjupad översyn av förarutbildningen
2018/19:176	Regional samverkan
2018/19:258	Inlandssjöfart och kustsjöfart
2018/19:259	Mätarställningen på bilar
2018/19:277	Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen
2019/20:74	Instansordning vid överklagan

### Kompetensbevis och hastighetsbegränsning för fritidsbåtar

Trafikutskottets äldsta tillkännagivande som fortfarande bereds finns i riksdagsskrivelse 2004/05:178 och rör sjösäkerhet. I tillkännagivandet framförs att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar.

Regeringen påminner om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). Därefter har frågan om kompetensbevis för fritidsbåtar utretts inom Regeringskansliet. Regeringen hänvisar även till att en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp utarbetades och remitterades under 2008. Vidare framförs att frågan om särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013. Efterföljande höst lämnade Havs- och vattenmyndigheten slutredovisningen av ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt om att analysera behovet av en särskild reglering för sådana farkoster. Regeringen anger även att Regeringskansliet under 2016 respektive 2018 remitterade en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskotter, följt av en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskotter.

Efter avslutad remiss har frågan analyserats vidare inom Regeringskansliet. I april 2019 beslutade regeringen en ändring i förordningen om användning av vattenskoter som innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år. Förordningsändringen trädde i kraft i juni 2019.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Flygtrafikledningstjänst**

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

Regeringen hänvisar 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 det betänkande (bet. 2012/13:TU18) som låg till grund för riksdagsskrivelsen angavs att regeringen förväntades åtgärda tillkännagivandet genom en ändring i luftfartsförordningen. Regeringen redovisar att det som kvarstår att hantera i ändringar i luftfartsförordningen är s.k. samfällda terminalområden. I januari 2014 remitterades ett förslag till en sådan ändring samtidigt som ett utkast till lagrådsremiss med ändringar i luftfartslagen remitterades. Förslaget till förordningsändringar fick kritik av remissinstanserna, och regeringen bedömde därför att det inte var möjligt att besluta om förordningsändringarna i samband med ändringen i luftfartslagen. Enligt regeringen pågår ett arbete med ett nytt förslag till ändringar i luftfartsförordningen. Luftfartsverket redovisade under våren 2019 regeringens uppdrag att göra en förstudie för ny utformning av lufrummet. Mot bakgrund av eventuell inverkan av de kommande förslagen i rapporten inväntades rapporteringen av förstudien innan arbetet med förordningsändringen fortsatte. Regeringen uppger att nästa steg i beredningen bedöms vara att ta fram en lämplig utformning av förordningsändringen och en konsekvensanalys av ändringen.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur**

I riksdagsskrivelse 2013/14:372 finns 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 och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Regeringen redovisar att frågan har behandlats av Utredningen om järnvägens organisation och då särskilt i delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42). Regeringen framhåller även att Trafikverket i maj 2016 fick i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning av järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för järnvägsunderhåll i egen regi.

Trafikverket redovisade uppdraget i en delrapport i oktober 2016 och i en slutrapport i februari 2017. Utöver förslag på möjliga åtgärder för att driva och underhålla det statliga järnvägsnätet i egen regi innehöll slutrapporten även förslag på vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Regeringen framhåller även att Trafikverket i januari 2017 fick 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 juni 2018 konstaterar Trafikverket att man har uppfyllt regeringens uppdrag vad gäller att vidta åtgärder för att i egen regi följa upp leveranser och att rekryteringsinsatsen fortgår i fråga om manuella underhållsbesiktningar. Vidare redogör Trafikverket för att pågående utvecklingsarbete avseende tillgångsstrategi och en uppkopplad anläggning kommer att medföra att behoven av manuell underhållsbesiktning kommer att minska samt vara utformad och bedrivs i en annan form. Under pågående utvecklingsarbete bedömer Trafikverket att den manuella underhållsbesiktningen i dess nuvarande form fortsättningsvis ska utföras av entreprenörer i en övergångsperiod. Regeringen lyfter vidare fram att man i mars 2018 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur ett överförande av verksamhet som avser järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, från Infranord AB till Trafikverket skulle kunna genomföras. Regeringen beslutade 2018 och 2019 om två tilläggsdirektiv till utredaren. Utredaren ska bl.a. analysera behovet av långsiktiga marknadsförutsättningar för basunderhåll för aktörer verksamma på marknaden och föreslå eventuella förändringar i syfte att främja konkurrens och aktörers vilja att etablera sig på marknaden och investera i verksamheten. Utredaren ska vidare analysera om och i så fall hur en överföring kan ske och om så är fallet, beskriva vilka funktioner, till vilken volym och var det är geografiskt ändamålsenligt att Trafikverket bedriver basunderhåll i egen regi. Regeringen beslutade i november 2019 om ännu ett tilläggsdirektiv till utredaren enligt vilket utredningstiden förlängs. Uppdraget ska redovisas senast i mars 2020.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Samhällsuppdrag**

