



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar – EU-kommissionens förslag förordning rena företagsfordon (EU) 2025/994 (Li2026/00090)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har beretts möjlighet att inkomma med kompletterande remissvar med anledning av att leasingbolag och finansinstitut omfattas av definitionen av 'större företag' ("*large undertakings*"), artikel 1 i förordningen, som dessa definieras i och enligt EU-direktiv 2013/34 (3(4), artikel 2 i förordningen.

Ett inkluderande av leasingbolag och finansinstitut avseende förordningens omfattning skulle få stora indirekta konsekvenser för Sveriges taxiåkerier. En majoritet av Sveriges taxiåkerier leasar idag sina taxifordon antingen från ett leasingbolag eller finansinstitut. Om reglerna för nyregistrering av tjänstefordon skulle äga tillämpning på dessa fordon skulle det innebära att utrymmet för att nyregistrera ett taxifordon begränsas starkt per den 1/1 2030 och i princip upphör att vara möjligt efter 31/12 2034.

Även om taxiflottan i Sverige elektrifieras i en ökad omfattning och takt gäller inte detta alla delar av Sverige. Utanför större befolkningscentra, speciellt i norra Sveriges inland, är elektrifieringen inte alls lika utbredd som i södra Sveriges mer tätbefolkade områden. Det kanske inte spelar så stor roll för en 'traditionell' tjänstebil som oftast körs av en privatperson mellan bostaden och arbetsplatsen där det finns laddinfrastruktur, men för ett taxifordon som är i bruk större delen av dygnets timmar spelar det en stor roll. Taxi menar vi bör ses mer som en del av kollektivtrafiken och taxifordonen är då mer ett 'nyttfordon' än en 'privat tjänstebil'. De flesta taxiåkerier kör idag offentligt upphandlade samhällsbetalda persontransporter såsom färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Utöver det kör även en hel del taxiåkerier anropsstyrd persontrafik som fungerar som ett komplement till 'traditionell' kollektivtrafik genom att utföra anslutande persontransporter till/från större kollektivtrafikcentra.

Svenska Taxiförbundet har tidigare fört fram till Regeringen att Regeringen bör överväga ett nationellt regionalt undantag från 38,5% kvoten om rena lätta under EU-direktiv 2019/1161. Direktivet ger medlemsstaterna en möjlighet att införa regionala undantag så länge det nationella målet uppfylls. Vi har anfört att skolskjuts, färdtjänst eller sjukresor kan bli omöjliga att genomföra vintertid med eldrivna fordon i vissa delar av Sverige, som norra Norrlands inland. Det finns ett undantag i direktivet för 'rullstolsanpassade' fordon men de fordon som utför offentligt upphandlade samhällsbetalda persontransporter såsom färdtjänst, skolskjuts och sjukresor i dessa delar av Sverige är oftast inte 'rullstolsanpassade' utan mer vanligt är att det rör sig om 'vanliga personbilar', antingen med en kapacitet på max 4 personer alternativt med en kapacitet på max 8 personer (utöver föraren).

Vi har förstått att det förs en diskussion om att undanta 'specialfordon' från det nu aktuella direktivets tillämpning. med 'specialfordon' menas ofta just rullstolsanpassade fordon.

Om 'vanliga' taxifordon skall omfattas av bestämmelserna och i princip enbart eldrivna taxifordon får nyregistreras efter 1/1 2023 riskerar vi att hamna i en situation där det i vissa delar av Sverige helt enkelt inte går att utföra dessa offentligt upphandlade samhällsbetalda persontransporter med taxifordon. För att Sverige skall undvika att hamna i den situationen ser Svenska Taxiförbundet det som av yttersta vikt att 'nyttfordon' som taxiregistrerade fordon undantas från direktivets omfattning. Då dessa fordon inte bara utför färdtjänst, skolskjuts och sjukresor utan även 'vanlig privattaxi' går det inte att undanta fordon som kör färdtjänst, skolskjuts och sjukresor om dessa fordon även kör 'vanlig privattaxi'.

För att färdtjänst, skolskjuts, sjukresor samt anropsstyrd trafik och kompletteringstrafik skall kunna utföras av taxifordon i hela Sverige måste taxifordonen generellt undantas med grunden att de är 'nyttfordon' mer än en 'privat tjänstebil'. Svenska Taxiförbundet medverkar gärna med vår sakkunskap om persontransportmarknaden i Sverige för att få ett undantag som möjliggör både fortsatta offentligt upphandlade samhällsbetalda persontransporter samt anropsstyrd persontrafik med taxifordon. Om Regeringskansliet så önskar står vi till Regeringens förfogande för mer detaljerad och utförlig information om vilka konsekvenser direktivet skulle få på persontransportmarknaden om taxifordon inte undantas från direktivets tillämpning.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
VD



Tommy Pilarp
Chefjurist, LL M