

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Alexandra Wingmark

## Remissvar på promemoria – Höjda och miljödifferentierade vägavgifter

Transportstyrelsen har givits möjlighet att svara på remissen ”Höjda och miljödifferentierade vägavgifter” (Fi2018/01890/S2)

Transportstyrelsen presenterar nedan de synpunkter och reflektioner vi har gällande förslagen i promemorian.

### 11§

Transportstyrelsen har inget att erinra mot att det införs fler differentieringar i vägavgiften. Dock föreligger redan idag en svårighet att placera de fordon som saknar uppgift om Euro-klassning. Denna svårighet förstärks ytterligare som en följd av ytterligare differentiering. I dagsläget klassas alla de fordon som saknar uppgift om Euro-klass i Euro 0.

Euro-klass används generellt för att beskriva utsläppsnivån enligt EU gemensamma krav för godkännande av motorer. Först från utsläppsnivån för Euro-6 används begreppet Euro-klass i regelverket för typgodkännande av motorer. Uppgift om Euro-klass saknas därför för många äldre fordon.

Tidigare delades fordon in i miljöklasser baserat på utsläppsnivån, från 2011 delas fordon istället in i utsläppsklasser. För att passa in i en miljödifferentiering baserad på Euro-klass måste de tidigare miljöklassade fordonen tillskrivas en Euro-klass. I den hanteringen uppstår en oklarhet då miljöklasserna visserligen har en koppling, men är inte direkt ”översättbara” till Euro-klass.

Med tanke på fordonsflottans sammansättning och utveckling är det rimligt att anta att de flesta av de fordon som på grund av avsaknad av Euro-klass placeras i Euro 0 i själva verket klarar kraven för en högre Euro-klass. Transportstyrelsen menar att det kan finnas skäl att särskilt beakta detta då

placering i Euro 0 för de fordon som saknar euroklassning, i och med införandet av en differentierad vägavgift, betyder än påtagligt högre vägavgift än om de skulle klassas högre. Med utgångspunkt i ovanstående önskar Transportstyrelsen ett förtydligande när det gäller hur vägavgiften framgent ska bestämmas för de fordon som saknar Euro-klassning.

#### *Ikraftträdande*

Promemorian anger att ändringarna träder i kraft den dag regeringen beslutar. I promemorian bedöms dock att detta inte kan ske förrän tidigast 1 juli 2019. Transportstyrelsen bedömer utvecklingstiden för de föreslagna ändringarna till 7-8 månader. Till det kommer behov av ytterligare några månaders framförhållning för säkring av personella resurser för arbetet. I ljuset av det ser vi det inte som möjligt att genomföra de föreslagna ändringarna till 1 juli 2019. Också 1 januari 2020 innebär påtagligt snäva tidsramar och kräver att vi får klara besked under tredje kvartalet 2018.

#### *Konsekvenser för myndigheter och domstolar*

Transportstyrelsen bedömer att ändringarna som behöver göras för att anpassa it-systemet till promemorians förslag innebär initiala utvecklingskostnader som uppgår till 1,5 mnkr. Kostnaderna avser den skattefinansierade anslagsposten på Transportstyrelsens förvaltningsanslag och kan inte tas inom givna anslagsramar.

#### *Övriga reflektioner*

Promemorian innehåller motsägelsefulla uppgifter gällande vilken effekt i form av styrning mot miljövänligare fordonsflotta, förslaget kan föra med sig. På s.8 sägs att: "Förslaget om höjda och differentierade vägavgifter för tunga godsfordon kan bland annat bidra till en renare fordonsflotta och lägre utsläpp av kväveoxider och partiklar". Medan det på s.15 under "Effekter för miljön" sägs att: "Trots denna differentiering som gynnar fordon med låga luftutsläpp väntas avgiftshöjningen inte ha någon effekt på mängden transporter och inte heller styra val av fordonsinköp".

---

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande avdelningsdirektör Eva Lexon, och avdelningsanalytiker Jonny Geidne, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils  
Ställföreträdande generaldirektör