



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Enheten för transportinfrastruktur och planering  
Kansliråd  
Patrik Nylander  
103 33 Stockholm

## **Remissvar – promemorian Genomförande av ändringar i Eurovinjett-direktivet (LI2023/02489)**

### **Inledning**

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Regeringens promemoria (LI2023/02489) per den 2023-05-12 om genomförandet av EU:s Eurovinjett direktiv i Sverige. I promemorian föreslås att bl.a. en ny lag om infrastrukturavgifter på väg, vilken är av intresse för Svenska Taxiförbundet och dess medlemmar.

### **Regeringens förslag om infrastrukturavgifter**

Regeringen föreslår att bussar med en vikt överstigande 3,5 ton undantas från infrastrukturavgifter. Detta med syfte att främja kollektivtrafik med buss (sidan 46 i promemorian). Detta möjliggörs genom artikel 7.3 i Direktivet enligt vilket en medlemsstat kan undanta olika fordonskategorier från vägtullar och vägavgifter.

Svenska Taxiförbundet ser positivt på åtgärder vilka ökar kollektivtrafikresande och minskar folks beroende av privatbilism. Dock riskerar denna åtgärd att slå fel då flera Regioner och Länstrafikbolag idag upphandlar taxi för att komplettera den traditionella kollektivtrafiken (buss) med anropsstyrd taxi. Denna upphandlade persontransporttjänst utförs med minibussar, vilka är personbilsregistrerade, med en vikt under 3,5 ton, och som tar upp till 8 passagerare och är personbilsregistrerade.

Om undantag från infrastrukturavgifter skall begränsas till bussar med en vikt överstigande 3,5 ton skulle det innebära att de samhällsbetalda persontransporterna, sjukresor, färdtjänst och skolskjuts, som idag utförs med minibuss skulle antingen belastas av ökade kostnader i form av vägavgifter, alternativt ersättas av en tyngre och större buss.

Uppskattningsvis så upphandlas idag cirka 25% av alla turbundna resor för dagvård och daglig verksamhet samt skolskjuts till särskolor i specialfordon med en vikt understigande 3,5 ton. Utöver det tillkommer sjukresor och serviceresor. I region Stockholm så utförs dock en betydande del av transportarbetet för de gående också av specialfordon för att öka beläggningen i dessa fordon. En betydande andel samhällsbetalda resor utförs således idag med fordon vilka ej skulle omfattas av undantaget från vägavgifter.

Utöver det så upphandlas i allt större omfattning taxi som komplettering till traditionell kollektivtrafik, främst för anslutningstransporter till/från större kollektivtrafikcentra vilket ökar kollektivtrafikens attraktion och möjligheter att erbjuda en god tillgänglighet.

För att inte riskera att enbart den delen av kollektivtrafik på väg som utförs med bussar överstigande 3,5 ton undantas ser Svenska Taxiförbundet det som ytterst viktigt att liknande undantag även införs för samhällsbetalda resor samt 'kompletteringskollektivtrafik' i form av anropsstyrd taxi vilka utförs med fordon vilka understiger 3,5 ton.

Ett förslag skulle vara att Regeringen även undantar 'lätta fordon', något som – precis som med lätta bussar – är möjligt att göra enligt artikel 7.3 i Direktivet. 'Lätta fordon' definieras både i Direktivet (artikel 2. 1 p 21) samt i den av Regeringen föreslagna lagen om infrastrukturavgifter som "*ett fordon med en högsta teknisk tillåtna totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.*". enligt Direktivets artikel 7.3 kan "*olika fordonskategorier, såsom tunga fordon, tunga godsfordon, bussar, lätta fordon, lätta nyttofordon, minibussar och personbilar införs eller bibehållas oberoende av varandra*". Det som hade legat närmast tillhands att föreslå vore annars ett undantag för antingen 'minibussar' eller 'lätta nyttofordon'. Dock så definieras 'minibuss' i Direktivet som "*ett lätt fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren*" och 'Lätt nyttofordon' definieras som "*ett lätt fordon avsett för godstransport*".

