SVENSKA TAXIFÖRBUNDET
Svenska Taxiförbundets Service AB

Stockholm den 28 oktober 2026

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
103 33 Stockholm

Remissvar – betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33) (KN 2026/01175)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Regeringens promemoria (KN2026/01175) per den 2026-06-30 och önskar inkomma med synpunkter. Svenska Taxiförbundet är ej formell remissinstans avseende promemorian men hoppas att våra synpunkter ändock kan tas med i det fortsatta arbetet.

Betänkandets förslag i korthet

Betänkandet behandlar olika åtgärder för att minska vårt totala behov av fossila bränslen för att möjliggöra att Sverige uppfyller EU:s miljö- och klimatpolitiska mål. Utredningen föreslår vissa åtgärder som olika ekonomiska styrmedel men en förutsättning för att vi på allvar skall kunna uppnå dessa mål är en kombination av styrmedel och riktade åtgärder för att inte bara bibehålla utan även utöka enskilda individers tillgänglighet till samhällsnödvändiga funktioner.

Svenska Taxiförbundet anser att styrmedlen behöver göra det praktiskt och ekonomiskt möjligt för taxiföretagen att ställa om, med hänsyn till de olika förutsättningar som finns i landet och utan att tillgången till samhällsviktiga resor försämras. För Sveriges taxiåkerier är detta viktiga frågor då taxinäringen dagligen utför persontransporter som utgör en viktig del i individers möjligheter att kunna ta del av samhällsviktiga funktioner.

En förutsättning för att omställningen skall kunna genomföras på ett sådant sätt att vi uppnår de transport- och miljöpolitiska målen är en väl utbyggd infrastruktur. För att människor skall kunna ställa om från bilar med förbränningsmotorer till elbilar räcker det inte med olika ekonomiska styrmedel utan de faktiska förutsättningarna i form av en väl utbyggd laddinfrastruktur måste finnas på plats.

Omställningen kräver också långsiktiga och förutsägbara spelregler samt rimliga övergångstider. Hänsyn behöver tas till befintliga transportavtal, gjorda fordonsinvesteringar och fordonens ekonomiska livslängd. Lämpliga fordon behöver finnas tillgängliga, även för resor som kräver rullstolsanpassning eller större passagerarkapacitet. Förutsättningarna skiljer sig åt beroende på körsträckor, klimat och laddmöjligheter.

En social acceptans för de åtgärder som krävs för att genomföra omställningen bygger mycket på att en väl utbyggd laddinfrastruktur finns på plats. Detta är nödvändigt om omställningen även skall leda till ett minskat beroende av privatbilism eftersom alternativa kollektivtrafiklösningar i glesbygdsområden i mångt och mycket lär vara beroende av taxifordon som utför ’kompletteringstrafik’ till och från större kollektivtrafikcentra.

Postadress	*Org.nummer*	*Besöksadress*	*Telefon*
Svenska Taxiförbundet	802003-4404	Karlavägen 83	08-566 21 660
Svenska Taxiförbundets Service AB	556176-4357	*e-post*	*Bankgiro*
114 59 STOCKHOLM	www.taxiforbundet.se	förnamn.efternamn@taxiforbundet.se	124-9101

Genom att satsa mer på mindre taxifordon som mer frekvent utför och utgör 'kompletterings-kollektivtrafik' till/från större kollektivtrafikcentra kan kollektivtrafiken både öka i attraktions-kraft och bidra till en minskad användning av privatbil. Väl planerad och samordnad anropsstyrd trafik kan därmed bidra till att de transport- och miljöpolitiska målen uppnås. En förutsättning för det är dock att taxifordonen kan laddas med el snabbt och vid flera tillfällen och på fler ställen under dagen.

Förslaget om en uppdelning av befintlig miljözon 3

Utredningen föreslår att befintlig miljözon 3 enbart skall reglera tyngre fordon och att nuvarande bestämmelser i miljözon 3 gällande personbilar skall överföras i oförändrad lydelse till ny miljözon 4.

Reglerna för nuvarande miljözon 3 medger undantag för färdtjänst- och sjukresor men inte för LSS-transporter (omsorgsresor) eller skolskjuts. Eftersom nuvarande miljözon 3, alternativt utredningens miljözon 4, på sikt kan komma att införas i större befolkningscentra i Sverige, är ett utökat undantag nödvändigt om offentligt upphandlade samhällsbetalda resor som skolskjuts och omsorgsresor skall kunna utföras på samma sätt och på lika villkor som färdtjänstresor.

Vid införandet av miljözoner behöver hänsyn även tas till taxiföretag som kör in från andra orter. Kraven påverkar hela uppdraget och behöver bedömas utifrån företagens olika förutsättningar att genomföra resorna. God framförhållning och rimliga övergångstider är därför viktiga även i detta sammanhang.

Svenska Taxiförbundet bifogar vår hemställan till infrastrukturdepartementet till detta remissvar och föreslår att behovet av utökade undantag för skolskjuts och LSS-transporter behandlas inom ramen för det fortsatta beredningsarbetet med utredningens betänkande.

Svenska Taxiförbundet står vi självklart till Regeringskansliets förfogande i det fortsatta arbetet med utredningens betänkande och bidrar med konstruktiva förslag på praktiskt genomförbara åtgärder i närtid

Med vänlig hälsning
Svenska Taxiförbundet





Natalee Ågren
VD

Tommy Pilarp
Chefjurist, LL M