



*Klimat- och näringslivsdepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm*

Remissvar – promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (KN2023/03617)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Regeringens promemoria (KN2023/03617) per den 2023-06-27. I promemorian föreslås att reduktionsplikten för bensin och diesel sänks till sex procent för perioden 1/1 2024 – 31/12 2026. I lagförslaget anges inga reduktionsnivåer för perioden därefter (2027–2030) men i promemorian anges att Regeringen återkommer till Riksdagen om reduktionsnivåer för denna period.

Svenska Taxiförbundet ser positivt på en sänkning av reduktionsplikten för den aktuella perioden 2024 – 2026. Taxinäringen i Sverige lider för närvarande mycket av de ökade drivmedelskostnaderna varför en sänkning av reduktionsplikten kan vara skillnaden och faktorn som gör att verksamheten kan fortsätta. Marginalerna är redan idag så hårt pressade för landets taxiföretagare att ökade kostnader blir svåra att bära och när de inte går att kompensera med motsvarande prishöjningar för taxiresor ses detta som en välkommen åtgärd.

Med tanke på omställningen till förnyelsebara energislag transportsektorn står inför, inte bara i Sverige utan inom EU som helhet, menar dock Svenska Taxiförbundet att tiden fram till 1/1 2027 bör användas till en revidering av reduktionsplikten med syfte att från och med 2027 införa nya mer realistiska nivåer vilka gör det möjligt att nå de transportpolitiska miljömålen samtidigt som priset på bensin och diesel inte når nivåer vilka har en avsevärd negativ påverkan på medborgarnas tillgänglighet till samhällsfunktioner. Om nivåerna därefter skulle öka eller återställas till ursprungligt beslutade skulle det göra sjukresor, färdtjänst samt skolskjuts så pass dyr att regionerna och kommunerna skulle känna sig tvungna att dra ner på denna samhällsservice, samtidigt som privattaxi skulle bli så dyr att den i princip skulle försvinna. En effekt av ett återinförande av höga reduktionsnivåer, främst på diesel, med de ökade drivmedelskostnaderna det medför för taxinäringen, skulle i förlängningen kunna leda till att seriösa taxibolag slås ut och ersätts av svarttaxi, något som knappast kan vara i samhällets intresse.

Förslaget om pausad höjning av reduktionsplikten.

Regeringen föreslår i promemorian nya reduktionsnivåer genom en ändring av angivna nivåer i § 5, lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (senaste lydelse 2021:412).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel med minst den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel:

<i>År</i>	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>År</i>	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

Svenska Taxiförbundet instämmer med syftet av sänkningen, att alla i Sverige skall kunna få en god tillgänglighet till samhällets funktioner. Sänkningen, som är markant och då framför allt vad gäller diesel, kan dock komma att leda till ett ökat användande av privatbil. För en inte helt oväsentlig del av Sveriges befolkning är en privatbil en nödvändighet för att kunna ta del av samhällets alla funktioner. Detta är speciellt fallet i glesbygdsområden där den nu existerande kollektivtrafiken inte på ett tillfredställande sätt kan ersätta privatbil för en relevant tillgänglighet till samhällsfunktioner.

Effekten på våra miljö- och transportpolitiska mål samt EU:s miljömål och transporters inverkan på dessa bör tas hänsyn till i ökad grad. Svenska Taxiförbundet är av den åsikten att en ökad tillgänglighet till samhällets funktioner kan uppnås på andra sätt än enbart genom en sänkning av reduktionsplikten, och att den nu föreslagna sänkningen kan kompletteras med ytterligare åtgärder för att säkra tillgängligheten till samhällets alla funktioner.

En sådan kompletterande åtgärd skulle kunna vara ökade satsningar på anropsstyrd taxi som ett komplement till traditionell kollektivtrafik. Om sådana åtgärder införs och taxi i ökad utsträckning utgör 'kompletterings - kollektivtrafik' genom att utföra transporter till/från större kollektivtrafik-centra kan kollektivtrafiken både öka i attraktionskraft och bidra till en minskad användning av privatbil. Med en sänkning av reduktionsplikten,

främst vad gäller diesel, möjliggörs detta alternativ utan att samhällets kostnader ökar samtidigt som människors tillgänglighet bibehålls, eller t.o.m. ökar, och våra miljö- och transportpolitiska mål inte riskerar att missas.

En ytterligare åtgärd som Regeringen kan överväga för att öka tillgängligheten till samhällets funktioner är att parallellt med en sänkning av reduktionsplikten, vilket främst gynnar dieseldrivna fordon, införa åtgärder vilka gör det billigare och enklare att äga ett fordon som till 100% drivs av el. Både ekonomiska stödåtgärder som gör en elbil billigare att köpa samt ekonomiska stödåtgärder vilka gör själva eldriften billigare än dieseln kan verka som ett starkt incitament att införskaffa en eldriven bil och att bensin- och dieseldrivna bilar fasas ut. På detta sätt skulle då de som är beroende av en privatbil fortsatt kunna använda en sådan men om den är eldriven i stället för bensin- eller dieseldriven påverkar det inte tillgängligheten något samtidigt som miljöeffekten påverkas positivt. Kopplat till ökade satsningar på anropsstyrd taxi som komplement kan bensin- eller dieseldrivna taxifordon vilka med ekonomiska stödåtgärder fasas ut till eldrivna fordon ytterligare ge ökade positiva effekter både på samhällstillgängligheten och miljömålen

Sammanfattning

Svenska Taxiförbundet ställer sig bakom förslaget på en sänkning av reduktionsplikten för perioden 2024 – 2026. För perioden därefter inväntar vi Regeringens förslag men vill redan nu poängtera att kommande nivåer bör vara realistiska.

Svenska Taxiförbundet uppmanar även Regeringen att komplettera denna åtgärd med ökade satsningar på anropsstyrd taxi till/från större kollektivtrafik-centra för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, samt ekonomiska stödåtgärder för att göra eldrivna bilar mer fördelaktiga att köra än bensin- och/eller dieseldrivna fordon.

Genomförs en sänkning av reduktionsplikten tillsammans med satsningar på anropsstyrd kollektivtrafik samt stödåtgärder för elfordon samtidigt och gemensamt kan vi bidra till att tillgängligheten blir bättre samtidigt som de miljö- och transportpolitiska målen nås.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
Verksamhetschef



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