En ytterligare aspekt i sammanhanget är EU:s Clean Vehicle Directive (EU) 2019/1161 (Miljöbilsdirektivet) och hur det påverkar med vilka fordon samhällsupphandlade transporter utförs. Enligt Clean Vehicle Directive skall 38,5% av alla upphandlade fordon i samhällsbetalad trafik vara 'rena lätta fordon'. Tröskelvärdet för koldioxidutsläpp höjs för nästa referensperiod vilket innebär att per den 1/1 2026 skall ett fordon för att räknas som 'rent fordon' vara 100% eldrivet. Användningen av eldrivna rena lätta fordon i upphandlad samhällsbetalad trafik förväntas således öka per den 1/1 2026 pga. kravet i Clean Vehicle Directive.

För att möta detta har det i Eurovinjettdirektivets artikel 7.9 d) angetts att medlemsstaterna får undanta *utsläppsfria fordon* med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på 4,25 ton från vägavgifter, något som skulle ge ytterligare incitament till att utöka fordonsflottan med eldrivna fordon.

Regeringen ser dock detta inte som motiverat "*med hänsyn till infrastrukturavgifternas finansierande syfte och till att alternativa avgiftsfria vägar kan väljas*" (sidan 45 i promemorian). Svenska Taxiförbundet har svårt att se det rationella ur ett samhälls-ekonomiskt och miljöpolitiskt synsätt. Att öka reslängden, genom att välja en längre avgiftsfri väg, torde knappast vara önskvärt med tanke på våra transportpolitiska miljöhänsyn, ens med elbil, och att avgiftsbelägga eldrivna fordon på samma sätt som bensin- och dieseldrivna fordon kan knappast ses som en åtgärd vilken ökar benägenheten att byta ut ett fossildrivet fordon till ett eldrivet sådant.

Med tanke på kravet i Clean Vehicle Directive om en ökad andel eldrivna fordon i samhällsupphandlad trafik och att taxinäringen då måste öka andelen eldrivna fordon för

dessa upphandlade transporter, torde det logiska då vara att även undantagsmöjligheten i Eurovinjettdirektivets artikel 7.9 d) nyttjas.

### **Sammanfattning**

För att inte undvika en situation där samhällsbetalda resor och kompletterande resor i kollektivtrafiken vilka utförs med fordon vilka understiger 3,5 ton inte medges samma avgiftsundantag som de fordon vilka väger över 3,5 ton föreslår Svenska Taxiförbundet att Regeringen inför samma undantagsmöjlighet för 'lätta fordon' och meddelar föreskrifter om att med 'lätta fordon' avses fordon vilka används för yrkesmässiga person transporter. Eventuellt kan detta behöva stämmas av med EU-kommissionen men med tanke på EU-kommissionens arbete positiva syn på anropsstyrd taxi som ett komplement till traditionell kollektivtrafik torde det vara möjligt. EU-kommissionen betonade i sitt meddelade i februari 2022 (2022/C 62/01) att anropsstyrd taxi spelar en stor roll för att komplettera traditionell kollektivtrafik och att göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att utföra anslutningstransporter till/från större kollektivtrafikcentra, och så sent som i juni 2023 i deras vägledande tolkning av EU:s Kollektivtrafikförordning klargjorde EU-kommissionen att anropsstyrda transporter skall ses som 'kollektivtrafik' C(2023) 3978. Det sammantaget torde göra det möjligt att bevilja undantag i enlighet med Eurovinjettdirektivets artikel 7.3 för de taxifordon som utför upphandlad samhällsbetald trafik.

På liknande sätt bör Regeringen utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på 4,25 ton, vilket Direktivet medger, så att uppfyllandet av kvoten på rena fordon i upphandlad trafik (Clean Vehicle Directive) inte försvåras eller fördras.

Med vänlig hälsning

***Svenska Taxiförbundet***



***Natalee Ågren***  
***Verksamhetschef***



***Tommy Pilarp***  
***Senior Legal Counsel, LL M***  
***Governmental and Regulatory Affairs***