Riksdagsskrivelse 2013/14:373 innehåller ett tillkännagivande om samhällsuppdrag inom järnvägsområdet. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällsbehovet av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses.

Regeringen redovisar att regeringen när det gäller Green Cargo AB angav i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 24) att bolaget erbjuder konkurrenskraftiga godstransporter på järnvägen och arbetar tillsammans med Jernhusen AB för att utöka den s.k. kombitrafiken. Trafikutskottet framhåller i sitt betänkande att Green Cargo AB ska fortsätta med detta och i högre utsträckning tillgodose samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter. Om detta inte uppnås avser regeringen att återkomma till



riksdagen. När det gäller SJ AB beslutades vid årsstämman i bolaget i april 2018 att bolagets uppdrag i bolagsordningen ska förtydligas. När det gäller Jernhusen AB angav regeringen i den nämnda propositionen att det finns anledning att förtydliga uppdraget för Jernhusen AB för att understryka det viktiga ansvar som bolaget har som förvaltare av bl.a. stationer och depåer.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **En strategi för luftfarten**

I riksdagsskrivelse 2014/15:144 finns ett tillkännagivande om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Regeringen redogjorde i skrivelse 2016/17:75 för att regeringen i januari 2017 antog En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem och därmed gjorde bedömningen att tillkännagivandet var slutbehandlat. Trafikutskottet framförde dock att regeringens bedömning var otillfredsställande (yttr. 2016/17:TU4y).

Riksdagen riktade sedermera i riksdagsskrivelse 2016/17:185 ett nytt tillkännagivande till regeringen om att regeringen snarast borde utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft. Regeringen lämnade därefter i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) en närmare redogörelse för flygstrategin och konstaterade att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. I budgetberedningen motsatte sig trafikutskottet regeringens bedömning, varpå riksdagen beslutade om ett nytt likalydande tillkännagivande (rskr. 2017/18:104).

Regeringen informerar om att infrastrukturministern i mars 2018 höll ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med i framtagandet av regeringens flygstrategi. Regeringen tillsatte under 2018 en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget med slutrapporteringsdatum i mars 2019. Vidare påbörjades inom Regeringskansliet ett arbete med den flygplatsöversyn som aviserades i flygstrategin. Regeringen pekar också på att man i maj 2018 uppdrog åt Luftfartsverket att genomföra en fördjupad studie om utformning av det svenska luftrummet. Uppdraget ska resultera i en luftrumsstrategi, Luftrum 2040, som kan utgöra underlag för att se över luftrummet. Luftfartsverket redovisade i maj 2019 uppdraget i rapporten Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet. Vidare uppdrog regeringen i maj 2018 åt Statens energimyndighet att främja hållbara biobränslen för flyg. I uppdraget ingår att Statens energimyndighet ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. Regeringen uppdrog även i juni 2018 åt Transportstyrelsen att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare. Transportstyrelsen redovisade i juni 2019 uppdraget, och redovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. På EU-nivå har arbetet med nya EU-gemensamma regler för drönare fortsatt. Under hösten 2019 genomfördes också generalförsamlingen för den Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao). Under 2019 ägde förhandlingar rum i syfte att

liberalisera Sveriges bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer. Regeringen uppger vidare att man under 2019 fortsatte att bedriva arbetet med luftfartspolitiken inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017. Arlandarådet har avvecklats och den färdplan för Arlanda flygplats som aviserades i flygstrategin hanteras fortfarande inom Regeringskansliet. Regeringskansliets interna arbete med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna har fortsatt för att ligga till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Arbetet har försenats och inriktningen är att översynen ska vara klar under 2020.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet**

I riksdagsskrivelse 2014/15:194 om sjöfartsfrågor finns ett tillkännagivande om att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas.

