

Kopia till

kn.kl@regeringskansliet.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker huvuddelen av förslagen i betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33). Myndigheten lämnar synpunkter på vissa förslag och avstyrker bland annat de föreslagna införandetidpunkterna för ändringar i fordonsskatten samt den föreslagna utformningen av bestämmelserna om miljözoner.

Transportstyrelsen anser att införandet av ändringarna i fordonsskatten bör samordnas och planeras med hänsyn till de praktiska förutsättningarna för genomförandet. När det gäller miljözoner anser myndigheten att indelningen av fordon bör utgå från lätta respektive tunga fordon. Myndigheten bedömer även att konsekvensanalysen av förslagen om miljözoner behöver utvecklas, så att förslagets effekter och konsekvenser för berörda aktörer kan bedömas.

Transportstyrelsen lämnar därutöver synpunkter på bland annat reduktionsplikten, hanteringen av avancerade biodrivmedel och RFNBO samt förslagen om klimatpremien för arbetsmaskiner, pumplagen och miljöklassningen av drivmedel.

Nedan redovisas myndighetens synpunkter i betänkandets ordning.

Transportstyrelsens synpunkter

9.1.1 Skärp och förläng malus för lätta fordon

Transportstyrelsen tillstyrker att malusperioden för lätta fordon ska förlängas från 3 till 5 år. Myndigheten avstyrker införandedatumet, den 1 januari 2028 eller senare.

9.1.2 Ta bort bränslefaktorn respektive bränsletillägget för dieselfordon i fordonsskatten

Transportstyrelsen tillstyrker att bränslefaktorn respektive bränsletillägget för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i den koldioxidbaserade fordonsskatten tas bort. Myndigheten avstyrker införandedatumet, den 1 januari 2028.

9.1.3 Höj grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten samt sänk gränsen för när beloppet börjar tas ut

Transportstyrelsen tillstyrker att grundbeloppet i fordonsskatten ska höjas från 360 kronor till 420 kronor samt att koldioxidbeloppet ska höjas från 22 till 25 kronor. Myndigheten avstyrker införandedatumet, den 1 februari 2028.

Transportstyrelsen ser gärna en gemensam införandetidpunkt för områdena i avsnitt 9.1.1, 9.1.2 och 9.1.3. Av praktiska skäl förordar myndigheten andra införandemånader än januari och juli.

9.2.4 Förenkla reglerna för införande av miljözoner med nollutsläppsfordon

Transportstyrelsen tillstyrker att miljözonsbestämmelserna uppdateras för att bli mer träffsäkra och förbättra möjligheter till att hantera lokala problem med luftkvalitet och buller.

Myndigheten avstyrker förslagets uppdelning av bestämmelserna om miljözon klass 3 efter personbilar och efter lastbilar samt bussar.

Myndigheten ser det som mer lämpligt att göra uppdelningen efter lätta fordon (personbilar, lätta lastbilar samt lätta bussar) och tunga fordon (tung lastbilar samt tunga bussar). Denna uppdelning förekommer redan mellan miljözon klass 1 och miljözon klass 2. Uppdelningen skulle även bidra till att minska påverkan på privatpersoner då privatpersoner även använder lätt lastbil och lätt buss. Små företag som i städer har en verksamhet som hantverk, service och transport är mer känsliga för ekonomiska konsekvenser och använder i många fall personbil, lätt lastbil eller lätt buss. Fordonsflottan av personbilar, lätt lastbil och lätt buss har även kommit längst vad det gäller att vara eldriven. Förslaget, som det ser ut, riskerar att slå väldigt hårt mot små företag.

Dagens bestämmelser om miljözoner är framtagna för att hantera lokala problem (luftkvalitet och buller), detta gör att dessa bestämmelser inte är lämpliga för att ha en liten indirekt positiv effekt på ett nationellt problem (användning av fossila bränslen). Detta gör att legitimiteten att använda lokala trafikföreskrifter för att hantera nationella utmaningar kan ifrågasättas. Nationella utmaningar bör hanteras med nationella styrmedel och inte

genom lokal trafikreglering. I detta fall så blir hanteringen av ett nationellt problem beroende av att det finns luftkvalitets- eller bullerproblem i kommuner som kan motivera ett införande av miljözonsbestämmelser. Ska miljözonsbestämmelserna uppdateras så bör de uppdateras utifrån att syftet är att skapa bättre förutsättningar för att hantera lokala problem med luftkvalitet och buller.

I förslaget saknas följdändringar i militärtrafikförordningen (2009:212). Bestämmelserna i 2 kap. 7 § militärtrafikförordningen behöver kompletteras i linje med övriga följdändringar i trafikförordningen.

9.3.2. Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget till nytt stöd för eldrivna arbetsmaskiner och bedömer generellt sett att förslaget är rimligt och väl genomtänkt. Transportstyrelsen håller med om att det är nödvändigt att dessa maskiner kan registreras i ett register och myndigheten har framhållit i sitt regeringsuppdrag att ett branschägt register blir mest kostnadseffektivt och har kortast införandetid.

10.2.1 Nya nivåer i reduktionsplikten

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om nya reduktionspliktsnivåer fram till 2030. Samtidigt vill myndigheten påpeka att det idag finns internationellt överenskomna gränsvärden för inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel för att garantera fordons och motorers funktion som det är viktigt att beakta när höjda reduktionspliktsnivåer sätts.

10.5.1 Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget och har följande synpunkt. Myndigheten tolkar texten som att det finns risk för dubbelräkning av utsläppsminskningar om samma drivmedel (RFNBO) dels räknas som en del av leverantörernas reduktionsplikt, dels registreras som fartygs- och flygbränsle i internationell statistik.

12.3.1 Pumplagen har spelat ut sin roll

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att avveckla pumplagen. Förslaget innebär att myndighetens uppgifter avseende central tillsyn och dispenshantering enligt lagen kan upphöra. Detta bedöms kunna bidra till en minskad administrativ belastning för myndigheten och en tydligare ansvarsfördelning mellan berörda aktörer.

12.3.2 Den svenska miljöklassningen av drivmedel kan tas bort inom några år

Transportstyrelsen tillstyrker ambitionen att förenkla regelverket för drivmedel genom att avveckla den svenska miljöklassningen och i större utsträckning anpassa regelverket till europeiska standarder. Detta kan förenkla både för industrin och myndigheten.

14. Konsekvensanalys

Konsekvensanalysen i utredningen är av en mer generell karaktär vad det gäller förslaget om ändrade miljözonsbestämmelser och det går inte att utläsa vilka problem som ska hanteras, vilka alternativ till förslaget som finns och varför dessa förslag är att föredra.

I avsnitt 9.2.4 beskrivs fördelar med förslaget men det är en begränsad nyansering med de negativa aspekterna med förslaget. Det saknas även en beskrivning av vilka effekter som just förslaget enligt avsnitt 9.2.4 kommer att medföra. Det går därför inte att utläsa vilka effekter som kommer vara följden av förslaget om att ändra bestämmelser om miljözoner.

Ska förslaget i avsnitt 9.2.4 omarbetas enligt Transportstyrelsens förslag så behöver en konsekvensutredning utföras. Den behöver utreda vilka effekter och konsekvenser som författningsförslaget innebär.

15.4 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Transportstyrelsen avstyrker författningsförslaget, uppdelningen av miljözon klass 3 och skapandet av miljözon klass 4 bör istället vara enligt följande:

- Miljözon klass 3 – omfattar tung lastbil, tung buss
- Miljözon klass 4 – omfattar personbilar, lätta lastbilar, lätta bussar

Författningsförslaget som presenteras överensstämmer inte med den föreslagna strukturen av 4:e, 11:e, 13:e och 14:e kapitlen i trafikförordningen som presenteras i Promemoria Effektiva vägtransporter och skulle därför behöva omarbetas.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Markus Backlund, sakkunnig miljö Hulda Winnes och utredare Barbro Torstensson, den senare föredragande.