

Datum  
2014-05-16Dnr/Beteckning  
TSG 2014-416Ert datum  
2014-02-13Er beteckning  
N2014-743-E

Kopia till

n.registrator@regeringskansliet.se  
martin.palm@regeringskansliet.seNäringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss av utredningen Fossilfrihet på väg

### Sammanfattning

Transportstyrelsen efterfrågar förtydliganden när det gäller författningsförslag som berör vägtrafikskattelagen, lag om registreringskatt på fordon, förordning om supermiljöbilspremie samt förordning om miljöpremier för vissa motorfordon med lägre koldioxidutsläpp.

I och med att inrikesflyget är en del av EU:s utsläppshandelssystem anser Transportstyrelsen att det är bättre att verka för ett mer välfungerande utsläppshandelssystem än att införa en skatt på inrikes flygresor.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om energimärkning av personbilar och lätta lastbilar, men ser en svaghet i att det inte finns någon fördel för alternativbränslebilar i klassindelningen.

Transportstyrelsen håller med om bedömningen att det efter 2020 behövs ett mer omfattande kvotpliktssystem för biodrivmedel, och att en prispremiemodell kan behöva inrättas, men anser att utredningen inte har beaktat potentialen med drop-in-bränslen för vägtrafiken i tillräckligt hög grad.

Angående förslaget om att ta fram förslag på åtgärder inom trafikledning och trafikinformation, så anser Transportstyrelsen att uppdraget bör ges till Trafikverket.

Transportstyrelsen anser inte att utredningens förslag om uppdrag gällande längre och tyngre lastbilar behövs, i och med att berörda myndigheter har fått ett regeringsuppdrag som syftar till att tillåta trafik med fordon med en vikt upp till 74 ton.

Vad gäller bilpooler, så konstaterar Transportstyrelsen att området är komplext och att fler myndigheter bör ingå i det föreslagna uppdraget om rätt för kommunerna att reservera parkeringsplats för bilpooler.

Transportstyrelsen anser att Trafikverket är mest lämpat för förslaget om att utreda och föreslå kompletterande upphandlingskrav för bilpooler, och att det av utredningen inte tydligt framgår vilka aktörer/bilpooler som avses i förslaget.

Angående förslaget om att tillgängliggöra data om gällande hastighetsgräns i förhållande till förarens hastighet, så anser Transportstyrelsen att det är mycket viktigt att ta ställning till om också uppgifter från vägtrafikregistret ska vara en del i detta. Dessutom är det väsentligt att beakta bestämmelserna i personuppgiftslagen, PUL.

Transportstyrelsen anser att det är oklart vad en separat kvotplikt för inrikes sjöfart skulle uppnå till skillnad från den kvotplikt som regeringen föreslagit.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Transportstyrelsen anser att utredningens avgränsning av begreppet fossiloberoende fordonsflotta till vägtransportsystemet är bra, i synnerhet som utredningens definition innebär att det dessutom ska finnas tillräcklig tillgång till fossilfritt drivmedel och inte enbart att fordonet har möjlighet att gå på fossilfria alternativ. För luftfarten och sjöfarten kommer det med all sannolikhet att ta längre tid än till 2030 att driva fartyg och luftfartyg på enbart fossilfri energi.

Transportstyrelsen instämmer i utredningens slutsatser att det krävs stora insatser inom de fem åtgärdsområden som utredningen definierat. Arbetet med att ta fram styrmedel och åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp behöver starta upp snarast för att det ska finnas tid till omställning till år 2030.

Utredningen presenterar två alternativa paket av typen bonus-malus för lätta fordon. Baserat på utredningens beskrivningar ser Transportstyrelsen båda dessa alternativ som genomförbara. Samtidigt konstaterar myndigheten att alternativ 1 kräver större resurser avseende systemutveckling och handläggning/administration. Detta alternativ ställer också särskilda krav på tydliga och väl fungerande kommunikationsvägar mellan Skatteverket och Transportstyrelsen då beslutet många gånger ligger på Skatteverket medan det är Transportstyrelsen som ska verkställa dem.

Transportstyrelsen konstaterar att även alternativ 2 kräver vissa justeringar i system och handläggning, men av mindre omfattning än alternativ 1.

