



**Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm**

Remissvar – Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (I2021/00867)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Infrastrukturdepartementets remiss ”Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (I2021/00867)” per den 25 mars 2021.

I promemorian, som beskriver införandet av EU:s direktiv (EU) 2019/1161 (om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon) i svensk lag, föreslås ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster samt i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Det lämnas också förslag till en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet.

Svenska Taxiförbundet är i grunden positiva grunderna till EUs direktiv och för en övergång till fossilfria alternativ men att en implementering av direktivet måste ske i en takt som gör det möjligt för taxibranschen att ställa om verksamheten utan att betungande konsekvenser för taxinäringen.

Svenska Taxiförbundet menar att det är viktigt att den miljöfordonsdefinition vi har i Sverige behålls intakt till dess att de fordon som köps in idag, och uppfyller villkoren för att premieras i bonus-malus-systemet, kan nyttjas under hela sin livslängd utan att behöva utsträngas i förtid. Det gäller framför allt de fordon som drivs med HVO100 och biogas som idag utgör huvuddelen av de fordon som används i upphandlad taxitrafik för t.ex. skolskjuts och färdtjänst.

Postadress

Svenska Taxiförbundet
Svenska Taxiförbundets Service AB
114 59 STOCKHOLM

Org.nummer

802003-4404
556176-4357
www.taxiforbundet.se

Besöksadress

Karlavägen 83
e-post
fornamn.efternamn@taxiforbundet.se

Telefon

08-566 21 660
Bankgiro
124-9101

Det finns en avsevärd risk att upphandlande myndigheter redan med början från 1 januari 2022 ställer krav på rena lätta fordon enligt miljöbilsdefinitionen i direktivet. En sådan utveckling skulle drastiskt minska tillgängligheten och konkurrensen samtidigt som det skulle leda till ytterligare utslagning av åkerier i branschen i spåren av den pågående pandemin.

Vi är inte heller säkra på att miljökonsekvenserna som beskrivs i förslaget till implementering kommer att uppnås, inte minst då plug-in-hybrider som drivs med bensin alltså kommer att vara tillåtna, då taxibilar i snitt per dag körs mycket längre än vad som är optimalt för plug-in-hybrider utsläppsmässigt. Det ”tail pipe” system som används av EU-kommissionen vid mätning av utsläpp påstås gynna el och vätgasbilar på bekostnad av biodrivmedel. Ett annat sätt att mäta utsläpp som ofta beskrivs är well-to-wheels analys, dvs. drivmedlets emissioner ur livscykelns tillsammans med fordonets drivlinas effektivitet. Det skulle göra att fordon med biodrivmedel skulle få betydligt lägre utsläpp, och då kunna rymmas inom ramen för Bonus-förordningen.

Svenska Taxiförbundet ser även att det finns ett behov av att förtydliga den beräkningsmodell som används för att fastställa minimimålen om minst 38.5% rena bilar av det totala antalet bilar som omfattas av berörda avtal. Om t.ex. rullstolsanpassade bilar undantas, eller som det föreslås undanta vissa myndigheter, ökar då den reella faktiska kvoten för de bilar som återstår eller räknas undantagen in i det totala antalet bilar? Risken finns att undantagen inte räknas in i det totala antalet. Här behövs ett förtydligande.

Det ska även påpekas att infrastrukturen för el och vätgasbilar måste byggas ut i väldigt hög takt om förslaget överhuvudtaget ska kunna genomföras, och då utan hänsyn till den utslagning av aktörer på den befintliga marknaden som riskerar att ske oberoende av det.

Det är således viktigt att existerande miljöfordon som ladd-hybrider, biogasbilar och fordon som drivs med HVO100 fortsatt kan räknas in i det totala antalet i de avtal som upphandlande myndighet ingår. Inte minst med tanke på formuleringen i promemorian på sidan 25

Promemorian s 25

Vid upphandling av bilhyra eller av taxiresor ska myndigheten välja miljöbilar. Om det finns särskilda skäl, får en myndighet göra avsteg från det kravet.

Om detta krav skall kunna gå att uppnå är det viktigt att ladd-hybrider, biogasbilar och bilar som drivs med HVO100 fortsatt kan användas så att inte branschen står inför dyra investeringar av rena elbilar för att kunna leverera en samhällsviktig funktion i form av tillgänglighet. Dessutom är idag få elbilsmodeller godkända för många samhällsbetalda tjänster på grund av instegsnivåer, utrymme i baksäten etc.

Det skulle kunna rymmas inom det faktum att det enligt EU-direktivet är upp till varje medlemsstat att fördela måluppfyllelseinsatserna mellan olika upphandlande myndigheter och enheter. Det är därför inte givet att kraven nationellt måste omsättas så att alla upphandlande myndigheter och enheter ska nå upp till respektive minimimål. EU-direktivets skäl 19 anger att medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna

för att nå minimimålen på sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål. Det borde, som Svenska Taxiförbundet tolkar det, innebära att Sverige skulle kunna införa mer flexibilitet för att uppfylla minimimålen över tid.

Svenska Taxiförbundet vill gå längre än vad som anges i förslaget, se sid 64 i Promemorian, och menar att om förslaget genomförs i sin nuvarande form, kommer det att få konsekvenser för taxinäring såväl som för de som är i behov att offentlig upphandlade resor såvida inte även bilar som drivs med biogas och HVO100 tillåts utöver laddhybrider, speciellt förmågan att leverera samhällsviktiga funktioner i glesbygd.

Den nya definitionen av ren bil riskerar att leda till att existerande taxiflotta till stor del måste bytas ut i förtid till men för de näringsidkare som är verksamma branschen. Taxiförbundet ser ett behov av stödåtgärder för taxibranschens aktörer om förslaget alltjämt genomförs i sin nuvarande form. Självklart skall taxibranschen vara med i en omställning till ett hållbart transportsystem men genomförandet måste ske på ett ansvarsfullt sätt där hänsyn tas både till miljökonsekvenserna och branschens aktörer.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Tf Förbundsdirektör