

m.remissvar@regeringskansliet.se

Regeringskansliet

Miljödepartementet

## Remissvar Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning.

Transportstyrelsen har tagit emot Trafikanalys rapport 2022:14 *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning*. Rapporten sammanfattar resultatet av regeringsuppdraget att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplan. Transportstyrelsen framför här sina synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget/förslagen men har följande synpunkter.

### 2.7 Avgränsningar

#### Hantering av parallella processer och uppdrag

Transportstyrelsen delar rapportens slutsats att den viktigaste process som pågår av de som påverkar den nationella klimatomställningen är förhandlingarna inom EU:s reformpaket Fit For 55. De olika lagstiftningsförslag som är under förhandling kan, om de blir verklighet, ge större effekter på transporternas utsläpp nationellt och inom EU än rapportens förslag.

### 4. Trafiklagsövergripande förslag

#### 4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

##### Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Trafikanalys föreslår att regeringen föreslår riksdagen att addera transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen "*Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt*". Transportstyrelsen har tidigare framfört att vi har svårt att se hur principen skulle bidra till att det

övergripande transportpolitiska målet bättre uppnås och är därför tveksamma till förslaget. Transportstyrelsen anser att ett förslag om en ny transportpolitisk princip behöver tas fram i ett genomgripande transportpolitiskt sammanhang.

Vi instämmer dock i att det svenska samhället behöver bli mer transporteffektivt för att omställningen ska kunna ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt. Fokus bör vara på att minska energi- och resursintensiva transportalternativ inte trafiken i sig.

Vi anser att nedanstående beskrivning (kursivt) av begreppet transporteffektivt samhälle är lämpligt att använda, beskrivningen överensstämmer i princip med den formulering som används av Trafikanalys i rapporten, en skillnad är att skrivningen nedan har med det sociala perspektivet.

*Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där de transporter som utförs är så effektiva som möjligt utifrån energi-, miljö-, sociala och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. I ett transporteffektivt samhälle är tillgängligheten god för alla medborgare samtidigt som mängden trafik som krävs för att uppnå tillgängligheten inte ökar.*

## **5. Förslag som rör vägtrafiken**

### **5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle**

#### **Paket för effektivitet – förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle**

Det föreslås att det på regioners och kommuners initiativ bör tillsättas en statlig förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Sådana paket ska bland annat kunna omfatta åtgärder för att påverka transportmönster och optimera användningen av befintlig infrastruktur. Trafikreglerande lokala trafikföreskrifter kan vara sådana åtgärder. Lokala föreskrifter kan överklagas med Transportstyrelsen som sista instans. Transportstyrelsen anser att det bör belysas ytterligare om det verkligen är lämpligt att staten, i egenskap av en förhandlingsperson, hanterar frågor som sedan kan bli föremål för överprövning hos en annan statlig instans.

#### **Sänk hastigheten i tätbebyggt område**

Förslaget att sänka den generella hastigheten inom tätbebyggt område från dagens 50 till 40 kilometer i timmen syftar främst till att skapa attraktivare tätortsmiljöer med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Detta

menar man i sin tur kommer att medföra positiva klimateffekter men även andra effekter.<sup>1</sup> Transportstyrelsen kan dock inte utläsa hur den föreslagna sänkningen skapar attraktivare tätortsmiljöer som ger förbättrade förutsättningar. Vår bedömning är att infrastrukturens utformning har en viktigare roll – man behöver planera, bygga och underhålla en attraktiv infrastruktur för gång- och cykeltrafik.

Om lagstiftaren bestämmer sig för att genomföra en sänkning av hastigheten behöver man titta vidare på hur detta bäst genomförs t.ex. vad gäller övergångsbestämmelser. Och för att uppnå hög regelefterlevnad och effekt är det viktigt att infrastrukturen utformas så att trafikanterna ges goda förutsättningar att följa hastighetsbegränsningarna. För att åstadkomma en sänkning av den faktiska färdhastigheten kan det behöva göras ändringar även i trafikmiljön.

### **Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder**

Trafikanalys föreslår en utökning av möjligheterna till statlig medfinansiering av åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (så kallade steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2-åtgärder).

Även utredningen Rätt för klimatet SOU 2022:21 innehåller författningsförslag som syftar till att stärka tillämpningen av fyrstegsprincipen. Tanken är att mer fokus ska läggas på effektiva steg 1- och steg 2 jämfört med tidigare. Utredningens förslag innefattar bland annat förslag om statlig medfinansiering.

Vi håller med om vikten av att fyrstegsprincipen får ett verkligt genomslag. Flera utredningar föreslår åtgärder för att få större genomslag för steg 1- och steg 2 åtgärder. Utredningarna föreslår lite olika sätt att nå genomslag, finansiering är en av frågorna. Vår synpunkt är att lagstiftaren bör skaffa sig en helhetsbild över samtliga förslag innan man går vidare.

### **5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon**

#### **Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar**

Miljözon klass 3 föreslås delas upp i en klass för personbilar och en klass för lastbilar (lätta och tunga) och bussar. Syftet är att underlätta kommuners

---

<sup>1</sup> Trafikanalys utredde frågan om sänkt hastighet redan i ett regeringsuppdrag från 2016. Då föreslog man en sänkning till 40 kilometer i timmen främst baserat på att det skulle bli en vinst i minskat antal döda och skadade i trafiken.

införande av miljözon klass 3. Vi delar utredningens bedömning att förslaget sannolikt har liten effekt på klimatutsläppen och att det är svårt att bedöma klimateffekterna då de beror helt på var och hur miljözon klass 3 införs.