## Författningsförslag

### 1.5 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Förslaget innebär att bestämmelserna ska gälla för fordonsår 2015. Det behöver dock förtydligas om detta avser fordon som registreras före 1 januari 2015 med fordonsår 2015 eller om det endast gäller fordon som registreras från och med 1 januari 2015 med fordonsår 2015.

I 2 kap. används olika begrepp för personbilar. I 7a § används begreppet personbilar och i 7b § används begreppen personbilar klass 1 och klass 2. Enligt myndighetens uppfattning skulle det bli tydligare om personbilar klass 1 och klass 2 också användes i 7a §.

I 2 kap. 9 § anges att ”Koldioxidbeloppet är en krona för varje *helt gram koldioxid*”. Eftersom det förekommer decimaler vid registrering av koldioxidvärdet i vägtrafikregistret, behöver det förtydligas hur avrundningen ska ske.

### 1.10 Förslag till lag om registreringsskatt på vissa motorfordon

Utredningen föreslår att en koldioxidbaserad registreringsskatt ska betalas till staten för vissa motorfordon enligt den nya föreslagna lagen.

Transportstyrelsen har noterat att den nya föreslagna lagen i stora delar liknar lag (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon m.m. Såvitt Transportstyrelsen kan erinra upphörde emellertid den lagen på grund av att EU ansåg att en sådan lagstiftning och skatt kunde hämma den fria rörligheten av fordon mellan medlemsstaterna. Eftersom den nya föreslagna lagen om registreringsskatt kan vara av samma karaktär som försäljningsskatt skulle det kunna innebära kritik från EU.

I 2 kap. används begreppet personbilar. I andra författningstexter inom området används begreppet personbilar klass 1 och klass 2 och myndigheten anser att det är en fördel om det också görs i denna författningstext.

Därutöver anges i bestämmelsen att koldioxidutsläppet ska avrundas till helt gram i likhet med förslaget till ändring av 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen. Även här behöver det förtydligas vilken avrundningsregel som ska användas i de fall decimaler för koldioxidvärdet anges i vägtrafikregistret.

I 2 kap. hänvisas till värdet för koldioxidutsläppet. Myndigheten anser att det tydligare behöver framgå i texten att det är blandad körning som avses.

I 4 kap. 1§ framgår bland annat i vilket skede en eventuell registreringsskatt ska erläggas. Det finns en risk att konsumenten drabbas av en oförutsedd kostnad för registreringsskatt då ett nytt fordon ställs på första gången, eftersom fordonet normalt sett är avställt hos tillverkaren/importören.

I 5 kap. 2§ framgår att om inte registreringskatten kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret ska skatten bestämmas till vad som framstår som skäligt med hänsyn till uppgifterna i ärendet. Det behöver tydliggöras dels vad som ligger till grund för vad som är ”skäligt”, dels vilken myndighet som beslutar om registreringskatt i dessa fall.

#### **1.13 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie**

I utredningen föreslås att premien ska höjas från 40 000 kronor till 50 000 kronor eller 70 000 kronor. I förslaget anges att den nya hanteringen av supermiljöbilspremien ska träda i kraft så snart som möjligt. Beroende på om och när förslaget ska träda i kraft kan det bli knappt om tid att hinna genomföra nödvändiga ändringar i ärendehandläggningen fram till den tidpunkten. Det behövs också tydliga riktlinjer för handläggningen av premien.

#### **1.14 Förslag till förordning om miljöpremier för vissa motorfordon med lägre koldioxidutsläpp**

Även när det gäller detta förslag uppstår ett antal frågor. Ett par av dem är i linje med tidigare synpunkter om bland annat vilket koldioxidvärde det är som avses och vilken avrundningsregel som ska användas i de fall koldioxidvärdet är angett med decimaler i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsens tolkning är att miljöbilspremier ska utbetalas i två steg där det andra i sin tur är uppdelat i två alternativ enligt § 8 och § 9. Då detta kan komma att kräva en del administration behöver det klargöras om det är fordonsägaren som ska ansöka om premierna eller om Transportstyrelsen ska ansvara för att identifiera de bilar som är berättigade till respektive premie.