Regeringen redovisar att den i januari 2016 remitterade ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter och att frågan därefter har analyserats inom Regeringskansliet. Under 2018 remitterades även en promemoria med förslag om en åldersgräns för att få framföra vattenskoter. I april 2019 beslutade regeringen en ändring i förordningen om användning av vattenskoter som innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 juni 2019.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Lastbilars och bussars längd och vikt**

Riksdagsskrivelse 2014/15:206 innehåller ett tillkännagivande som behandlar lastbilars längd och vikt. I tillkännagivandet framförs att det finns behov av att regeringen skyndsamt utarbetar erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet. Det finns enligt tillkännagivandet också behov av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonskipage på upp till 30 meter.

Regeringen hänvisar till propositionen Godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112) där det föreslås en ny bärighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer. Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag fattat beslut om att det ska införas en ny bärighetsklass i lagen om vägtrafikdefinitioner. Regeringen beslutade i februari 2018 om ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Regeringen fattade i november 2017 beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna bedöms ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Därutöver har regeringen uppdragit åt Trafikverket att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i mars 2019. Trafikverkets redovisning har remitterats.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

## **Bromma flygplats**

Riksdagsskrivelse 2015/16:226 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats.

Regeringen framhåller att dess beslut om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats ändrades i december 2015. Samordnarens uppdrag begränsades i och med ändringen till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen, varpå övriga delar av uppdraget upphörde. I april 2016 redovisade den statliga samordnaren rapporten Mer flyg och bostäder. Rapporten har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen påpekar också att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi. I maj 2017 beslutade regeringen även om att inrätta ett Arlandaråd för att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet, anslutande transporter och infrastruktur på marken samt tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådet var ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och den offentliga sektorn, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Arlandarådet avslutades i mars 2019.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

## **Regionala flygplatser**

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

Regeringen framhåller att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi där man bl.a. understryker betydelsen av de regionala icke-statliga flygplatserna i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) angav regeringen att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. Trafikutskottet motsatte sig regeringens bedömning, varpå riksdagen i riksdagsskrivelse 2017/18:104 återigen riktade ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna.

Regeringen uppmärksammar att EU-kommissionen i maj 2017 antog reviderade 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. Enligt regeringen ska de nya reglerna genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Regeringen hänvisar även till det pågående arbetet inom Regeringskansliet med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna som ska tydliggöra statens ansvar och roll som stöd-givare till icke-statliga flygplatser. Regeringen uppger att arbetet har försenats, och inriktningen är att översynen ska vara klar under 2020.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **En strategi för luftfarten och drönare**

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 finns två tillkännagivanden som rör luftfartsfrågor. Se ovanstående redovisning av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandet. I det andra tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna till ny teknik och värnar flygsäkerheten.

Regeringen redovisar att Transportstyrelsen i december 2017 beslutade om nya föreskrifter om obemannade luftfartyg. Ändringarna har enligt regeringen bl.a. motiverats av ett ökat behov av att främja teknikutveckling. Andra bakomliggande orsaker är ett behov av att hantera ökade risker med allt fler obemannade luftfartyg och en tydligare synkronisering med regeringens målsättning och strategier så att Sverige kan upprätthålla sin position som en stark och innovativ flygindustrination. Regeringen hänvisar även till att nya EU-gemensamma regler för drönare har inrättats i och med att EU-förordningen om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet trädde i kraft i september 2018. Inom ramen för förordningen beslutades en genomförandeakt och en delegerad akt med mer detaljerade EU-regler för drönare under våren 2019. Nationella bestämmelser som kompletterar de två EU-rättsakterna är enligt regeringen under beredning. Härutöver uppdrog regeringen i juni 2018 åt Transportstyrelsen att ta fram underlag om obemannade luftfartyg. Uppdraget redovisades i juni 2019. I rapporten pekar Transportstyrelsen bl.a. på vikten av fortsatt arbete med frågor om luftfartsskydd, lufrum, antikollisionssystem och flygning utom synhåll. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

Ärendet bereds vidare. Punkterna är enligt regeringen inte slutbehandlade.

