

REMISSYTTRANDE

2022-03-22

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B (dnr I2021/02956)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda utredning enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationen huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är beställare av vägtransporter.

Huvudsakliga synpunkter

- Givet transportnäringens utmaning att ställa om till mer miljövänliga transporter och godstransportköparnas vilja att understödja en sådan omställning är Näringslivets Transportråds ståndpunkt att ett bra steg på vägen är undantag från EU:s körkortsdirektiv för att tillåta personer med körkortsbehörighet B att framföra fossilfria lätta lastbilar upp till 4,25 ton. Undantagsmöjligheten från körkortsbehörighet C bör därför tillämpas även i Sverige.
- Det råder idag stor brist på chaufförer med C-körkort i såväl Sverige som övriga Europa. Ett undantag för fossilfria lätta lastbilar upp till 4,25 ton skulle skapa möjligheter att dämpa denna brist.
- Näringslivets Transport befarar att om möjligheten för personer med B-körkort att framföra fossilfria lätta lastbilar upp till 4,25 ton inte införs, kommer transportsektorns omställning att ske i lägre takt, eftersom nyinvesteringar i icke-fossildrivna lätta fordon inte stimuleras.
- Det är beklagligt att Transportstyrelsen valt att inte vara konstruktiva i sin utredning. Sett till att ett antal EU-länder redan tillämpat undantagsmöjligheten bör även Sverige kunna göra det. Näringslivets Transportråd bidrar gärna till att hitta konstruktiva lösningar.

Allmänt om förslaget

Omställning av transporter från fossila till icke-fossila är en av de stora utmaningarna vi står inför. Det finns stor potential inom transportsektorn att bidra till minskningen av växthusgaser. Transportsektorn vill ta en aktiv och drivande roll i omställningen och godstransportköpare spelar en viktig roll genom såväl kravställen på inköpta transporter som användning av elfordon där vi själva är transportörer. För att lyckas krävs en omfattande elektrifiering av transportsektorn och betydande statliga investeringar under de kommande åren. Näringslivets Transportråd är därför positiva till att regeringen inrättat en elektrifieringskommission samt tagit ett flertal initiativ för att öka takten i elektrifieringen av godstransporter såsom stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter och utbyggnad av laddinfrastruktur. Samtidigt krävs det också att beslut om regelförändringar leder rätt och möjliggör en hållbar omställning. Näringslivets Transportråd menar att ett sådant beslut skulle vara ett undantag från bestämmelserna i direktiv (EU) 2018/645¹ för att tillåta att lätta lastbilar upp till 4,25 ton får framföras av personer med B-körkort, förutsatt att den extra vikten är kopplad till alternativa drivmedel.

När det gäller lätta lastbilar bromsas omställningen delvis av att batterierna stjäl lastvikt. Det krävs därför fler lastbilar för att transportera samma vikt gods som i en lätt lastbil med förbränningsmotor. Alternativet är att investera i större lastbilar. Problemet som då uppstår är att det råder stor brist på förare med C-behörighet. Enligt beräkningar utbildas det varje år omkring 2000 för få chaufförer för att möta efterfrågan på marknaden.

Ett antal transportföretag, men även företag inom handeln och andra branscher samt kommuner, står inför beslut om investeringar i lätta fordon. Här finns en chans till att öka hastigheten i omställningen av transporter med lätta fordon till att bli mer miljövänliga. Från näringslivets sida finns en vilja att investera och ta ansvar för kostnaderna det innebär med nyinvesteringar i elfordon men det krävs då att staten och regeringen tar sin del av ansvaret genom att införa de regelförenklingar som behövs för ett effektivt nyttjande av dessa fordon. Om inte undantagsmöjligheten införs i svensk lagstiftning riskerar denna omställning istället att försenas då investeringarna kan komma att istället göras i lätta lastbilar med förbränningsmotorer.

En enkel lösning på ovanstående problem hade varit att nyttja undantagsmöjligheten i EU:s körkortsdirektiv som möjliggör för förare med B-körkort att framföra fordon upp till 4,25 ton givet att dessa drivs på el eller gas. Flera EU-länder har insett detta och infört undantagsmöjligheten. Sverige bör följa samma linje.

Konstruktiva vägar framåt

Inom de branscher och företag som kommer att ha nytta av ett sådant regelverk finns en stark önskan om att få till de möjligheter som öppnas med direktivet. Näringslivets Transportråd

¹ Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.

vill lyfta några av de möjligheter till konstruktiva vägar framåt som vi vet att även andra aktörer har pekat på.

Krav på kompletterande utbildning

För den eventuella oro kring utmaningar att låta B-körkortsutbildade förare framföra tyngre fordon kan en framkomlig väg vara att införa krav på någon sorts vidareutbildning, men som ändå är betydligt mindre i omfattning än C1 eller C-körkort. Ett antal av länderna som tillämpat undantaget eller har liknande bestämmelser har förenat möjligheten med ett krav på kompletterande utbildning för förarna. Det skulle vara en framkomlig väg även för svenska aktörer.

Hastighetsbegränsning

Då fordonen som kommer att omfattas av undantagen med stor sannolikhet skulle framföras i stadsmiljö skulle fordonens hastighet kunna begränsas till lämplig nivå för att minska olycksrisken.

Begränsa den geografiska radien för undantagsbestämmelser

Det skulle också vara en möjlighet att följa det norska exemplet och undanta transporter med fordon som har totalvikt upp till 4,25 ton som drivs elektriskt eller med biogas från kör- och vilotidsreglerna inom en viss radie från den plats där företaget är beläget. Det skulle, beroende på hur radier eller zoner införs, kunna öka möjligheterna att hantera hemleveranser av mat och varor samt leveranser till butiker med elektriska fordon. Hur stor denna radie eller zon bör vara för att inte bli begränsande behöver naturligtvis utredas.

Näringslivets Transportråd är, utöver ovanstående, beredda att vara delaktiga i en konstruktiv dialog om hur undantag från EU-direktivet ska kunna tillämpas i Sverige. Näringslivets Transportråd är angelägna om att hitta en väg framåt och förutsätter att även regeringen har avsikten att finna en lösning för att fler transporter ska kunna elektrifieras. Det skulle vara ett viktigt steg på vägen mot det ambitiösa målet att bli världens första fossilfria välfärdsland.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Jenny Larsson
Ordförande

Jenni Ranhagen
VD