### **12.3 Sjöfarten**

För sjöfart anser utredningen att införande av EU:s direktiv om inre vattenvägar samt marginalkostnadsbaserade farledsavgifter (avsnitt 7.6.3) kan öka konkurrenskraften hos inlands- och kustnära sjöfart. Enligt utredningen skulle detta även i viss mån kunna motverka kostnadsökningar till följd av ökade miljökrav. Transportstyrelsen vill påpeka att ett fartyg som blir certifierat för inre vattenvägar kommer få *ökade* miljökrav, krav som är skarpare än SECA-reglerna efter 2015. Transportstyrelsen vill även påpeka att regeringen i sin handlingsplan för svensk sjöfartsnäring (N2013/342/TE) pekat ut att ett införlivande av inre vattenvägar ska ske. Arbetet med införlivandet pågår på Transportstyrelsen. På Sjöfartsverket pågår en översyn av farledsavgifterna.

### 12.6.3 Flyget

Med anledning av att inrikesflyget är en del av EU:s utsläppshandelssystem anser Transportstyrelsen att införandet av exempelvis en skatt på flygresor skulle innebära en dubbelreglering. Ett bättre alternativ är att Sverige verkar för ett mer välfungerande utsläppshandelssystem exempelvis genom att antalet utsläppsrätter minskas. Transportstyrelsen anser inte att det är en framkomlig väg att Sverige, vid en avsaknad av ett beslut om ett globalt styrmedel, bör överväga unilaterala åtgärder som komplement till EU:s utsläppshandel för att reglera flygets klimatpåverkan. En skatt på inrikes flyg skulle kunna innebära en minskad tillgänglighet samtidigt som minskningen av koldioxidutsläppen från det svenska inrikesflyget skulle utgöra en mycket liten del av utsläppen inom EU.

### 14.5.10 Energimärkning av personbilar och lätta lastbilar

Transportstyrelsen anser att förslaget om energimärkning av personbilar och lätta lastbilar är väl genomarbetat och ger en tydlig och lättbegriplig bild av bilens grad av energieffektivitet. Den information som ges på märkningen utöver energiklassen är också relevant. Det är också bra att graderingen är tätare för de effektivare bilarna och att det är energieffektiviteten som styr klassindelningen så att det även för elbilarna finns incitament till förbättring både nu och i framtiden.

Transportstyrelsen ser dock en svaghet i att det inte finns någon fördel för alternativbränslebilar i klassindelningen. Detta kommer förmodligen ytterligare att minska efterfrågan på sådana bilar. Transportstyrelsen har dock förståelse för att det är svårt att utforma ett system som fångar upp alternativbränslena utan att det blir för komplicerat. Ett förslag är att en bil med möjlighet att tanka förnybart bränsle får kvalificera sig till den närmast bättre klassen.

### 14.5.12 Eco-innovations

Transportstyrelsen är positiv till utredningens förslag om att myndigheten i samråd med Trafikverket får i uppdrag att analysera effekterna av eco-innovations i nationella styrmedel. Det ger förutsättningar att stimulera användandet av fordon som har lägre utsläpp av klimatgaser i verklig användning och inte bara i testcykeln.

Om resultatet av den utredningen påvisar ett behov av framtagande av nya regelverk eller revidering av befintliga, bör det ges ett uppdrag till Transportstyrelsen att föreslå dessa författningsförslag.

Transportstyrelsen anser att för att systemet ska bli administrativt okomplicerat bör utgångspunkten vara att det inte är andra uppgifter än de

som finns på CoC<sup>1</sup> som ska föras in i vägtrafikregistret när det gäller fordonets tekniska uppgifter. Om så är fallet ska Sverige driva frågan om att sådan uppgift ska vara en del i ett CoC.

#### 14.6.2 Miljölastbilspremie

Transportstyrelsen är positiv till utredningens förslag att införa en miljölastbilspremie samt att utreda hur en sådan premie kan införas i regelverken. Om nödvändigt ska den utredningen ta fram underlag för att Sverige ska kunna ansöka om godkännande från EU att införa en miljölastbilspremie som statsstöd.