### **Villkoren inom åkerinäringen**

I riksdagsskrivelse 2016/17:219 finns ett tillkännagivande om villkoren inom åkerinäringen, där riksdagen framför att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Regeringen framhåller att den 2018 beslutade om två propositioner med relevans för tillkännagivandet. I propositionen Beställansvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) föreslog regeringen ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställansvar i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Förslagen innebär att beställansvaret skärps. I propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198) föreslog regeringen att tidsgränsen för åtgärder bör förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeringen hänvisar även till det pågående arbetet inom EU med det s.k. mobilitetspaketet, som bl.a. innebär ändringar av bestämmelserna om kör- och vilotider, färdskrivare och cabotage. Inom ramen för paketet behandlas också ett förslag om specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom

vägtransportområdet. En preliminär överenskommelse mellan Europaparlamentet och rådet nåddes i december 2019. Den omfattar bl.a. tillträdet till godstransportmarknaden, inklusive reglerna om cabotage, samt bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare. Överenskommelsen innehåller även specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Rättsakterna beräknas antas av Europaparlamentet och rådet under det första halvåret 2020. Vidare informeras om att regeringen i augusti 2019 beslutade att ge en utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att flera ska följa reglerna på området.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Luftfart**

Riksdagsskrivelse 2016/17:220 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder, som t.ex. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle.

Regeringen framhåller att det efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 24) görs en satsning på forskning om och utveckling av biobränsle för flyg. Anslaget till näringslivsutveckling utökades med ytterligare 20 miljoner kronor för 2018, 30 miljoner kronor för 2019 och 50 miljoner kronor för 2020 för att stödja utvecklingen av biobränsle till flyg. Regeringen anger också att en särskild utredare utsågs i februari 2018 med uppdraget att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen med hög klimatprestanda kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Utredaren överlämnade i mars 2019 betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11). Betänkandet har remissbehandlats, och i augusti 2019 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att analysera möjligheterna till en differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika flighter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biojetbränsle. Uppdraget ska redovisas i mars 2020.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Långa lastbilar**

Vad gäller väg- och fordonsfrågor finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2016/17:238, där riksdagen uppmanar regeringen att skyndsamt se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Regeringen redovisar att den i november 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordonståg under en provperiod. Ändringarna kommer enligt regeringen att ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Därutöver anger regeringen att den har uppdragit åt Trafikverket att analysera om och var

längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades i mars 2019, och Trafikverkets redovisning har remitterats.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **En strategi för luftfarten och regionala flygplatser**

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden om luftfartsfrågor. Se ovanstående redovisning av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten och regionala flygplatser (rskr. 2014/15:144 och rskr. 2016/17:101) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandena.

### **Ett gemensamt europeiskt luftrum**

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

Regeringen redovisar att det i regeringens flygstrategi från 2017 anges att Sverige ska fortsätta att vara ledande i att utveckla effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Enligt regeringen är ett fullt genomförande av SES en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. I jämförelse med andra EU-medlemsstater konstaterar regeringen att Sverige i dag i hög grad uppnår de mål som är överenskomna på EU-nivå. Regeringen redovisar också att det under 2018 och 2019 pågick ett arbete med en s.k. prestationsplan för det svenska luftrummet för perioden 2020–2024. Transportstyrelsen leder arbetet, och andra berörda myndigheter samt luftrumsanvändarna har insyn i arbetet. Det svenska förslaget till prestationsplan lämnades till EU-kommissionen i oktober 2019.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Självkörande fordon**

I riksdagsskrivelse 2017/18:324 finns ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon.

