



Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2016

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet uppmanade den 23 mars 2017 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2016/17:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2016 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdags-skrivelser som 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 har dock synpunkter på regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden om en luftfartsstrategi (rskr. 2014/15:144) och finner det otillfredsställande att regeringen har valt att redovisa tillkännagivandet som slutbehandlat. I fråga om regeringens behandling av riksdagens tillkännagivande om tunga lastbilar (rskr. 2014/15:206) invänder utskottet mot att regeringen i den beredning som gjorts hittills har infört nya principer som strider mot tillkännagivandets intentioner.

I en avvikande mening framför S, MP och V att tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) har behandlats på ett tillfredsställande sätt genom beslutet om en sådan strategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Vad gäller frågan om tunga lastbilar (rskr. 2014/15:206) anges att det är positivt att upplåtande av ett vägnät för den nya bärighetsklassen BK4 vägleds av vissa principer för att säkerställa att vägnätet öppnas upp på ett ansvarsfullt sätt.

Utskottets överväganden

Skrivelsen

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 35 riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. Regeringen redovisar att tolv skrivelser 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	9	1	8
2014/15	9	2	7
2015/16	9	5	4
2016/17*	5	4	1
Summa	35	12	23

*Gäller endast första delen av riksmötet.

Slutbehandlade tillkännagivanden

En stor andel av riksdagsskrivelserna utgörs av tillkännagivanden. Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas åtta tillkännagivanden som slutbehandlade. För fyra av dessa medför det också att berörd skrivelse är avslutad. Nedan följer en redovisning av dessa åtta tillkännagivanden och regeringens redogörelse för ärendenas hantering.

Tilkännagivanden som redovisas som slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tilkännagivande
2013/14:302	Fordonsbesiktning
2013/14:372	Kapacitetstilldelning och trafikledning Statistik
2014/15:24	Krav på att medföra dokumentation i lastbilar
2014/15:86	Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser
2014/15:144	En strategi för luftfarten
2014/15:207	Ökad kollektivtrafik
2015/16:246	Tillgång till bredband

Fordonsbesiktning

I riksdagsskrivelse 2013/14:302 finns ett tillkännagivande om att en utredning snarast bör genomföras kring hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovning

besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på fordonsbesiktningmarknaden samt att någon ytterligare utförsäljning av bolagets besiktningstationer inte bör utföras förrän utredningen är färdigställd och behandlad.

Regeringen framhåller att den i augusti 2015 uppdrog åt Transportstyrelsen att undersöka marknadssituationen när det gäller besiktning i glesbygd samt besiktning av tunga fordon. Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag den 27 maj 2016. I rapporten konstaterar Transportstyrelsen att den geografiska tillgängligheten har ökat i hela landet sedan omregleringen 2010, även om ökningen har varit större i de tätbefolkade delarna. Vidare noteras att ökningen även har varit större för lätta fordon än för tunga fordon. Enligt Transportstyrelsens bedömning finns dock inte skäl till oro vad gäller tillgängligheten till fordonsbesiktning i landet. Regeringen påtalar även att staten i dag förvaltar aktierna i AB Svensk Bilprovning.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) konstaterar regeringen att tillkännagivandet i och med detta är färdigbehandlat.

Kapacitetstilldelning och trafikledning, statistik

I riksdagsskrivelse 2013/14:372 finns tre tillkännagivanden om järnvägspolitiska frågor, varav två redovisas som slutbehandlade. I dessa två tillkännagivanden anförs att regeringen skyndsamt bör utreda (1) hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan göras mer effektiva och (2) hur tillgången till tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistik över resande.

Regeringen redovisar att en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation tillsattes i maj 2013. I uppdraget ingick att behandla frågor om kapacitetstilldelning, trafikledning och statistik. Regeringen framhåller att slutbetänkandet En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) tar fasta på problemen i de aktuella frågorna och kommer med förslag på hur de kan åtgärdas.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) konstaterar regeringen att riksdagens tillkännagivanden om kapacitetsledning, trafikledning och statistik därmed är slutbehandlade. Regeringen framhåller samtidigt att tillkännagivandena rör viktiga frågor som regeringen avser att arbeta vidare med i framtiden.

Krav på att medföra dokumentation i lastbilar

I riksdagsskrivelse 2014/15:24 finns två tillkännagivanden om cabotagebestämmelser, varav ett redovisas som slutbehandlat. I tillkännagivandet anförs att regeringen bör införa krav på att medföra internationella frakthandlingar i lastbilar under färd.

Regeringen hänvisar till att det i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, framgår vilka bevis som ett transportföretag ska kunna

uppvisa vid cabotagekontroller. EU-kommissionen har dock upprepade gånger framhållit att förordningen inte ställer några särskilda krav på hur handlingarna ska förvaras; det räcker således att de finns tillgängliga i transportföretagens lokaler. Vidare har EU-kommissionen aviserat att den för närvarande arbetar med en översyn av ett stort antal bestämmelser som rör väg- och transportområdet. Mot denna bakgrund uppdrog regeringen i oktober 2015 åt Transportstyrelsen att överväga olika alternativ för hur EU:s regler kan ändras så att krav på dokumentation ska kunna ställas direkt i samband med vägkontroller av godstrafik. Den 26 juni 2016 lämnade Transportstyrelsen en slutredovisning av den aktuella delen av uppdraget. I rapporten redogör Transportstyrelsen för insatser som gjorts hittills och betonar att man aktivt kommer att bistå Regeringskansliet med underlag i arbetet med att driva Sveriges position i EU. Vidare redovisar regeringen att den i samband med en riktlinjedebatt om vägtransportens sociala aspekter vid ett TTE-möte i oktober 2015 framfört att det bör bli obligatoriskt att ha bevis i fordonet på vilket slags transport det handlar om.

Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat. Regeringen framhåller dock att den även fortsättningsvis kommer att driva frågan.

Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser

I riksdagsskrivelse 2014/15:86 finns ett tillkännagivande om att någon förhandlingsperson för avvecklingen av citynära flygplatser inte bör tillsättas. Regeringen hänvisar till dess beslut i december 2015 om att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som tillsattes i december 2014. Uppdraget begränsades i och med ändringen till att enbart omfatta att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen, samtidigt som slutredovisningstiden tidigarelades till den 31 mars 2016. Regeringen påminner även om vad som tidigare anförts i skrivelse 2015/16:75 om negativa tillkännagivanden och regeringens utrymme att utreda en viss fråga.

Regeringen konstaterar följaktligen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

En strategi för luftfarten

I riksdagsskrivelse 2014/15:144 finns två tillkännagivanden om luftfartsfrågor, varav ett redovisas som slutbehandlat. I detta tillkännagivande anförts att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid.

Regeringen framför att den i januari 2017 fattade beslut om en svensk flygstrategi. Strategin utgör ett inriktningsdokument och en plattform för det fortsatta arbetet med att utveckla flygets roll och förutsättningar i transportsystemet. Regeringen uppger att strategin ska bidra till ett hållbart flygresande, en minskad miljö- och klimatpåverkan samt sunda och rättvisa konkurrensvillkor. Strategin ska även bidra till effektiva regelverk för att

behålla en hög flygsäkerhet, främja en ökad export av svensk flygteknik och värna Sveriges ställning som stark flygindustrination.

Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Ökad kollektivtrafik

Riksdagsskrivelse 2014/15:207 innehåller ett tillkännagivande om kollektivtrafik, nämligen statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska uppnås.

Regeringen framhåller att den i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) har redogjort för hur den avser att behandla tillkännagivandet. Enligt regeringen är det angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Regeringen framför att den stödjer en sådan utveckling genom satsningar på transportinfrastruktur, förbättringar av regelverk och främjande av en hållbar och god samhällsplanering. Ramverket för stadsmiljöavtal och dess fokus på hållbara transporter i städer 2015–2018 lyfts också fram som ett viktigt exempel på en stödjande åtgärd.

I propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) konstaterar regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Tillgång till bredband

I riksdagsskrivelse 2015/16:246 finns ett tillkännagivande om att ytterligare ansträngningar bör göras för att alla invånare, såväl på landsbygden som i ytterstadsområden, ska få ännu bättre tillgång till bredband.

Regeringen redovisar att den fattade beslut om en bredbandsstrategi – Sverige helt uppkopplat 2025 – i december 2016.

Regeringen anser därmed att den har omhändertagit tillkännagivandet.

Tilkännagivanden under beredning

Regeringen uppger att 28 tillkännagivanden är under fortsatt beredning. Nedan följer en redovisning över det arbete som regeringen har utfört hittills med anledning av dessa tillkännagivanden samt i förekommande fall en redovisning av den fortsatta beredningsprocessen.

Tilkännagivanden som redovisas som under beredning

Riksdagsskrivelse	Tilkännagivande
2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar
2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst
2013/14:168	It och miljön
2013/14:181	Kommunikationsutrustning och körning
2013/14:217, 218	Säkra uppställningsplatser
2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur
2013/14:373	Samhällsuppdrag

2013/14:374	Åtgärder inom sjöfarten
2013/14:375	Redovisningscentraler för taxi
2014/15:24	Beställaransvar
2014/15:25	Beslut om omhändertagande och klampning
2014/15:123	Infrastruktur och förutsättningar för cykling Trafikregler för cykling
2014/15:144	Transportstyrelsens avgifter för tillsyn
2014/15:145	Insatser mot alkohol vid bilkörning
2014/15:194	Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet
2014/15:206	Beslut om omhändertagande och klampning Kontroller och tillsyn av åkeribranschen Lastbilars och bussars längd och vikt
2015/16:98	Transportstyrelsens tillsynsavgifter
2015/16:193	Luftfart
2015/16:226	Bromma flygplats
2015/16:296	Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet
2016/17:101	Sårbarhet i transportsystemet Globala lösningar Införandet av ERTMS Regionala flygplatser Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar

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

Regeringen påminner om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). Propositionen följdes av riksdagsskrivelse 2005/06:308 där riksdagen godkände regeringens förslag om förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Sedan dess har frågan om kompetensbevis för fritidsbåtar utretts inom Regeringskansliet, som tagit fram ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan. Regeringen anger att en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och skepp har utarbetats och remitterats samt att remissvaren har sammanställts. 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. Regeringskansliet remitterade i januari 2016 ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar och har efter avslutad remiss sammanställt remissvaren.

Ärendet bereds vidare.

Flygtrafikledningstjänst

I riksdagsskrivelse 2012/13:259 finns ett tillkännagivande rörande 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 samfällida terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket.

Regeringen hänvisar till riksdagens beslut i juni 2014 om ändring av luftfartslagen, vilket fattades på förslag av trafikutskottet. Lagändringen, som utfärdades av regeringen i juli 2014 och trädde i kraft den 15 augusti 2014, innebar att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återreglerades. I det betänkande (2012/13:TU18) som låg till grund för riksdagsskrivelsen angavs att regeringen förväntades åtgärda tillkännagivandet genom ändring av luftfartsförordningen. Regeringen redovisar att ett förslag till en sådan ändring remitterades i samband med förslaget om ändring av luftfartslagen. Då förslaget till förordningsändring delvis kritiserades av remissinstanserna gjordes bedömningen att det inte var möjligt att besluta om ändring av luftfartslagen och luftfartsförordningen samtidigt. Enligt regeringen pågår ett arbete med att ta fram ett nytt förslag till ändringar i luftfartsförordningen. Förslaget kan komma att behöva remitteras, men regeringen bedömer att förslaget likväl kommer att presenteras under 2017.

Ärendet bereds vidare.

It och miljön

Vad gäller it-politiska frågor finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:168 om att regeringen bör upprätta en särskild strategi för hur man med olika it-lösningar kan minska transportbehovet liksom koldioxidutsläppen, verka för att en motsvarande strategi upprättas på EU-nivå samt ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten.

Regeringen redovisar att den i 2016 års regleringsbrev uppdrog åt 62 myndigheter att arbeta med att minska koldioxidutsläppen från resor och transporter genom att använda den teknik som tagits fram inom ramen för projektet Resfria möten i myndigheten (REMM). Vidare framhåller regeringen att den i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) har aviserat att en samlad digitaliseringspolitik ska presenteras. Regeringen anger även att den i proposition Infrastruktur för fram tiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2006/17:21) pekar på att digitalisering är ett viktigt verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen och ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Ärendet bereds vidare.

Kommunikationsutrustning och körning

I fråga om trafiksäkerhet finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:181 om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning.

Regeringen redogör för att Transportstyrelsen i oktober 2013 uppdrogs att ta fram en långsiktig plan för information om och åtgärder mot förarens aktiviteter under färd med motorburet fordon. Bakgrunden till uppdraget var ändringen av trafikförordningen (1998:1276) som trädde i kraft den 1 december 2013 och som innebar att förare av motordrivet fordon endast får ägna sig åt aktiviteter såsom användande av mobiltelefoner eller annan kommunikationsutrustning så länge det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. Transportstyrelsens slutrapport, som redovisades i april 2014, innehöll en långsiktig aktivitetsplan och förslag på uppföljning gällande effekten av nämnda förordningsändring. Regeringen påtalar att förordningsändringen har lett till fällande domar för olaglig användning av mobiltelefoner under körning och framhåller också att Transportstyrelsen under 2015 genomförde informations- och utbildningsinsatser för att främja en trafiksäker användning av kommunikationsutrustning i fordon. Vidare redovisas att regeringen i april 2016 uppdrog åt Transportstyrelsen att utvärdera de åtgärder som infördes 2013. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet den 24 april 2017. Om åtgärderna inte bedöms vara tillräckligt effektiva, åläggs Transportstyrelsen att återkomma med förslag till regeländringar eller andra åtgärder.

Ärendet bereds vidare.

Säkra uppställningsplatser

I riksdagsskrivelserna 2013/14:217–218 tillkännages att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas.

Regeringen hänvisar till att Trafikanalys i februari 2016 fick i uppdrag att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys redovisade uppdraget den 3 oktober 2016 i rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser.

Ärendet bereds vidare.

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 i utredningen om järnvägens organisation och då särskilt i delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42) som redovisades i april 2015 och behandlar järnvägens infrastruktur.

Delbetänkandet har remitterats, varpå en remissammanställning har upprättats. Regeringen framhåller även att Trafikverket i maj 2016 fick i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning av järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för genomförande av 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 i egen regi driva och underhålla det statliga järnvägsnätet 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. Trafikverket ska redovisa uppdraget den 30 juni 2017, den 15 december 2017 och den 29 juni 2018. Regeringen avser att återkomma med tidpunkter för ytterligare redovisningar.

Ärendet bereds vidare.

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 framhåller att Green Cargo AB erbjuder konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg och tillsammans med Jernhusen AB arbetar för att utöka den s.k. kombitrafiken. Regeringen betonar att den avser att återkomma till riksdagen i det fall Green Cargo AB inte lyckas med detta fortsättningsvis och om företaget inte i högre utsträckning tillgodoser samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter. Vidare refererar regeringen till budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) där det anges att det finns anledning att förtydliga uppdraget för Jernhusen AB för att understryka det viktiga ansvar som bolaget har som förvaltare av stationer och depåer.

Ärendet bereds vidare.

Åtgärder inom sjöfarten

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

Regeringen understryker att det förs en dialog med transportmyndigheterna för att säkerställa att de hamnar som tidigare utpekats som av central betydelse för godstransporter (se proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem) vägleder prioriteringarna av infrastruktur för godstrafik. Regeringen hänvisar även till den kommande planeringsprocessen

inför en ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. Vidare redovisas att regeringen har beslutat att stötta ett antal sjömotorvägsprojekt, varav flera syftar till att ta fram alternativa miljövänliga bränslen eller olika sorters åtgärder för att rena avgasutsläppen. Regeringen följer även utvecklingen av de nya svavelreglerna och noterar att få överträdelser mot de nya reglerna på nationell nivå har uppmärksammats inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn. Arbete pågår även inom Regeringskansliet med att se över och lämna förslag på ett mer effektivt sanktionssystem för överträdelse av svavelreglerna. Regeringen redovisar dessutom att ett nytt tonnagebeskattningssystem trädde i kraft den 20 oktober 2016. Det nya systemet syftar till att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan och innebär att kvalificerade bolag nu kan välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnagebeskattning.

Ärendet bereds vidare.

Redovisningscentraler för taxi

I fråga om redovisningscentraler för taxi finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:375 om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas.

Regeringen hänvisar till beslutet i juli 2015 om att utse en särskild utredare med uppdrag att utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjlighet till dispens. Utredningen, som kom att förlängas från juli till december 2016, avslutades i och med överlämnandet av slutbetänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). I slutbetänkandet föreslås att man tar bort möjligheten till undantag från kravet om att ett taxifordon får användas i taxitrafiken endast om det är försett med taxameterutrustning. Regeringen redovisar att betänkandet har remitterats med sista svarsdag den 13 mars 2017.

Ärendet bereds vidare.

Beställaransvar

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

Regeringen redovisar att den i oktober 2015 uppdrog åt Transportstyrelsen att se över om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Slutredovisningen var tänkt till mars 2016 men Transportstyrelsen gjorde bedömningen att ytterligare utredning krävdes och valde därmed att endast presentera en delrapport. Ytterligare en delrapport om beställaransvar överlämnades till Regeringskansliet i oktober 2016. Transportstyrelsen konstaterar att det finns ett behov av att öka berörda myndigheters kunskap om de aktuella reglernas utformning. Enligt regeringen ska uppdraget slutredovisas senast den 1 maj 2017.

Ärendet bereds vidare.

Beslut om omhändertagande och klampning

I riksdagsskrivelse 2014/15:25 finns ett tillkännagivande om åtgärder vid hindrande av färd, nämligen att regeringen ska utreda möjligheterna att låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre än 24 timmar samt låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning.

Av regeringens redovisning framgår att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick i uppdrag att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp de nya bestämmelserna om bl.a. åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Uppdraget inbegriper att utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar samt låta en polis eller tulltjänsteman besluta om klampning. I mars 2017 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget; slutredovisningen ska överlämnas till Regeringskansliet senast den 1 maj 2017.

Ärendet bereds vidare.

Infrastruktur och förutsättningar för cykling, trafikregler för cykling

Riksdagsskrivelse 2014/15:123 innehåller två tillkännagivanden om cykling. Av det ena tillkännagivandet framgår att regeringen bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt.

Regeringen hänvisar till att en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder anslogs i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1). Enligt regeringen har dessa medel använts till nya och kompletterande cykelvägar, liksom till cykelfrämjande åtgärder i form av planskilda korsningar för gång- och cykeltrafikanter i anslutning till resecentrum. Vidare framhåller regeringen att den i december 2016 uppdrog åt Statens väg- och transportforskningsinstitut att ta fram en kunskapssammanställning om varför barns och ungas cyklade minskar. Uppdraget, som även innefattar förslag på åtgärder, ska redovisas senast den 1 november 2017. Regeringen informerar även om att den, i nära samarbete med externa aktörer, utarbetar en nationell strategi för ökad och säker cykling. Ambitionen är att återkomma till riksdagen i närtid.

I det andra tillkännagivandet uppmanas regeringen att återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelbana finns.

Regeringen anger att ett analysarbete pågår inom ramen för arbetet med ovan nämnda cykelstrategi; arbetet beräknas vara avslutat i närtid.

Ärendena bereds vidare.

Transportstyrelsens avgifter för tillsyn

Vad gäller luftfartsfrågor finns i riksdagsskrivelse 2014/15:144 ett tillkännagivande om att se över möjligheterna för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn.

Regeringen redogör för att i september 2015 ha gett Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp tillämpningen av bemyndiganden för vissa offentlig-rättsliga avgifter. Uppdraget redovisades i mars 2016. Vidare har regeringen genom Transportstyrelsens regleringsbrev för 2017 beslutat att vissa obalanser som ackumulerats från bruttoredovisade avgifter med krav på full kostnads-täckning inte behöver beaktas vid framtida avgiftssänkningar.

Ärendet bereds vidare.

Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagsskrivelse 2014/15:145 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnar kan genomföras.

Enligt regeringen redovisade Trafikverket i november 2015 ett regeringsuppdrag genom rapporten Automatisk nykterhetskontroll i hamnar. Rapporten, som tagits fram i samråd med berörda myndigheter och aktörer, liksom den fortsatta beredningen diskuterades på ett dialogmöte med myndigheterna i januari 2016. I april 2016 uppdrog regeringen åt Trafikverket att förbereda införandet av alkobommar i tre till fem lämpliga hamnar. I november 2016 beslutade regeringen om förlängd tid för redovisning av uppdraget, varpå Trafikverket inkom med en slutredovisning i januari 2017.

Ärendet bereds vidare.

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 remitterade ett förslag i januari 2016 om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter, varefter remissvaren har sammanställts.

Ärendet bereds vidare.

Beslut om omhändertagande och klampning, kontroller och tillsyn av åkeribranschen, lastbilers och bussars längd och vikt

Riksdagsskrivelse 2014/15:206 innehåller tre tillkännagivanden som rör yrkestrafik.

I det första tillkännagivandet uppmanas regeringen att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar.

Liksom i redogörelsen för beredningen av riksdagsskrivelse 2014/15:25 och tillhörande tillkännagivande om åtgärder vid hindrande av färd, hänvisar

regeringen till Transportstyrelsens uppdrag från oktober 2015 om att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp de bestämmelser om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som trädde i kraft 2015. I mars 2017 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget; slutredovisningen ska överlämnas till Regeringskansliet senast den 1 maj 2017.

Det andra tillkännagivandet behandlar kontroller och tillsyn av åkeribranschen. I tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotiden för yrkesmässig trafik innan böter eller sanktionsavgifter påförs.

Regeringen redovisar att den i oktober 2015 gav Transportstyrelsen i uppdrag att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Uppdraget ska slutrapporteras senast den 1 maj 2017. Transportstyrelsen har sedan tidigare inkommit med en delredovisning av uppdraget.

Slutligen innehåller skrivelsen ett tillkännagivande om lastbilars och bussars längd och vikt, nämligen 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 bärlighet. Det finns enligt tillkännagivandet också behov av 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 än vad som är tillåtet i dag.

Ärendena bereds vidare.

Transportstyrelsens tillsynsavgifter

I riksdagsskrivelse 2015/16:98 tillkännages att regeringen bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet.

Liksom i redogörelsen för beredningen av riksdagsskrivelse 2014/15:144 och tillhörande tillkännagivande om Transportstyrelsens avgifter för tillsyn, hänvisar regeringen till att Transportstyrelsen i september 2015 fick i uppdrag att följa upp tillämpningen av bemyndiganden för vissa offentligt rättsliga avgifter. Uppdraget redovisades i mars 2016. Vidare nämns att regeringen genom Transportstyrelsens regleringsbrev för 2017 har beslutat att vissa obalanser som ackumulerats från bruttoredovisade avgifter med krav på full kostnadstäckning inte behöver beaktas vid framtida avgiftssänkningar.

Ärendet bereds vidare.

Luftfart

Vad gäller frågan om en fossiloberoende transportsektor innehåller riksdagsskrivelse 2015/16:193 ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten.

Regeringen refererar till att den i januari 2017 beslutade om en svensk flygstrategi. I flygstrategin konstaterar regeringen att en mängd initiativ har tagits i fråga om biodrivmedel för flyget, men man framhåller även att det råder konkurrens om drivmedlet bland de olika transportslagen. Regeringen påpekar också att Statens energimyndighet har fått i uppdrag att samordna omställningen till en fossilfri transportsektor och framställa en strategisk plan för detta. Uppdraget utgör en viktig del i regeringens arbete för ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Uppdraget ska redovisas senast den 28 april 2017, varefter regeringen bedömer att tillkännagivandet kommer att vara slutbehandlat.

Ärendet bereds vidare.

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.

Ärendet bereds vidare.

Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet

I riksdagsskrivelse 2015/16:296 finns ett tillkännagivande som behandlar sjöfartsfrågor, nämligen att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet.

Regeringen redovisar att arbete pågår med att ta fram en promemoria med författningsförslag som ska remitteras. Regeringens avsikt är att införa en administrativ sanktionsavgift i form av en miljöstraffavgift för att främja en bättre efterlevnad av kraven i svaveldirektivet. Vidare påtalar regeringen att den i samband med lagstiftningsärendet har uppmärksammat behov av att förstärka rättssäkerheten inom miljöområdet på grund av dubbelstraffningsförbudet i Europakonventionen för de mänskliga rättigheterna och utvecklingen av nationell praxis.

Ärendet bereds vidare.

Sårbarhet i transportsystemet, globala lösningar, införandet av ERTMS, regionala flygplatser, vissa frågor om upphandling av infrastruktur

I riksdagsskrivelse 2016/17:101 från december 2016 finns fem tillkännagivanden om olika infrastrukturfrågor. Regeringen redovisar att ärendena bereds utan att lämna någon närmare information.

I det första tillkännagivandet anförs att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet.

I det andra tillkännagivandet uppmanas regeringen att verka för globala lösningar där sjöfarten och luftfarten kan bära sina kostnader.

I det tredje tillkännagivandet framförs att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

I ytterligare ett tillkännagivande uppmanas regeringen att i sin aviserade flygstrategi värna de regionala flygplatserna.

Slutligen innehåller skrivelsen ett tillkännagivande om att regeringen bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Övriga ärendetyper

Regeringen redovisar inte bara beredningsläget för riksdagens tillkännagivanden utan för alla skrivelser där riksdagen meddelat regeringen sina beslut. Lagstiftningsärendena, dvs. regeringens utfärdande av lagar eller beslut om förordningar till följd av riksdagens beslut, utgör ett viktigt inslag i regeringens redogörelse. Av de totalt tolv slutbehandlade skrivelserna är sju skrivelser lagstiftningsärenden. Riksdagsskrivelse 2016/17:100 om utgiftsområde 22 kommunikationer utgör ett exempel på ytterligare en ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2017, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev och avslutat skrivelsen.

Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft

I riksdagsskrivelse 2014/15:194 framförs att utskottet förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra de områden som uppmärksammas i utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (se 2014/15:RFR9) som särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft. Skrivelsen är ett exempel på när riksdagen har godkänt vad utskottet har anfört utan att det är frågan om ett tillkännagivande.

Regeringen redovisar att Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet sedan 2015 får en årlig förstärkning på 1,4 miljoner kronor för att ta fram fler praktikplatser på fartyg till sjöfartsstudenter. Även beslutet från augusti 2015 om strategin En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö framhålls. Regeringen hänvisar även till det sjöfartsinitiativ som presenterades i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) och till att ett nytt tonnagebeskattningsystem trädde i kraft den 20 oktober 2016. Enligt regeringen följer Regeringskansliet noga utvecklingen av efterlevnaden av de nya svavelreglerna. Det pågår även ett arbete med att se över och ta fram

förslag på ett mer effektivt sanktionssystem för överträdelse av svavelreglerna.

Ärendet bereds vidare.

Utskottets ställningstagande

Allmänt om skrivelsen

Efter att ha tagit del av regeringens skrivelse anser utskottet att den redogörelse som har lämnats i allt väsentligt synes ge en korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. Utskottet har således inget att invända mot regeringens formella redogörelse; däremot har utskottet synpunkter på regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden om en luftfartsstrategi (rskr. 2014/15:144) och om lastbilars och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206), vilket redovisas närmare nedan.

Utskottet noterar att regeringen redovisar beredningsläget för 35 riksdagskrivelser inom utskottets beredningsområde, varav tolv skrivelser har slutbehandlats under det gångna året och 23 skrivelser bereds vidare. En av de slutbehandlade riksdagskrivelserna hör till kategorin äldre riksmöten, vilket innebär att elva skrivelser från riksmötet 2004/05 till riksmötet 2013/14 bereds vidare. Nästa år tillkommer ytterligare sex skrivelser till kategorin äldre riksmöten. Utskottet vill i sammanhanget framföra att det är av stor vikt att regeringen behandlar riksdagens tillkännagivanden med den skyndsamhet som krävs. Som ett exempel vill utskottet lyfta fram tillkännagivandet om infrastruktur och förutsättningar för cykling, i vilket regeringen uppmanas att ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (rskr. 2014/15:123). Det har nu gått två år sedan nämnda tillkännagivande riktades till regeringen, och utskottet vill påminna om att det i senare beredning av frågan valt att avstyrka motionsyrkanden mot bakgrund av att regeringen låtit förstå att en cykelstrategi skulle presenteras under 2016. Eftersom utskottet anser att frågor relaterade till cykling har stor betydelse för ett hållbart resande förutsätter utskottet att regeringen inom en snar framtid återkommer i frågan och presenterar en nationell cykelstrategi. Utskottet uppmanar således regeringen att göra ansträngningar för att undvika onödig tidsåtgång i sin behandling av riksdagens tillkännagivanden samt i möjligaste mån redovisa kommande åtgärder och sin bedömning av när ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat.

I likhet med tidigare år vill utskottet också peka på att det förekommer mer omfattande tillkännagivanden som innehåller olika delmoment, t.ex. tillkännagivandet om it och miljön (rskr. 2013/14:168). Utskottet förutsätter att regeringen vid behandlingen av tillkännagivanden beaktar samtliga sådana eventuella delmoment.

Utskottet noterar att regeringen redovisar åtta av utskottets tillkännagivanden som slutbehandlade, medan 28 tillkännagivanden är under fortsatt beredning. I skrivelsen anger regeringen att tillkännagivandet om ökad kollektivtrafik (rskr. 2014/15:207) är slutbehandlat. Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och förutsätter att regeringen bl.a. inom ramen för framtagandet av en nationell transportplan för 2018–2029 arbetar vidare med åtgärder för att ge kollektivtrafikbranschen rätt förutsättningar att nå sitt mål om en fördubblad kollektivtrafik.

Riksdagens tillkännagivanden om en strategi för luftfarten och om lastbilars och bussars längd och vikt

Utskottet har inget att invända mot regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden med undantag för tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) och tillkännagivandet om lastbilars och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206).

I det förstnämnda tillkännagivandet anges att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Regeringen hänvisar i denna fråga till att den i januari 2017 presenterade En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, som förväntas bidra till ett hållbart flygresande, en minskad miljö- och klimatpåverkan samt sunda och rättvisa konkurrensvillkor. Utskottet kan visserligen konstatera att regeringen efter visst dröjsmål presenterade en flygstrategi i januari 2017 där ett antal fokusområden och prioriteringar som anges vara viktiga för flyget både på kort och på lite längre sikt lyfts fram. Dessvärre noterar utskottet att flygstrategin inte svarar mot riksdagens tillkännagivande, eftersom fokus inte har lagts på sådana åtgärder som kan stärka flygets konkurrenskraft. Tvärtom kan vissa av de föreslagna åtgärderna förväntas ha en direkt motsatt effekt. Detta gäller framför allt det i utskottsmajoritetens ögon ovälkomna förslaget om en nationell flygskatt; regeringen uttalar i flygstrategin tydligt sin ambition att en sådan ska införas. Vidare reagerar utskottet på att regeringen i flygstrategin när det gäller Bromma flygplats endast hänvisar till den statliga samordnarens rapport Mer flyg och bostäder med tillägget att den avser återkomma i frågan. Mot denna bakgrund finner utskottet det otillfredsställande att regeringen har valt att redovisa tillkännagivandet som slutbehandlat. Utskottet vill även påminna om att riksdagens åsikt i denna fråga åter underströks med tydlighet i mars 2017 i ett nytt tillkännagivande om att regeringen snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (rskr. 2016/17:185).

I tillkännagivandet om lastbilars och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206) framhålls behovet av att regeringen skyndsamt utarbetar erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på 74 ton tillåts trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, liksom behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller

frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter. I redovisningen av ärendet hänvisar regeringen till att propositionen Godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112), som presenterades i februari 2017, innehåller ett förslag om en ny bärighetsklass: BK4. Utskottet vill mot bakgrund av detta framhålla att det ställer sig positivt till lagförslaget men invänder mot regeringens uttalanden i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 bl.a. bör vägledas av principen att detta inte får åsidosätta regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart, vilket utskottet inte anser ligger i linje med riksdagens tillkännagivande. I praktiken skulle en sådan begränsning kunna innebära att endast ca 8 procent av det statliga vägnätet, fördelat i fem åtskilda geografiska områden, upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton. Utskottet är medvetet om att tillkännagivandet inte är slutbehandlat, men vill trots det framföra den oro som finns över att regeringen hittills i beredning har infört nya principer som strider mot tillkännagivandets intentioner. I sammanhanget vill utskottet även påminna om att det i betänkande 2016/17:TU14 Väg- och fordonsfrågor valde att tillgodose motionsyrkanden om att anta regeringens proposition med ändrade motivuttalanden. Utskottet noterar vidare att regeringen inte redogör närmare för beredningsprocessen för det delmoment i tillkännagivandet som rör frågan om att tillåta längre fordonsekipage. Även i denna fråga vill utskottet hänvisa till betänkande 2016/17:TU14 där utskottet också föreslår att ett tillkännagivande riktas till regeringen om att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Avslutningsvis finner utskottet det således viktigt att påtala att regeringen inte bara bör behandla riksdagens tillkännagivanden skyndsamt utan även samvetsgrant och under parlamentariskt ansvar.

Stockholm den 27 april 2017

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S), Lotta Finstorp (M) och Lars Tysklind (L).

Avvikande mening

Riksdagens tillkännagivanden om en strategi för luftfarten och om lastbilers och bussars längd och vikt (S, MP, V)

Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S) och Rikard Larsson (S) anför:

Vi anser att tillkännagivandet om en luftfartsstrategi (rskr. 2014/15:144) har hanterats på ett tillfredsställande sätt genom beslutet om en sådan strategi: En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin beaktas flygets stora betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft, liksom dess betydelse när det gäller att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter inrikes och utrikes. Vi välkomnar den inriktning som uttrycks i flygstrategin om att den ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Vi vill även framhålla att flygstrategin innehåller tydliga prioriteringar och en bredd av fokusområden samt att den har tagits fram i samverkan med flera av branschens aktörer. Liksom regeringen framför i sin redogörelse kommer strategin att utgöra en plattform för det fortsatta arbetet med att utveckla flygets roll och förutsättningar i transportsystemet. Vi vill i sammanhanget även påminna om att frågan om en nationell flygskatt inte bereds av trafikutskottet samt att skatteutskottet i betänkande 2016/17:SKU24 Punktskatter har avstyrkt motionsförslag om att inte införa en flygskatt med hänvisning till pågående beredning inom Regeringskansliet.

I fråga om den beredning som hittills har gjorts av tillkännagivandet om lastbilers och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206) är vi positiva till att regeringen i proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor anger att ett upplåtande av ett vägnät för den nya bärighetsklassen BK4 bör vägledas av vissa principer för att säkerställa att vägnätet öppnas upp på ett ansvarsfullt sätt. Begränsningarna motiveras av infrastrukturens fysiska förutsättningar, men även av regeringens ambition att uppmuntra miljövänliga järnvägs- och sjöfartstransporter i de fall där dessa alternativ finns till hands. Ett generellt införande av den nya bärighetsklassen på hela det vägnät som har de fysiska förutsättningarna riskerar att leda till en överflyttning av gods från sjöfarten och järnvägen till vägtransporter – en utveckling som vi är angelägna om att motverka. Vidare vill vi påminna om att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. För att klara omställningen måste samhället använda transporter smartare, vilket inbegriper en överflyttning av godstrafik från väg till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss, inte tvärtom. Vad gäller frågan om att tillåta längre lastbilar anser vi att det är lämpligt att avvakta det pågående arbetet i frågan.