För att kunna utnyttja möjligheterna som följer av bestämmelserna om gruppundantag måste det vara möjligt att få fram uppgifter om en jämförbar lastbil, det vill säga en lastbil som drivs av konventionella drivmedel. Det finns praktiska svårigheter med att få fram sådana uppgifter jämfört med förhållanden för lätta fordon (supermiljöbilspremien). Om det inte går att finna en sådan lösning är alternativet att ansöka hos EU om att få miljölastbilspremien godkänd som statsstöd.

Transportstyrelsen anser även här att uppgifterna för att fastställa en sådan premie ska kunna härledas till uppgifter på CoC som är en uppgift som registreras i eller framgår av vägtrafikregistret.

#### 14.7 Styrmedel för övergång till biodrivmedel

Transportstyrelsen instämmer med utredningens bedömning att det efter 2020 sannolikt behövs ett mer omfattande kvotpliktssystem där även rena och höginblandade biodrivmedel är inkluderade med en möjlighet till handel samt att kvotplikten baseras på minskning av växthusgasutsläpp.

Transportstyrelsen instämmer även i att en prispremiemodell kan behöva inrättas för att underlätta investeringar i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel från avfall, biprodukter, cellulosa och hemi-cellulosa.

Transportstyrelsen anser att utredningen inte har beaktat möjligheten eller potentialen med så kallade drop-in-bränslen i tillräckligt hög grad. Drop-in-bränslen är bränslen som kan tillverkas av biomassa som har fördelen att de kan användas i den befintliga fordonsparken, utan att fordon eller motorer behöver anpassas för drift med dessa bränslen. Ett sådant exempel är HVO<sup>2</sup> som kan ersätta dieselbränsle, både som låg eller hög inblandning i diesel men kan även användas som ett eget bränsle.

---

<sup>1</sup> CoC (Certificate of Conformity = Intyg om överensstämmelse).

<sup>2</sup> Hydrerad vegetabilisk olja

### 14.7.3 Minskad mängd tankad E85

Transportstyrelsen är positiv till utredningens förslag om att tillsätta en utredning om orsakerna till minskad mängd tankad E85 och anser att det är ett bra förslag att utredningen genomförs av Energimyndigheten i samråd med Trafikverket och Transportstyrelsen. Transportstyrelsen anser även att det vore bra att komplettera uppdragsbeskrivningen med uppgiften att ge förslag på åtgärder för att om möjligt öka mängden tankad E85.

### 14.14.1 Trafikledning och trafikinformation

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om ta fram förslag på åtgärder inom trafikledning och trafikinformation för väg och järnväg, men anser att uppdraget bör ges till Trafikverket. Transportstyrelsen kan annars hamna i intressekonflikt p.g.a. sin roll som tillsynsmyndighet när det gäller trafikledningens verksamhet.

### 14.14.3 Längre och tyngre lastbilar

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen och Trafikverket får i uppdrag att föreslå och genomföra nödvändiga förändringar så att trafik med längre och tyngre lastbilar kan tillåtas på lämpliga delar av vägnätet. Detta är en viktig fråga som Transportstyrelsen och Trafikverket på olika sätt redan arbetar med. Ett exempel på detta är det regeringsuppdrag som gavs till ovan nämnda myndigheter i april 2014 och som syftar till att tillåta trafik med fordon med en vikt upp till 74 ton. Beräkningar som genomförts inom de försök och tester som pågår visar att såväl längre som tyngre fordonståg har en mycket större potential för att minska miljöbelastningen än vad man kan se i tekniska utvecklingar.

Transportstyrelsen anser att ytterligare uppdrag inte behövs i och med att förslaget redan ingår i det pågående regeringsuppdraget.

### 14.14.4 Bilpooler

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen får i uppdrag att utreda frågan om rätt för kommunerna att kunna reservera parkeringsplats för bilpoolsfordon på gatumark. Transportstyrelsen konstaterar att det finns ett flertal utredningar som rör begreppet bilpool. Myndigheten anser att dessa behöver samordnas så att frågan om bilpooler kan ses i ett bredare perspektiv; dels uppställning av bilpoolsbilar i ett samhällsplaneringsperspektiv där det inte enbart handlar om uppställning på gatumark; dels bilpooler (som behöver definieras) i relation till uthyrning av fordon enligt lagen (1998:492) om biluthyrning och leasing. Det föreslagna uppdraget som rör upphandlingskrav för bilpoolsbilar, liksom förslaget som rör förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter, bör därför



samordnas med ovanstående uppdrag. Alla dessa frågor skulle kunna ingå i samma uppdrag.