Vi vill lyfta behovet av att även ta trafikantens perspektiv i beaktande. Dagens bestämmelser kan uppfattas som snåriga och har visat sig vara utmanande att förstå i vissa delar. Att införa ytterligare en uppdelning av de olika klasserna riskerar att leda till ytterligare komplexitet i bestämmelserna. Detta behöver synliggöras tydligare, liksom om det finns åtgärder för att motverka detta.

### **Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner**

Trafikanalys föreslår att Sverige inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil.

Transportstyrelsen instämmer med Trafikanalys att utkast på författningsförslaget behöver utredas djupare, bland annat med hänsyn till myndighetens möjligheter att implementera och administrera premien. Vi vill också understryka Trafikanalys slutsats om förslagets begränsade klimatnytta och relativt höga kostnad för staten.

Transportstyrelsen ser inte att den förslagna tidpunkten för ikraftträdande (den 1 januari 2024) är möjlig. Myndigheten har för närvarande flera stora och prioriterade utvecklingsprojekt, till exempel utvecklandet av ett nytt vägtrafikregister och har begränsade möjligheter att prioritera andra uppdrag.

Författningsförslaget innehåller en bestämmelse (41 a §) där det anges att Transportstyrelsen ska fatta formella beslut i de fall premie inte betalas ut av något annat skäl än att medel för premie saknas. Av vad Transportstyrelsen kan se framgår det inte av utredningen vad det är för andra skäl än att medel saknas som avses med bestämmelsen. Syftet med bestämmelsen framgår inte av utredningen, annat än att motivering behövs för att enskilda ska kunna angripa ett beslut genom överklagande. Vi tolkar föreslagen bestämmelse som enbart vara avsedd att gälla de fordon som man faktiskt skulle kunna få premie för, enligt 40 §, men det framgår inte på ett tydligt sätt. Kravet på att utfärda och lämna in mottagningsbevis gäller inte enbart uttjänta bilar som skulle kunna vara berättigade till premie, utan det gäller samtliga uttjänta bilar som lämnas in för skrotning.

Transportstyrelsen lämnade i tidigare yttrande en grov uppskattning av kostnader för implementering av skrotningspremie (exkl. löpande kostnader). Nya beräkningar har nu genomförts och Transportstyrelsen justerar kostnaden från 6,6 miljoner till 37,5 miljoner. Således gäller inte

uppgifterna i räkneexemplet som finns under rubriken *Energieffektiva fordon* i rapporten. Se närmare information under *Ekonomiska konsekvenser* nedan i remissvaret.

## **6. Förslag som rör sjöfarten**

Även om det inte tydligt lyfts som en utpekad åtgärd i rapporten vill Transportstyrelsen lyfta behovet att titta närmare på och utreda effektiva incitament som stödjer sjöfartens omställning och ger förutsättningar till finansiering av grön teknik. Exempel på incitament är rabatter och belöningssystem för fartyg som använder utsläppsfria drivmedel och teknik som leder till lägre utsläpp, alternativt koppling till existerande index och klassificering av fartyg.

## **7. Förslag som rör luftfarten**

### **7.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel**

Att staten går före genom att utanför reduktionsplikten upphandla hållbart flygbränsle för statens flygresor och flygtransporter kan bli kostsamt, men det kan öka trovärdigheten och vore ett sätt att bidra till ökad produktion av hållbart flygbränsle. Att staten verkar för ökad produktion av hållbara bränslen är av mycket stor vikt, men det kan finnas olika typer av styrmedel för att uppnå detta. Klimateffekterna av kommande EU-lagstiftning på luftfartsområdet behöver utvärderas innan fler nationella styrmedel utreds eller införs.

## **12. Vikten av uppföljning**

Många behöver bidra med information

Rapporten konstaterar att för att förbättra förutsättningarna för utformning och uppföljning av styrmedel på regional och lokal nivå, uppföljning av enskilda styrmedel samt att möjliggöra kvantifierade effektbedömningar krävs bland annat nya datakällor där näringsliv, offentlig sektor och privatpersoner behöver bidra med information.

Även om Trafikanalys anger att det inte ligger inom ramen för uppdraget att slå fast hur detta bör ske, utan att det behöver utredas separat vill Transportstyrelsen framföra att ett sådant arbete även bör inkludera en kartläggning av redan existerande datakällor (data, uppgifter, information, handlingar) som redan produceras och kan återanvändas.

## **Ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen**

### **Förslag om tillfällig skrotningspremie**

Med avseende på förslaget på att införa en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner hade Transportstyrelsen en mycket begränsad tid till att lämna en uppskattning på kostnadsuppgifter i juni 2022 när frågan om skrotningspremie lyftes upp. Justeringen av kostnadsuppgifter i detta remissvar, från 6,6 miljoner till 37,5 miljoner, baseras på beräkningar av utveckling av system för hantering av skrotningspremien, såsom ändringar i vägtrafikregistret och ärendehanteringssystemet, nytt systemstöd för ekonomiska beslut och koppling till reskontran. Detta gäller under en sjuårsperiod, med tyngdpunkten på utveckling av ett system under de två första åren.

Transportstyrelsen vill också tillägga att kostnaden för det föreslagna uppdraget såklart beror på den slutliga utformningen av författningsförslaget med ändringar i bilskrotningsförordningen (2007:186).

### **Förslag om uppdelade miljözoner och nya hastighetsbestämmelser**

Om förslaget att dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar respektive en för personbilar, utmynnar i ett regeringsuppdrag för Transportstyrelsen liksom om nya hastighetsbestämmelser i tätort skulle beslutas är vår bedömning att det får konsekvenser för myndigheten. Om uppdragen ska inrymmas i befintliga anslagsramar innebär det att andra uppdrag behöver prioriteras ner. I annat fall krävs en resursförstärkning med utökade anslagsramar.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Ingrid Cherfils, utredare Isabella Svensson och utredare Marie Malmenius, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör