



Riksdagen i en ny tid

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet har den 2 februari 2006 berett övriga utskott och EU-nämnden tillfälle att avge yttrande över Riksdagsstyrelsens framställning 2005/06:19 Riksdagen i en ny tid jämte motionerna 2005/06:K4–10.

Trafikutskottet begränsar sitt yttrande till de delar av ärendet som berör utskottet och där en samsyn råder inom utskottet. Det gäller inriktningen av utskottets arbete med EU-frågor samt vissa frågor när det gäller ärendefördelningen mellan utskotten, forsknings- och framtidsfrågor samt utskottets arbete med uppföljning och utvärdering.

Riksdagens arbete med EU-frågor

Framställningen

Riksdagen föreslås godkänna riktlinjerna för riksdagens arbete med EU-frågorna (avsnitten 3.1–3.6). De riktlinjer som föreslås är sammanfattningsvis följande.

Riksdagens roll skall vara central när det gäller EU-frågorna. Det är viktigt att riksdagen kommer in tidigt och att samtliga riksdagens ledamöter involveras.

Grön- och vitböcker och andra strategiska EU-dokument bör i ökad utsträckning bli föremål för debatt och behandling i utskott och kammare.

När det gäller *samråd mellan regering och riksdag* bör utskottens roll stärkas. Regeringen skall överlägga med utskotten i de frågor rörande arbetet i EU som utskotten bestämmer. Vid dessa överläggningar kan utskotten framföra synpunkter på hur regeringen bör agera. Resultatet bör dokumenteras och kan redovisas i en bilaga till utskottets sammanträdesprotokoll eller i en anteckning i protokollet. Det formella samrådet om regeringens position inför beslut i ministerrådet och givandet av det slutliga förhandlingsmandatet bör som i dag ske i EU-nämnden; samrådet bör dock fokusera på de frågor på rådets dagordning där beslut skall fattas. Om ett parti inte har någon ledamot från ett visst utskott bland sina ledamöter och

suppleanter i EU-nämnden bör partiet tillfälligt få ersätta en ledamot av nämnden med en ledamot från det berörda utskottet vid ett samråd som rör utskottets område.

Det är angeläget att utskotten har *kontakter med andra parlament*. Riksdagskommittén finner inte skäl för att Europaparlamentariker skall kunna delta i debatter i kammaren.

Inte heller finner kommittén skäl att formellt föreslå riksdagen några ändringar i riksdagsordningen med anledning av *förslaget till ett konstitutionellt fördrag*, t.ex. i fråga om subsidiaritetskontroll.

Trafikutskottets bedömning

Med anledning av framställningens avsnitt om riksdagens arbete med EU-frågor vill trafikutskottet hänvisa till sitt yttrande den 16 mars 2004 till Riksdagskommitténs referensgrupp. I detta sammanhang anförde utskottet bl.a. följande.

Utvecklingen inom trafikutskottets beredningsområde påverkas till en betydande del av den lagstiftning och det reformarbete som utformas inom EU. Trafikutskottet sade sig ha en klar vilja och avsikt att träda in i beslutsprocessen på ett så tidigt stadium att utskottets och *riksdagens inflytande i beslutsprocessen* blir tydligare och mer konstruktivt. Trafikutskottet var berett att söka avsätta mer utrymme för EU-frågor på bekostnad av arbetsinsatser för behandling av vissa slags motionsförslag. I fråga om *samråd inför rådsmöten* omtalades att trafikutskottet sökt komma in tidigare i beslutsprocessen genom att en ny ordning införts. Enligt denna informerar Näringsdepartementet, företrätt av statssekreteraren, ett par gånger per termin om regeringens riktlinjer och prioriteringar inom EU-arbetet samt ger en lägesbeskrivning av olika frågor. En tydlig positionering av fackutskottet som ett reellt samrådsorgan för riksdagens beredning av EU-frågor inom utskottets beredningsområde förordades. Samtidigt sade sig trafikutskottet kunna inse betydelsen av att ha ett samordnat organ i riksdagen för beredningen av vissa EU-frågor. För detta talade bl.a. såväl tidsmässiga som praktiska skäl men även behovet av att från riksdagen anlägga en övergripande syn och möjligheterna att hantera utskottsövergripande frågor. Till detta organ borde ökade möjligheter finnas för utskottets ledamöter och suppleanter att närvara, exempelvis genom att förordna fler suppleanter i det aktuella beredningsorganet. Beträffande förslaget till ett konstitutionellt fördrag – och då särskilt *subsidiaritetskontrollen* – förordade trafikutskottet ett samordnat förfarande där fackutskottets synpunkter förenas med en mer övergripande prövning inom riksdagen. Utskottet framhöll också att det *internationella kontaktutbytet* bör utvecklas. Slutligen redovisade trafikutskottet att förfarandet att fånga upp fackutskottens synpunkter i EU-frågor genom yttrande till andra utskott har fungerat.

Härutöver vill trafikutskottet ta upp en fråga som inte närmare har berörts i riksdagsstyrelsens framställning, nämligen om remitteringen av Årsboken om EU – berättelse om verksamheten i Europeiska unionen. Denna årsbok, som årligen tillställs riksdagen i form av en skrivelse, har hittills remitterats till utrikesutskottet. Trafikutskottet ansluter sig till det förhållningssätt till EU-frågorna som riksdagsstyrelsens förslag i olika sammanhang ger uttryck för, nämligen att EU-frågorna är att betrakta som inrikespolitik (utom – givetvis – de frågor som specifikt omfattar EU:s gemensamma utrikes- och säkerhetspolitik). I enlighet härmed bör, enligt trafikutskottets mening, Årsboken fortsättningsvis remitteras till konstitutionsutskottet – som ju har utpekats som det utskott som har ett sammanhållande ansvar i vissa avseenden.

Ärendefördelningen mellan utskotten

Framställningen

Riksdagen föreslås godkänna riktlinjerna för arbetet i riksdagens utskott (avsnitten 5.2.9 och 5.2.10). De riktlinjer som föreslås innebär för trafikutskottet sammanfattningsvis följande.

Ärenden om transporträtt tillförs trafikutskottets beredningsområde till följd av en föreslagen minskning av antalet utskott.

Vidare anges att försvarsutskottet skall bereda ärenden om åtgärder för att minska samhällets sårbarhet och att vissa ärendegrupper med anknytning till samhällets sårbarhet bör överföras till försvarsutskottet. I sammanhanget anges att även fortsättningsvis bör andra utskott bereda ärenden om säkerhet och beredskap inom sina respektive ansvarsområden.

Trafikutskottets bedömning

Trafikutskottet begränsar sitt yttrande till dels den föreslagna förändringen av ärendefördelningen för trafikutskottet utan att gå in på frågan om antalet utskott, dels, på eget initiativ, beskrivningen i riksdagsordningen av trafikutskottets arbetsuppgifter.

Nuvarande arbetsuppgifter

Enligt den nuvarande lydelsen av riksdagsordningen från år 2003 bereder trafikutskottet ärenden om

- vägar och vägtrafik,
- järnvägar och järnvägstrafik,
- sjöfart,
- luftfart,
- trafiksäkerhet,
- post- och telekommunikationer samt
- informationsteknik.

Vidare bereder utskottet ärenden om anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Transporträtt

Trafikutskottet har ingen anledning att utifrån utskottets perspektiv uttrycka någon uppfattning om antalet utskott. När det gäller ett konsekvensförslag av denna fråga, nämligen att överföra ärendegruppen transporträtt till utskottets beredningsområde, kan nämnas att detta är ett omfattande lagstiftningsområde som innefattar bl.a. sjölag, luftfartslag och lag om inrikes vägtransport. Transporträtten behandlar bl.a. frågor som transportförsäkringsavtal, befraktningsavtal, lastskadekrav, redares transportansvar, konossement samt personskadeärenden. I sammanhanget kan nämnas att transporträtten är en del av rättsordningen som i stora delar baseras på internationella konventioner och som har nära beröringspunkter med köprätt och därmed konsumentlagstiftning, skadeståndslagstiftning, avtalslag och skuldbrevslag. Trots ordet *transport* är anknytningen till trafikutskottets nuvarande beredningsområde begränsad. Det kan nämnas att inom Regeringskansliet hanteras frågor om transporträtt inte inom Näringsdepartementet utan av Justitiedepartementet. Sammantaget förordas därför ur såväl effektivitets- som arbetsbelastningssynpunkt att ärendegruppen transporträtt inte överförs till trafikutskottets beredningsområde. Transporträtt bör i stället lämpligen hanteras av det utskott som bereder närliggande lagstiftningsområden, främst köprätt.