Transportstyrelsen konstaterar vidare att området är komplext och att det handlar såväl om markfrågor som om andra regelverk. Av den anledningen är det Transportstyrelsens åsikt att fler myndigheter bör ingå i uppdraget, förslagsvis Boverket, Konkurrensverket, SKL samt Trafikverket. Möjligen är den sistnämnda myndigheten lämplig att samordna uppdraget.

Bifogat remissvaret finns ett överklagningsbeslut som tydligt pekar på svårigheterna med dagens lagstiftning och därmed även pekar på vad ett sådant uppdrag som utredningen föreslår skulle kunna omfatta.

Vad gäller förslaget om att förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter kompletteras med råd om bilpooler, ställer sig Transportstyrelsen frågande till om det är lämpligt att ha råd i en förordning som ska styra myndigheternas arbete. Däremot ser Transportstyrelsen inga svårigheter med att myndigheterna årligen svarar på uppföljningsfrågor om bilpool.

Transportstyrelsen ser positivt på utredningens förslag om att utreda och föreslå upphandlingskrav för bilpooler utöver de som definieras i förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Transportstyrelsen menar att Trafikverket, som arbetat med frågor kring bilpooler, är mest lämpat för uppdraget. Transportstyrelsen, som ansvarig myndighet för uppföljning av förordningen, bör medverka i samråd med Trafikverket.

Transportstyrelsen menar vidare att det av utredningen inte framgår vilka aktörer/bilpooler som avses i förslaget, något som bidrar till de oklarheter och den brist på helhetssyn som beskrivs i svaret till förslag om parkering för bilpoolsbilar ovan.

#### 14.15 Försäkringslösningar för ökad hastighetsefterlevnad

Utredningen ser att det finns möjligheter för försäkringsbolag att prissätta risken för olyckor om bra data skulle vara tillgänglig om gällande hastighetsgräns i förhållande till förarens hastighet. Vidare anför utredningen att det behövs en förbättrad kvalitet på data i den nationella vägdatatabasen för att möjliggöra detta.

Transportstyrelsen bedömer att det är mycket viktigt att ta ställning till om också uppgifter från vägtrafikregistret ska vara en del i en sådan försäkringslösning. Beroende på vilket val av lösning som görs och vilken väg som kommer att föreslås så är det också väsentligt att beakta bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204), PUL. I 21 § anges att det



är förbjudet för andra än myndigheter att behandla personuppgifter om lagöverträdelse som innefattar brott, domar i brottmål m.m.

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget att Trafikverket följer upp kvalitetsutvecklingen i den nationella vägdatabasen (NVDB), och föreslår att uppdraget sker i samråd med Transportstyrelsen och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

För ett antal år sedan genomförde dåvarande Vägverket en omfattande förstudie i detta ämne. Om regeringen avser att arbeta vidare med något förslag i den riktning som utredningen föreslår så kan en del information hämtas från den nämnda förstudien<sup>3</sup>.

I sammanhanget vill vi uppmärksamma att Transportstyrelsen sedan 2010 tillhandahåller en webbtjänst benämnd Svensk Trafikföreskriftssamling (STFS). Trafikföreskrifterna inrapporteras av olika myndigheter, framförallt kommuner och Trafikverket, som sedan kungörs via Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter (RDT). RDT innehåller även bearbetningsbar och vägnätsanknuten information om trafikföreskrifterna (s.k BTR-information) som Transportstyrelsen kan bearbeta via ett program för att härleda vilken trafikregel som ska tillämpas på varje vägsträcka (det kan finnas regler i flera lager). De härledda trafikföreskrifterna hämtas sedan automatiskt av Trafikverket för att läggas in NVDB. För de myndigheter som inte levererar trafikföreskrifter med BTR-information genomför Transportstyrelsen successivt så kallad BTR-komplettering för trafikföreskrifterna. Dock finns det ganska stora brister i indata till RDT för att kvaliteten ska kunna garanteras.