Regeringen anger att man i november 2015 beslutade att ge en utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remissbehandlats. När det gäller de strategiska övervägandena om införandet av automatiserad körning redovisar regeringen att det pågår internationella processer. Bland annat antog EU-kommissionen i maj 2018 en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. Regeringen beslutade i augusti 2018 att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier. Kommitténs uppdrag är att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom inledningsvis tillämpningsområdena precisionsmedicin, uppkopplad industri samt uppkopplade och automatiserade

fordon, farkoster och system. Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Kommittén ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2021.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Fördjudad översyn av förarutbildningen**

I riksdagsskrivelse 2018/19:165 finns 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.

Regeringen redovisar att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och att de i januari 2019 överlämnade en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utvärderade dessutom under 2018 begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. VTI:s utvärdering visar att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt, utan snarare lett till att osynliggöra problemen, eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Regeringen uppdrog i september 2019 åt Transportstyrelsen att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I uppdraget ingår att överväga ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha samt införande av begränsningen att endast Trafikverkets eller godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov. Uppdraget ska redovisas senast i maj 2020.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Regional samverkan**

I riksdagsskrivelse 2018/19:176 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar.

Regeringen redovisar att man i juni 2017 uppdrog åt Trafikverket att kartlägga hur verkets och kommunernas samarbete ser ut vad gäller Trafikverkets roll i samhällsplaneringen och kopplingen till de kommunala planeringsprocesserna enligt plan- och bygglagen, med ett särskilt fokus på kopplingen mellan planeringen av infrastrukturprojekt och bostadsbyggande. I redovisningen av uppdraget identifierade Trafikverket ett antal förbättringsförslag, vilka verket arbetar vidare med. I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) redogör regeringen för sin bedömning att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras och att en förutsättning är att det finns en samsyn mellan de olika nivåerna om de övergripande målsättningarna med planeringen samt att roller och ansvar är väl definierade. I propositionen aviserar regeringen vidare att frågan om en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering ska analyseras vidare.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Inlandssjöfart och kustsjöfart**

I riksdagsskrivelse 2018/19:258 finns ett tillkännagivande om att regeringen bör fortsätta att prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer pråmtrafik för att öka andelen hållbara transporter.

Inom ramen för ett regeringsuppdrag överlämnade Trafikverket i maj 2019 rapporten Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart, 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart 2019. Femton av förslagen rör inlandssjöfart. Regeringen uppger att Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket arbetar med att genomföra förslagen. I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) föreslog regeringen en förlängd satsning på en s.k. ekobonus i syfte att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart om 50 miljoner kronor i tre år 2020–2022. Riksdagen har beslutat att avsätta medel för 2020 (bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Mätarställningen på bilar**

I riksdagsskrivelse 2018/19:259 finns ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker 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 uppger att frågan hanteras av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå. Transportstyrelsen bereder för närvarande frågan.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen**

I riksdagsskrivelse 2018/19:277 finns ett tillkännagivande om tillämpningen av fyrstegsprincipen.

Regeringen redovisar att Trafikverket har påbörjat ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer i granskningsrapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30). Regeringen kommer att följa detta arbete och vid behov återkomma med ytterligare tydliggöranden i samband med kommande planeringsuppdrag till Trafikverket. Därutöver har regeringen i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen (steg 2). När det gäller utveckling av de samhällsekonomiska kalkylmodellerna har Trafikverket enligt sin instruktion ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa



metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Trafikanalys ska enligt sin instruktion kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området. Regeringen avser att ta del av Trafikanalys redovisning och vid behov återkomma med kompletterande regeringsuppdrag inom området.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Instansordning vid överklagan**

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

Ärendet bereds. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### *Övriga ärendetyper*

Regeringen redovisar även beredningsläget för andra skrivelser där riksdagen har meddelat regeringen sina beslut.

Av de slutbehandlade skrivelserna handlar åtta om att regeringen har utfärdat de lagar som riksdagen har antagit eller beslutat om förordningar till följd av riksdagens beslut. En av de ännu inte slutbehandlade skrivelserna handlar om riksdagens godkännande av vad regeringen föreslog om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (rskr. 2005/06:308).

Vidare redovisar regeringen att riksdagsskrivelse 2019/20:111 om utgiftsområde 22 Kommunikationer är slutbehandlad i och med att regeringen har fattat beslut om regleringsbrev.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har tagit del av regeringens redogörelse i skrivelse 2019/20:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Sammanfattningsvis menar utskottet att regeringens redogörelse i allt väsentligt verkar ge en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser inom trafikutskottets beredningsområde har behandlats. I årets skrivelse redovisar regeringen beredningsläget för 40 riksdagsskrivelser inom utskottets beredningsområde, varav 17 har slutbehandlats under det gångna året och 23 bereds vidare. Dessa skrivelser innehåller sammanlagt 32 tillkännagivanden, varav 8 redovisas vara slutbehandlade och 24 bereds vidare.

Av de 32 tillkännagivandena inom trafikutskottets beredningsområde som redovisas i årets skrivelse från regeringen anges åtta vara slutbehandlade. Sex av dessa redovisades i budgetpropositionen för 2020 och två av dem i regeringens klimatpolitiska handlingsplan.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) redovisade regeringen att följande tillkännagivanden är slutbehandlade:

- 2013/14:217 och 218: Säkra uppställningsplatser
- 2013/14:374: Åtgärder inom sjöfarten
- 2013/14:375: Redovisningscentraler för taxi
- 2014/15:24: Beställaransvar
- 2014/15:123: Trafikregler för cykling.

Utskottet redovisar sitt ställningstagande till regeringens redovisning i betänkandet 2019/20:TU1.

I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) redovisar regeringen att följande tillkännagivanden är slutbehandlade:

- 2013/14:168: It och miljön
- 2017/18:263: Ett fossiloberoende transportsystem.

Utskottet har inget att invända mot regeringens bedömning av de redovisade slutbehandlade tillkännagivandena.

Av de 32 tillkännagivandena inom trafikutskottets beredningsområde anges 24 vara under fortsatt beredning. Av dessa hör 14 till äldre riksmöten (t.o.m. 2016/17) och 10 till nyare riksmöten (fr.o.m. 2017/18). När det gäller handläggningstiden för ett tillkännagivande kan utskottet konstatera att det finns ett antal tillkännagivanden som har beretts under lång tid. Utskottet vill framföra att det är medvetet om att handläggningstiden rimligtvis beror på tillkännagivandets innehåll men vill liksom tidigare år påminna om att det är av stor vikt att regeringen behandlar riksdagens tillkännagivanden med den skyndsamhet som krävs.

Utskottet kan liksom tidigare år konstatera att regeringen lämnar utförliga redogörelser för sin behandling av riksdagens tillkännagivanden, vilket är positivt. Utskottet noterar att redogörelserna främst innehåller information om vidtagna åtgärder. När det gäller den fortsatta beredningen redogör regeringen för planerade åtgärder i ett antal ärenden och anger i vissa fall när eller efter vilka planerade åtgärder som ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat. Utskottet vill liksom förra året lyfta fram vikten av att regeringen i möjligaste mån redovisar planerade åtgärder och när ett tillkännagivande kan antas vara slutbehandlat. Utskottet välkomnar att regeringen redogör för vidtagna åtgärder för samtliga eventuella delmoment när det gäller de tillkännagivanden som är mer omfattande och innehåller olika delmoment.

Slutligen vill utskottet åter peka på att det ställer sig positivt till den praxis som har vuxit fram och som innebär att regeringen har möjlighet att redovisa sin behandling av tillkännagivanden i budgetpropositionen eller i en annan proposition eller skrivelse före skrivelse 75. Denna praxis innebär att riksdagen ges möjlighet att i ett tidigare skede lämna eventuella synpunkter på regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden. Utskottet kan liksom förra året även konstatera att regeringen har beaktat klargöranden från tidigare år om att tillkännagivanden inte bör redovisas i propositioner och skrivelser som behandlar en sakfråga som inte är direkt knuten till tillkännagivandet.

Stockholm den 4 juni 2020

På trafikutskottets vägnar

*Magnus Jacobsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Magnus Jacobsson (KD), Helena Gellerman (L), Helena Antoni (M), Mikael Larsson (C), Jessica Thunander (V), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M), Hans Wallmark (M), Helene Hellmark Knutsson (S), Ida Karkiainen (S), Isak From (S), Joakim Sandell (S), Olle Thorell (S), Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD), Fredrik Lindahl (SD) och Janine Alm Ericson (MP).