Samhällets sårbarhet

Trafikutskottet anser att det är en fördel att försvarsutskottet, i den föreslagna rollen som ansvarig för samhälles sårbarhet, tilldelas också ett övergripande ansvar för beredningen av vissa säkerhetsfrågor inom IT-området. Frågor om IT-säkerhet är dock omfattande och inrymmer en rad vitt skilda frågor som bl.a. elektroniska signaturer, kryptering, incidentskydd, säkerhetsinformation till Internetanvändare, säkert Internet och ett omfattande internationellt samarbete. En nära koppling finns vidare till säkerhetsfrågor inom telekommunikationsområdet. Den gällande större lagstiftningen inom området, lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, bereds av trafikutskottet. I IT-politiken ingår vidare som ett delmål att en effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet skall finnas tillgänglig i alla delar av landet. I sammanhanget kan nämnas att inom Regeringskansliet har – mot denna bakgrund – ansvaret för olika säkerhetsfrågor inom IT-området delats upp mellan Näringsdepartementet, Justitiedepartementet och Försvarsdepartementet. Den närmare gränsdragningen gentemot försvarsutskottet bör därför klargöras successivt med utgångspunkt i den arbetsfördelning som utvecklats inom Regeringskansliet. Det betyder sammantaget att någon större omföring inte bör ske av IT-arbetsuppgifter från trafikutskottet till försvarsutskottet.

Vidare kan aktualiseras frågan om ansvaret för det nya lagstiftningsområdet benämnt sjöfartsskydd, lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Till följd av händelserna den 11 september 2001 i USA har ett omfattande internationellt regelverk tagits fram om skydd för fartyg och hamnanläggningar. Med den föreslagna ansvarsfördelningen, med ett samlat ansvar för samhällets sårbarhet, kan skäl anföras för att denna ärendegrupp tillförs försvarsutskottets ansvarsområde. Motsvarande argumentering kan i så fall även anföras för att skyddsfrågor inom övriga trafikslag omförs till försvarsutskottet.

När det gäller överföring av vissa andra ärendegrupper med anknytning till samhällets sårbarhet synes inte något hinder finnas för att budgetansvaret för Statens haverikommission omförs till försvarsutskottet. Nämnas kan att denna verksamhet finansieras utan att några anslag anvisas över utgiftsområde 22 Kommunikationer. Någon större arbetsutjämnande innebörd har inte detta förslag.

Modernisering av riksdagsordningen

Riksdagsordningens beskrivning av trafikutskottets uppgifter har i stort sett varit oförändrad alltsedan utskottets tillkomst år 1971. Ett tillägg gjordes i samband med budgetreformen år 1997 genom att trafikutskottet tilldelades ansvaret för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ytterligare en förändring har skett; ordet *telegrafi* har lyfts ur förteckningen av arbetsuppgifter medan begreppet *informationsteknik* tillförts.

I samband med en översyn av riksdagsordningen finns det skäl att modernisera trafikutskottets arbetsbeskrivning. För att få en mer stringent, logisk och aktuell beskrivning av beredningsområdet föreslås följande ärendeförteckning (nytt markerat med kursiv stil):

- *transportpolitik,*
- vägar och vägtrafik,
- järnvägar och järnvägstrafik,
- *hamnar och sjöfart,*
- *flygplatser och luftfart,*
- post,
- *elektroniska kommunikationer* samt
- *IT-politik.*

Vidare bereder utskottet ärenden om anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Forsknings- och framtidsfrågor

Framställningen

Riksdagen föreslås godkänna riktlinjerna för riksdagens arbete med forsknings- och framtidsfrågor (avsnitt 5.4.4).

Det innebär att forsknings- och framtidsfrågor bör ges ett ökat utrymme och bättre integreras i riksdagsarbetet samt att behov finns av organisatoriska eller andra förändringar för att tillgodose detta. Fördjupat arbete med forsknings- och framtidsfrågor måste enligt kommitténs mening i första hand vara en angelägenhet för den reguljära organisationen inom riksdagen. Det innebär att framför allt utskotten och utskottens kanslier måste ta ett stort ansvar i detta sammanhang. Kommittén anser således att det inte skall etableras några särskilda organisatoriska lösningar för forsknings- och framtidsfrågorna.

Kommittén anger vidare att riksdagen bör kunna ställa krav på regeringen att i viktigare propositioner redovisa kunskapsläget enligt forskning, teknikvärdering och framtidsstudier m.m. inom de områden som behandlas. Kommittén anser också att aktiviteter som forsknings- och framtidsdagar bör genomföras med jämna mellanrum, t.ex. vartannat år.

Kommittén anser också att det finns behov av att stärka kontakterna mellan utskotten, utredningstjänsten och Sällskapet riksdagsledamöter och forskare (Rifo) och att Rifos verksamhet bör kunna utvecklas. Den närmare utformningen av hur arbetet i riksdagen med forsknings- och framtidsfrågor kan utvecklas bör formuleras i en ”strategi för arbetet med forsknings- och framtidsfrågor”.