Ett förslag till uppdrag skulle därför kunna vara att Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket utreder på vilket sätt kvaliteten på data från beslutsmyndigheterna (främst kommuner, länsstyrelser och Trafikverket) skulle kunna nå en acceptabel nivå. Genomförandet av uppdraget bör ske i samverkan med SKL.

#### 14.16.3 Sanktionssystem för myndigheters bilar och bilresor

Transportstyrelsen är positiv till förslaget att införa ett sanktionssystem för myndigheter som inte följer förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Transportstyrelsens uppföljningar visar att många myndigheter inte uppfyller förordningens krav och det kan därför behövas en sanktionsavgift för att öka efterlevnaden.

En grundprincip för ett sanktionssystem bör vara att det finns ett tillräckligt utbud av bilar så att myndigheterna kan köpa godkända bilar som uppfyller

---

<sup>3</sup> ”Innovativa försäkringslösningar som incitament för förbättrat förarbeteende”. Vägverket 2008.

verksamhetens behov. Flera myndigheter har rapporterat till Transportstyrelsen att utbudet av miljöbilar som uppfyller verksamhetens behov inte räcker till. Det handlar om fyrhjulsdrivna fordon med stor lastförmåga och hög markfrigång. Dessa myndigheter anger ”särskilda skäl” för att bli godkända. Dessutom är det idag stora problem att hitta utryckningsfordon som uppfyller både förordningens krav och kraven på motorstyrka och framkomlighet. Givetvis måste ett sanktionssystem ta hänsyn till detta så att det går att göra rätt såväl för den upphandlande myndigheten som för den myndighet som bedömer hur systemet efterlevs.

Transportstyrelsen instämmer med att uppdraget bör utföras i samråd med Statens inköpscentral. Trafikverket har kompetens om upphandlingskrav inom detta område och samråd bör genomföras även med denna myndighet.

#### 14.18 Kvotplikt för flygbränslen och sjöfart som används i inhemsk trafik

Transportstyrelsen ser positivt på att frågan om tillgång till biobränslen för flyget lyfts upp i utredningen. Transportstyrelsen handleder för närvarande vid ett examensarbete, där möjligheterna att införa en kvotplikt för biobränsle på Sveriges jetbränslemarknad undersöks.

Inrikes sjöfart är en del av den kvotplikt som regeringen redan har föreslagit. Kvotplikten gäller den, idag, låga andel dieselbränsle som inhemsk sjöfart använder. Transportstyrelsen håller med utredningen om att användningen av dieselbränsle kan öka för inhemsk sjöfart på grund av kommande svavelregler och att en kvotplikt inte ska ställa orimliga krav på leverantörer och användare. Transportstyrelsen vill tillägga att användandet av dieselbränsle för fartyg skulle kunna öka även på grund av att fartyg vill bli certifierade för inre vattenvägar och därmed får ökade miljökrav. Det är dock oklart för Transportstyrelsen vad en separat kvotplikt för sjöfarten skulle uppnå till skillnad från den kvotplikt som regeringen föreslagit. Argumentet att inhemska fartyg som påverkas av kvotplikten annars skulle bunkra utomlands är inte underbyggt. Olika alternativ för kvotplikt för sjöfarten skulle dock kunna vara aktuellt för en utredning.

#### 14.19 Sverige bör vara pådrivande inom EU, IMO och ICAO

Transportstyrelsen har inom IMO och ICAO prioriterat klimatfrågan. Myndigheten deltar i flertalet arbetsgrupper vad gäller övervakning, rapportering och verifiering samt eventuella framtida styrmedel, såväl marknadsbaserade som operationella, för att minska både luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan. Transportstyrelsen kommer fortsätta driva detta arbete på flera fronter.

---

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Ingrid Cherfils, sjö- och luftfartsavdelningen, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen, avdelningsdirektör Anders Larsson, transportregisteravdelningen, avdelningsdirektör Anna Elvkull, skatte- och avgiftsavdelningen samt utredare Jenny Ryman, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef