

## Trafikutskottets yttrande 2020/21:TU5y

# Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020

---

### Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet anmodade den 4 maj 2021 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdagsskrivelser som har riktats till regeringen med anledning av utskottets betänkanden.

Utskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt är korrekt och att den ger en rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. Utskottet konstaterar dock att det finns ett flertal tillkännagivanden som har beretts under lång tid och anser därför att det är mycket angeläget att regeringen agerar snabbare och respekterar de majoritetsbeslut som riksdagen har fattat i dessa frågor.

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

# 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 2020.

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 34 riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. Dessa skrivelser innehåller sammanlagt 30 tillkännagivanden. Regeringen redovisar att 10 riksdagsskrivelser har slutbehandlats under det gångna året, medan 24 skrivelser bereds vidare.

### Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden

| Riksmöte | Antal skrivelser | Slutbehandlade | Bereds vidare |
|----------|------------------|----------------|---------------|
| 2004/05  | 1                |                | 1             |
| 2005/06  | 1                |                | 1             |
| 2012/13  | 1                |                | 1             |
| 2013/14  | 2                | 1              | 1             |
| 2014/15  | 3                |                | 3             |
| 2015/16  | 1                |                | 1             |
| 2016/17  | 5                | 1              | 4             |
| 2017/18  | 3                |                | 3             |
| 2018/19  | 5                |                | 5             |
| 2019/20  | 11               | 7              | 4             |
| 2020/21* | 1                | 1              | 0             |
| Summa    | 34               | 10             | 24            |

\*Gäller endast första delen av riksmötet.

### Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas tre 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              |
|-------------------|------------------------------|
| 2013/14:373       | Samhällsuppdrag              |
| 2016/17:185       | Drönare                      |
| 2016/17:219       | Villkoren inom åkerinäringen |

## 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.

När det gäller Green Cargo AB redovisar regeringen 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 det aktuella betänkandet att Green Cargo AB ska fortsätta med detta och i högre utsträckning tillgodose samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter. Om detta inte skulle uppnås avser regeringen att återkomma till riksdagen. När det gäller SJ AB beslutades vid bolaget årsstämman i april 2018 att bolagets uppdrag i bolagsordningen skulle 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. Som en följd av detta beslutades vid årsstämman i Jernhusen AB i april 2020 att bolagets uppdrag enligt bolagsordningen skulle förtydligas. I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1) bedömde regeringen därför att tillkännagivandet var tillgodosett i den del det avser Jernhusen AB.

Regeringen konstaterar därmed sammanfattningsvis att tillkännagivandet är slutbehandlat.

## Drönare

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 finns ett tillkännagivande där regeringen uppmanas att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna till ny teknik och värnar flygsäkerheten.

Regeringen redovisade hanteringen av tillkännagivandet redan i budgetpropositionen för 2021. Utöver Transportstyrelsens redovisning av uppdraget om obemannade luftfartyg i juni 2019 hänvisar regeringen till EU-förordningen om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet som 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. Regeringen beslutade i februari 2020 om en ändring i luftfartsförordningen (2010/770), som innebär att Transportstyrelsen ges bemyndigande att ta ut avgifter för sin hantering enligt EU-rättsakterna. Vidare beslutade regeringen i november 2020 om en ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område (SFS 998). I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 finns vidare bestämmelser om att medlemsstaterna ska föra register över operatörer av drönare. Som en följd av detta beslutade regeringen i november

2020 om nödvändiga kompletteringar i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. i fråga om detta (SFS 1065). Inom Regeringskansliet har också en promemoria utarbetats med förslag på ändring av de ålderskrav som följer av de två EU-rättsakterna. Promemorian remissbehandlades t.o.m. den 15 januari 2021. De nya EU-reglerna för drönare började att gälla inom EU den 31 december 2020.

Regeringen uppgav i budgetpropositionen för 2021 att tillkännagivandet mot denna bakgrund är slutbehandlat.

### **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 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) föreslog regeringen ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Förslagen innebär att beställaransvaret 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 i de två propositionerna (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Under 2018 presenterade regeringen en nationell godstransportstrategi. Vidare har regeringen sedan 2017 arbetat med omförhandlingar av flera av EU:s rättsakter inom det s.k. mobilitetspaketet. De tre rättsakter som antogs i juli 2020 omfattar bl.a. tillträdet till godstransportmarknaden inkluderat reglerna om cabotage samt bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare. Därtill införs specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Slutligen gav regeringen i augusti 2019 en särskild utredare i uppdrag att genomföra en översyn av hur kontrollverksamheten i fråga om yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Det övergripande syftet med översynen är att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktionssystem främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2021.

Regeringen konstaterade redan i budgetpropositionen för 2021 att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

### *Tillkännagivanden under fortsatt beredning*

Regeringen uppger att 27 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**

| <b>Riksdagsskrivelse</b> | <b>Tillkännagivande</b>                                                                |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 2004/05:178              | Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar                         |
| 2012/13:259              | Flygtrafikledningstjänst                                                               |
| 2013/14:372              | Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur                                             |
| 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                                                             |
| 2016/17:220              | Luftfart                                                                               |
| 2016/17:238              | Långa lastbilar                                                                        |
| 2017/18:104              | En strategi för luftfarten<br>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                                                          |
| 2019/20:218              | Sjöfartsverkets verksamhetsform<br>Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt |
| 2019/20:223              | Självkörande fordon<br>Tunga transporter<br>Tillståndet för virkesupplag på allmän väg |
| 2019/20:323              | Synfälsdefekter och dispens                                                            |

**Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende 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 inledningsvis 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. Regeringen anför vidare att frågan om särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013. Hösten 2019 lämnade Havs- och vattenmyndigheten sin slutredovisning av regeringsuppdraget om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt analys av behovet

av en särskild reglering för sådana farkoster. Regeringen remitterade under 2016 respektive 2018 en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, följt av 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. Förordningsändringen trädde i kraft i juni 2019. I juli 2020 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till obligatoriskt förarbevis och utbildning för att köra vattenskoter. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport i oktober 2020. I december 2020 remitterade regeringen en promemoria som utöver Transportstyrelsens slutsatser även innehöll kompletteringar om sekretess, registerföring och dataskydd samt ett förslag om tidigare ikraftträdande. Remisstiden gick ut i februari 2021 och regeringen har aviserat att den avser att lämna en proposition till riksdagen senare under innevarande riksmöte.

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 innebär 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 är ändringar i luftfartsförordningen för att hantera 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 luftrummet. Regeringen inväntade rapporteringen av förstudien innan arbetet med förordningsändringen fortsatte, eftersom den bedömde att förslagen i rapporten skulle kunna inverka på arbetet. Regeringen uppger att nästa steg i beredningen är att ta fram en lämplig utformning av förordningsändringen och en konsekvensanalys av ändringen. Det nya förslaget behöver enligt regeringen remitteras. Enligt regeringen är inriktningen för det fortsatta arbetet att ta fram ett förslag till ändring av förordningen. Regeringen uppger vidare att Transportstyrelsen har följt upp tidigare beslut om tilldelning av luftrum i

flygplatsers närhet. Enligt regeringen finns det ett behov av att tydliggöra vad som ska gälla för de flygplatser som har samfällda terminalområden. Regeringen anser att det finns förutsättningar för att bereda ett ställningstagande till hur de samfällda terminalområdena ska hanteras i förhållande till konkurrensutsättningen. Regeringen arbetar alltså för att tillmötesgå tillkännagivandet och anger att en del tekniska frågor i utformningen behöver belysas. Beredningen behöver därför fortsätta.

Punkten är inte slutbehandlad enligt regeringen.

### **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 när det 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 det pågående utvecklingsarbetet i fråga om tillgångsstrategi och en uppkopplad anläggning kommer att medföra att behoven av manuell underhållsbesiktning kommer att minska och att besiktningen kommer att vara utformad och bedrivas i en annan form. Under det pågående utvecklingsarbetet 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 den görs, beskriva vilka funktioner som ska omfattas, 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 redovisades i mars 2020 och har därefter remitterats.