Trafikutskottets bedömning

Trafikutskottet har under de senaste åren sökt utveckla arbetet på ett sätt som ligger väl i linje med Riksdagskommitténs tankar. Utskottet strävar exempelvis att i samband med strategiska riksdagsfrågor ställa krav på ett kvalitativt beslutsunderlag som bygger på forskningsunderlag och som även beaktar framtidsfrågor. Som ett led i detta arbete söker utskottet informera sig om aktuella forskningsrön och olika utredningsresultat. I samband med utfrågningar och egna uppföljningsprojekt har utskottet exempelvis engagerat olika forskare för att få en fördjupad analys av olika frågor inom utskottets beredningsområde. Vidare kan nämnas utskottets engagemang för att säkerställa att en lämplig forskningsmiljö utvecklas på transportområdet. I samband med ett par betänkanden har utskottet också gjort vissa uttalanden om behovet av en utvecklad forskningsverksamhet.

Trafikutskottet har vidare framhållit att sambandet mellan mål för utskottets politikområden och den forskning som bedrivs är delvis otydlig. Forskningsuppdragen bör därför i ökad utsträckning specificeras utifrån de politiska målsättningarna. Hänvisning har här gjorts till EU:s behandling av FoU-frågor där en tydlig koppling finns mellan de transportpolitiska ställningstagandena och den forskning som initieras. Ett uppslag skulle kunna vara att i samband med den årliga budgetbehandlingen och mål- och resultatbedömningen även mer ingående behandla forskningsfrågor. I

sammanhanget kan också nämnas betydelsen av att den forskningspolitiska propositionen hanteras av riksdagen i sådana former att fackutskotten ges tillfredsställande möjligheter att behandla sin sektorsforskning.

Trafikutskottet har vidare tidigare berört att inom trafikutskottets område är det svårt att få en samlad bild av olika forskningsrön och om hur framtiden ter sig. Informationen är splittrad och delvis osammanhängande. Internationella överblickar lyser också ofta med sin frånvaro. Det är därför angeläget med en regelbunden och användarinriktad information.

Riksdagens arbete med uppföljning och utvärdering

Framställningen

Riksdagen föreslås godkänna riktlinjerna för riksdagens arbete med uppföljning och utvärdering (avsnitt 5.5.12). De riktlinjer som föreslås innebär att uppföljning och utvärdering inom riksdagen har en framåtblickande inriktning och används för att ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i beredningsarbetet. Kommittén anger att återkopplingen till utskottens beredning av propositions- och motionsärenden i många fall behöver göras tydligare. För att dialogen mellan riksdag och regering skall kunna fortsätta är det viktigt att alla utskott granskar den resultatinformation som regeringen lämnar i budgetproposition och resultatskrivelser och att regeringen på ett bättre sätt lever upp till riksdagens önskemål om fördjupad resultatredovisning. Ett fördjupat utbyte mellan utskotten när det gäller uppföljnings- och utvärderingsfrågor inom ramen för ordförandekonferensen anges kunna bidra till fortsatt utveckling. För att fullfölja riksdagens handlingsplan är det angeläget att utskotten arbetar långsiktigt genom att i sin verksamhetsplanering tydliggöra hur uppföljning och utvärdering kommer in i beredningen av motioner och propositioner. Kommittén anser avslutningsvis att det är viktigt att stödet till utskotten fortsätter att utvecklas.

Trafikutskottets bedömning

Trafikutskottet söker i ökad utsträckning betrakta uppföljnings- och utvärderingsarbetet som en naturlig del i utskottsarbetet och ett värdefullt tillskott i kunskapsuppbyggnaden. Trafikutskottet har mot denna bakgrund initierat ett flertal uppföljnings- och utvärderingsrapporter under senare år. Som exempel kan nämnas att under riksmötet 2004/05 genomfördes en utvärdering om transportforskningens omfattning, inriktning och samhällsnytta (Rapporter från riksdagen 2004/05:RFR1 Transportforskningen i en föränderlig värld). Under riksmötet 2005/06 har en uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten genomförts (Rapporter från riksdagen 2005/06:RFR7 Sjöfartsskydd). Under våren 2006 påbörjas också en uppföljning av den ändring i lagen

(1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall som infördes den 1 januari 2004. Erfarenheter och slutsatser av dessa studier söks länkas in utskottets behandling av olika betänkanden.

Trafikutskottet har vidare i samband med budgetarbetet riktat ett ökat intresse mot mål- och resultatfrågor. Mot denna bakgrund har budgetbetänkandena renodlats till att enbart behandla budget- och uppföljningsfrågor. Erfarenheterna av denna förändrade arbetsinriktning är goda.

Stockholm den 21 mars 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s), Christer Winbäck (fp) och Karin Thorborg (v).