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 flygstrategi (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 gav Luftfartsverket i uppdrag 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 gav regeringen i maj 2018 Statens energimyndighet i uppdrag 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. I juni 2018 gav regeringen dessutom Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i juni 2019, och redovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. På EU-nivå har arbetet med nya EU-gemensamma regler för drönare fortsatt. Under hösten 2019 genom-



fördes också generalförsamlingen för 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.

Under 2020 har covid-19-pandemins dramatiska påverkan på luftfarten ändrat förutsättningarna. Regeringen har till följd av detta vidtagit en rad stödåtgärder för flygbranschen, såsom statliga kreditgarantier under 2020 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 har efter förslag från regeringen även avsatt 75 miljoner kronor i syfte att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin. Vidare har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021. Åtgärder har även beslutats på EU-nivå för att förhindra att flygbolagen förlorar oanvända start- och landningstider. Utöver detta präglades EU-arbetet under 2020 av förhandlingar om den fortsatta relationen mellan Storbritannien och EU efter övergångsperiodens slut samt det gemensamma europeiska luftrummet som presenterades i september 2020.

Regeringen informerar vidare om att Infrastrukturdepartementet under 2020 tog emot redovisningar av tre olika regeringsuppdrag inom luftfartsområdet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget om miljöstyrande start- och landningsavgifter i juni 2020. Rapporten har remitterats och förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. 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 i april 2020. Trafikanalys redovisade i oktober 2020 ett kunskapsunderlag om eldrivna flygplan.

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 om 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. I juli 2020 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag om obligatoriskt förarbevis och utbildning för att köra vattenskoter. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport i oktober 2020. Regeringen remitterade i december 2020 en promemoria som utöver Transportstyrelsens slutsatser även innehöll kompletteringar om sekretess, registerföring och dataskydd samt ett förslag om tidigare ikraftträdande. Remisstiden gick ut i februari 2021 och regeringen har aviserat att den avser att lämna en proposition till riksdagen senare under innevarande riksmöte.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Lastbilers och bussars längd och vikt**

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

Regeringen hänvisar till propositionen Godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112) där det föreslås en ny bärlighetsklass, 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 bärlighetsklass 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 gett Trafikverket i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i mars 2019. Trafikverkets redovisning har remitterats. Regeringen uppger att efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts.

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. Föresattningarna för flyget har därefter förändrats påtagligt, framför allt med anledning av den pågående covid-19-pandemin, men också genom minskat flygande även före pandemin. Enligt regeringen har Swedavia AB konstaterat att det inte finns behov av ytterligare kapacitetsutbyggnad i form av en rullbana på Arlanda flygplats under de närmaste åren. Regeringen framhåller vidare att Arlandarådets arbete har varit värdefullt och att det i fortsättningen ska kunna vara en del av regeringens arbete, samtidigt som regeringen bedömer att detta arbete behöver utgå från den förändrade situationen på flygmarknaden. Swedavia AB redovisade i september 2020 en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats och deras bedömning är att det under rådande marknadsföresattningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare. Regeringen uppger att Regeringskansliet analyserar konsekvenserna av Swedavia AB:s bedömning.

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 de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse 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 driftstöd 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. Regeringskansliets interna arbete med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna påbörjades 2018, i enlighet med den nationella flygstrategin. På grund av den pågående pandemin uppger regeringen att arbetet tillfälligt har prioriterats ned eftersom mer akuta åtgärder för flygplatserna har behövts. Efter regeringens förslag inrättades ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser. I december 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021 då pandemin visat på ett behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg. Regeringen uppger att Regeringskansliets översyn i fortsättningen kommer att ligga till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stöd-givare till icke-statliga flygplatser med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Enligt regeringen omfattar översynen de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser och den statligt upphandlade flygtrafiken.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **En strategi för luftfarten**

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 finns ett tillkännagivande som rör en strategi för luftfarten. Se ovanstående redovisning av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) för en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandet.

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 näringslivs-utveckling 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 påminner också om att en särskild utredare utsågs i februari 2018 med uppdraget att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen med höga 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) där utredaren föreslår att en reduktionsplikt införs för flygfotogen fr.o.m. den 1 januari 2021. Regeringen aviserade sin avsikt att överlämna en proposition med lagförslag till riksdagen i mars 2021, vilket har skett. I augusti 2019 gav regeringen vidare Transportstyrelsen i uppdrag att analysera

möjligheterna till en differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika fligheter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biojetbränsle. Uppdraget redovisades den 30 juni 2020 och har därefter remitterats. Efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts. I regleringsbrevet för budgetåret 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en förstudie som belyser i vilken utsträckning den flygtrafik som staten upphandlar kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan samt tillgänglighet i hela landet. Trafikverket redovisade förstudien till Infrastrukturdepartementet i december 2020.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Långa lastbilar**

När det gäller väg- och fordonsspår finns ett tillkännagivande i riksdagskrivelse 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 gett Trafikverket i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades i mars 2019, och Trafikverkets redovisning har remitterats. Regeringen har gjort en remissammanställning efter avslutad remiss.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

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

Riksdagskrivelse 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 riksdagskrivelse 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. Regeringen konstaterar att Sverige i jämförelse med andra EU-medlemsstater i dag i högre grad uppnår de mål som är överenskomna på EU-nivå. Regeringen lyfter i sammanhanget även att Sverige tillsammans med Danmark har inrättat

ett geografiskt funktionellt luftrumsblock för att kunna uppfylla de europeiska målen. 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 (FRA – Free Route Airspace). Inför den s.k. tredje referensperioden för prestationer och avgiftssättning 2020–2024 fattade EU-kommissionen i mars 2019 beslut om genomföranderegler, och Sverige lämnade i oktober samma år förslag till en nationell prestationsplan till EU-kommissionen. Kommissionen har inte fastställt prestationsplanen utan beslutade till följd av den pågående pandemin i stället i oktober 2020 att särskilda regler ska gälla för prestationssystemen under 2020 och 2021. Medlemsstaterna ska presentera reviderade förslag till prestationsplaner utifrån de särskilda reglerna senast i oktober 2021. Transportstyrelsen leder arbetet, och andra berörda myndigheter samt luftrumsanvändarna har insyn i arbetet. Enlig regeringen bereds ärendet vidare men torde kunna avslutas efter att EU-kommissionen har godkänt Sveriges förslag till reviderad prestationsplan.

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 regeländringar 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. I december 2020 antog EU-kommissionen dessutom en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet. Vidare har vissa andra strategiska åtgärder för att adressera frågor om en uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet vidtagits. 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 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 i januari 2019 överlämnades en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utvärderade dessutom under 2018 begränsningen för handledare att handleda högst 15 elever under en femårsperiod. VTI:s utvärdering visade att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt, utan snarare lett till att osynliggöra problemen, då den som bedriver illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Regeringen gav i september 2019 Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I uppdraget ingick att överväga ytterligare begränsningar av det antal handledartillstånd som en person kan ha samt införande av begränsningen att endast Trafikverkets eller godkända trafikskolors fordon får användas vid prov. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet i oktober 2020. Rapporten har skickats på remiss och remisstiden gick ut i januari 2021.

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 gav Trafikverket i uppdrag att kartlägga hur verkets och kommunernas samarbete ser ut när det gäller Trafikverkets roll i samhällsplaneringen och kopplingen till de kommunala planerings-processerna 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 dessutom att frågan om en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering ska analyseras vidare. Regeringen uppger att den följer utvecklingsarbetet.

I juni 2020 gav regeringen Trafikverket m.fl. i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod. I uppdraget betonar regeringen att den nationella infrastrukturplaneringen

behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen i stort. Regeringen påtalar även kopplingarna till annan infrastrukturplanering såsom större hamnar och flygplatser, stadsutveckling och bostadsplanering m.m. Trafikverket ska även beskriva samordningen med annan fysisk planering på lokal och regional nivå. Boverket publicerade under 2020, på regeringens uppdrag, en ny nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget i oktober 2020 och underlaget har remissbehandlats. Inriktningsunderlaget utgör underlag för den kommande infrastrukturproposition som regeringen har aviserat att den ska överlämna till riksdagen under våren 2021.

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.

Regeringen påminner om att Trafikverket i maj 2019 redovisade ett regeringsuppdrag i 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. Trafikverket har på regeringens uppdrag bl.a. utsett en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Den nationella samordnaren har efter regeringens beslut fått ett tilläggsuppdrag om hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt om hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Trafikverket har även genomfört ett högnivåmöte för Vänersjöfarten för att öka transportvolymerna. Trafikverket har lämnat en första analys till Infrastrukturdepartementet av hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas med fokus på hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt av hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Trafikverket har därtill genomfört ett högnivåmöte för Vänersjöfarten med syfte att nå en överenskommelse om de åtgärder som krävs för att öka transportvolymerna. Trafikverket har lämnat en första analys till Infrastrukturdepartementet av hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas.

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 besiktningsprotokollet.

Regeringen uppger att frågan hanteras av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå. Transportstyrelsen bereder för närvarande frågan. Regeringen uppger även att Infrastrukturdepartementet analyserar erfarenheterna från Tyskland där manipulation av fordons vägmätare är kriminaliserat.

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 när det gäller arbetssätt och systemstöd för trafikslags-övergripande 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). I juni 2020 gav regeringen Trafikverket m.fl. i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod. Uppdraget omfattar att ta fram scenarion baserade på antaganden om bl.a. steg 1-åtgärder, prioritering av kostnadseffektiva steg 1-åtgärder och steg 2-åtgärder samt effektiviserad och optimerad användning av existerande infrastruktur. Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget i oktober 2020 och underlaget har remissbehandlats. Remisstiden gick ut i januari 2021. Inriktningsunderlaget kommer att vara underlag för den infrastrukturproposition som regeringen avser att överlämna till riksdagen senare under våren 2021. 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 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 anger att arbete pågår med att ta fram en lagrådsremiss om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation. Regeringen har för avsikt att behandla tillkännagivandet inom ramen för detta arbete.

Ärendet bereds vidare. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.

### **Sjöfartsverkets verksamhetsform och särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt**

Riksdagsskrivelse 2019/20:218 innehåller två tillkännagivanden om sjöfartsfrågor. I det första tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande. I det andra tillkännagivandet uppmanas regeringen att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Regeringen anger att en analys har påbörjats inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) av vilka åtgärder som bör vidtas med anledning av tillkännagivandet om Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform.

När det gäller det andra tillkännagivandet om farledsavgifternas miljöstyrande effekt hänvisar regeringen till budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22 s. 58) där regeringen anger att den ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet. I Sjöfartsverkets regleringsbrev för budgetåret 2020 angav regeringen att avgiftstariifferna högst får öka med konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) samt att medel som används till miljöincitament inte omfattas av restriktionen. Sjöfartsverket har därmed möjlighet att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder. Sjöfartsverket avser att genomföra detta vid nästa avgiftshöjning som kommer att införas tidigast den 1 maj 2021.

Ärendena bereds vidare. Punkterna är enligt regeringen inte slutbehandlade.

### **Självkörande fordon, tunga transporter och tillståndet för virkesupplag på allmän väg**

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 innehåller totalt tre tillkännagivanden om väg- och fordonsfrågor. I det första tillkännagivandet anför riksdagen att regeringen dels bör verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö, dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet

som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. I det andra tillkännagivandet uppmanas 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. Enligt det tredje tillkännagivandet bör regeringen verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg.

När det gäller tillkännagivandet om självkörande fordon påminner regeringen om att den i augusti 2020 beslutade förordningen (2020:754) om dels fortsatt giltighet av förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon, dels ändring i samma förordning. Storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, har redan tidigare varit möjliga. Den nämnda förordningen innebär att förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon permanentas och att vissa förtydliganden görs i fråga om förutsättningarna för tillstånd till försöksverksamhet. Vidare pekar regeringen på att det inom Infrastrukturdepartementet pågår ett utredningsarbete som syftar till att ta fram förslag om ansvarsregler vid automatiserad körning och tillämpning av s.k. geostaket. Företrädare för regeringen har dessutom deltagit aktivt i det internationella arbetet med att främja försök och genomförande av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt. Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) har arbetet bl.a. resulterat i förslag till ändringar i 1968 års vägtrafikkonvention som antogs i Wien, som tillåter automatiserad körning i högre nivåer. Vidare pågår omfattande arbeten inom EU för att underlätta uppkopplad och automatiserad körning. När det gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling pekar regeringen på att det utförs arbete både nationellt och internationellt, och på att Trafikverket löpande tar fram underhållsplaner för bl.a. markeringar och skyltar.

Regeringen hänvisar i frågan om tillkännagivandet om tunga transporter till Trafikverket som har initierat och finansierar ett projekt kopplat till det som anförts. Projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering). Syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Regeringen anger att det ska kunna leda till snabbare och flexiblere handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen.

Även när det gäller tillkännagivandet om tillstånd för virkesupplag vid allmän väg hänvisar regeringen till Trafikverket som har genomfört förändringar i den operativa hanteringen av tillstånden för virkesupplag så att tillstånd som meddelas gäller över längre tid.

Ärendena bereds vidare. Punkterna är enligt regeringen inte slutbehandlade.

### **Synfälsdefekter och dispens**

I riksdagsskrivelse 2019/20:323 finns ett tillkännagivande som handlar om synfälsdefekter och dispens. Tillkännagivandet innebär att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas.

Regeringen uppger att Transportstyrelsen har gjort en analys av användningen av simulator som grund för att kunna 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. Regeringen pekar också på att Statens väg- och transportforskningsinstitut handhar den simulator som tidigare har använts.

Ärendet bereds vidare. 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 2020/21:131 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 2020/21:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. I årets skrivelse redovisar regeringen beredningsläget för 34 riksdagsskrivelser inom utskottets beredningsområde, varav 10 har slutbehandlats under det gångna året och 24 bereds vidare. Dessa skrivelser innehåller sammanlagt 30 tillkännagivanden, varav 3 redovisas som slutbehandlade och 27 bereds vidare. Utskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt verkar ge en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser inom trafikutskottets beredningsområde har behandlats.

Utskottet påminner om att de tre slutbehandlade tillkännagivandena redovisades redan i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1), två inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett inom utgiftsområde 24 Näringsliv. Varken trafikutskottet eller näringsutskottet hade vid behandlingen av regeringens budgetproposition några invändningar mot regeringens bedömning (bet. 2020/21:TU1 och 2020/21:NU1). Utskottet vill i

sammanhanget, i likhet med föregående år, 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.

Utskottet kan liksom tidigare år också konstatera att regeringen lämnar utförliga redogörelser för sin behandling av riksdagens tillkännagivanden. 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.

Inom trafikutskottets beredningsområde anges att 27 av totalt 30 tillkännagivanden är under fortsatt beredning. Av dessa hör 15 tillkännagivanden till äldre riksmöten (t.o.m. 2017/18) och 12 till nyare riksmöten (fr.o.m. 2018/19). Utskottet kan således konstatera att det finns ett antal tillkännagivanden som har beretts under lång tid, varav många sträcker sig tillbaka till början av förra mandatperioden. Utskottet är medvetet om att handläggningstiden kan bero på tillkännagivandets innehåll men anser likväl att regeringens senfärdighet när det gäller hanteringen av många av de tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen ställt sig bakom är oacceptabelt. Bland de tillkännagivanden som fortfarande är under beredning finns ett antal om flyget och förutsättningarna för de regionala flygplatserna som är i stort behov av utveckling och förändringar. Ett annat viktigt tillkännagivande handlar om att se över Sjöfartsverkets finansiering och organisation, en viktig förutsättning för sjöfartens utveckling i Sverige. Ytterligare angelägna tillkännagivanden rör frågan om synfälsbortfall och möjligheten att testa körförmåga som har stor betydelse för enskilda personer, samt frågan om att förbereda svensk infrastruktur för autonoma fordon. Flertalet av de tillkännagivanden som är under fortsatt beredning avser förändringar som påverkar infrastruktur av stor betydelse för Sveriges invånare och företagens konkurrenskraft. Det är därför mycket angeläget att regeringen agerar snabbare och respekterar de majoritetsbeslut som riksdagen har fattat i dessa frågor.

Stockholm den 4 maj 2021

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP) och Åsa Coenraads (M).

# Avvikande mening

## 1. Beredning av riksdagens tillkännagivanden (S, MP)

Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP) anför:

I skrivelsen redovisar regeringen utförligt beredningsläget för samtliga riksdagsskrivelser med tillkännagivanden inom utskottets beredningsområde. Av dessa redovisas 3 som slutbehandlade och 27 bereds vidare. Vi anser givetvis att det är viktigt att riksdagens tillkännagivanden behandlas med den skyndsamhet som krävs. Samtidigt vill vi understryka att det är angeläget att ta hänsyn till tillkännagivandenas innehåll och de beredningsåtgärder som behöver vidtas. Enligt vår mening har regeringen hanterat riksdagens tillkännagivanden på ett tillfredsställande sätt, inte minst mot bakgrund av den pågående covid-19-pandemin som ställt regeringen inför ytterst stora behov av snabba och resoluta åtgärder för att hantera den uppkomna situationen. Vi vill i sammanhanget även lyfta att den stora ökningen av antalet tillkännagivanden under senare år givetvis också har haft viss betydelse för regeringens förutsättningar att behandla tillkännagivandena skyndsamt.

Enligt vår mening har regeringen vidtagit angelägna och nödvändiga åtgärder inom ramen för den fortsatta beredningen av riksdagens tillkännagivanden. Vi vill också särskilt uppmärksamma att slutbehandlingen av tillkännagivandena i flera fall är nära förestående. Exempelvis har regeringen den 29 april 2021 beslutat en proposition om förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190), vilket berör riksdagsskrivelse 2004/05:178 om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar, riksdagsskrivelse 2014/15:194 om sjöfartsfrågor samt riksdagsskrivelse 2005/06:308 om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Vidare beslutade regeringen i mars 2021 en proposition om miljöstyrande start- och landningsavgifter (prop. 2020/21:154) för att tillmötesgå tillkännagivandet om att främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom exempelvis differentierade start- och landningsavgifter (rskr. 2016/17:220). Slutligen vill vi även påpeka att regeringen i april 2021 gav Trafikverket i uppdrag att utreda åtgärder för att förhindra manipulering av viss fordonsutrustning för att tillmötesgå tillkännagivandet om manipulation av mätarställningen på bilar (rskr. 2018/19:259).

## 2. Beredning av riksdagens tillkännagivanden (V)

Jens Holm (V) anför:

Jag ställer mig i stort bakom utskottets mening att regeringen i många fall är alltför senfärdig i sin hantering av tillkännagivanden, vilket förtjänar kritik.

Jag anser dock inte att detta endast kan illustreras med tillkännagivanden från senare tid. Problemet är heller inte specifikt för den nuvarande regeringen. Det finns exempelvis tillkännagivanden som daterar ända tillbaka till riksmötet 2004/05, och flera därefter, som ännu inte är färdigbehandlade, oavsett om det har varit en borgerlig regering eller den nuvarande.

Vi i Vänsterpartiet anser att regeringen bör bli bättre på att snabbt hantera tillkännagivanden och att tydligare redovisa de eventuella hinder den ser för hanteringen, vad som gör att hanteringen drar ut på tiden samt vilka åtgärder som vidtas för att det inte ska ta längre tid än absolut nödvändigt.