

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Angående Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B

Er ref: I2021/02956

Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företräder 9 000 små, medelstora och stora företag med nära 300 000 medarbetare, får med anledning av remissen anföra följande:

Allmänna synpunkter

Handelsbranschen är en av de största godstransportköparna och även en stor varustransportör. Med det är vi därmed beroende av kostnadseffektiva och tillförlitliga transporter för att verksamheten ska fungera. I den utveckling som nu sker där e-handel och fysisk handel möts och skapar förväntningar och krav hos konsumenterna gällande var och när varor ska kunna köpas, levereras och returneras ökar också kraven på leveranser i stadsrummet.

Samtidigt som det eftersträvas att transporter ske på ett kostnadseffektivt och tillförlitligt sätt anpassat efter konsumentens önskemål finns och en strävan efter att kunna göra detta på ett så miljömässigt hållbart sätt som möjligt. Det är en utveckling som dels drivs av företagen själva, dels exempelvis av att kommuner ställer miljökrav för att få leverera inne i stadskärnor.

Handelsbranschen vill vara en aktiv del av omställningen till mer klimat- och miljövänliga transporter och vi inser att en viktig del för att förbättra luftkvaliteten, minska bullret och minska utsläppen av växthusgaser är transportsektorns omställning. Med det ser vi positivt på 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. För att få till en omställning till miljövänliga

transporter krävs en tydlig färdriktning och att politiska beslut underlättar denna riktning och understödjer utvecklingen.

Det nu föreliggande EU-direktivet kan vara en del av lösningen då det skulle möjliggöra att ett ökat antal och en ökad andel av transporter i stadsmiljö genomförs med eldrivna fordon. 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.

Synpunkter på utredningens förslag

En konsekvens av den ömsesidiga strävan att nå hållbara transporter är att intresset för att framföra el- och gasdrivna fordon ökar. Dessa fordon får dock inte sällan en tyngre tjänstevikt varför de inte inryms i tillståndet för B-körkort. Med det återstår egentligen två alternativ.

Det första alternativet är att köra fler lätta lastbilar för samma lastvikt. Det här blir alternativet om det är el som ska vara drivmedlet. Genom att den möjliga lastvolymen minskar när batterilösningen tar upp vikt behöver fler fordon köras för att uppnå samma lastvikt om gränsen kvarstår vid 3,5 ton. Att övergå till el blir då en dyrare lösning för transportören och i slutändan godstransportköparen och slutkonsumenten helt enkelt för att det behöver investeras i fler fordon.

Det andra alternativet är att försöka anställa fler med C-körkort. Det är lättare sagt än gjort då det, enligt transportföretagen, utbildas ungefär 3000 lastbilschaufförer med önskad behörighet per år medan det bedömda behovet är 5000 per år. Det innebär att bristen på utbildade chaufförer ökar varje år och mönstret är tyvärr detsamma över hela Europa.

Båda dessa alternativ är både ekonomiskt och miljömässigt sämre än det alternativ som ligger till grund för föreliggande rapport – alltså möjligheten att framföra fordon upp till 4,25 ton med B-körkort under förutsättning att fordonets ökade vikt beror på en miljömässigt bättre drivlina.

Med Direktiv (EU) 2018/6451 skapas förutsättningar för mer miljövänliga transporter. Direktivets möjligheter har nyttjats i en rad länder vilket visar att det faktiskt är möjligt att införa det undantag som direktivet medger. I rapporten nämns nio länder som tillämpat undantagsmöjligheten eller har liknande bestämmelser.

Det som förenar flera av länderna är att möjligheten förenats med någon form av krav eller anpassning men att man sökt lösningar för att få en förändring till stånd. Det förvånar därför att Transportstyrelsens rapport, då det ändå finns en rad länder där möjligheten att framföra fordon upp till 4,25 ton med B-körkort har använts, inte ser någon möjlighet att göra så i Sverige. Den aktuella rapportens anslag är tyvärr inte särskilt konstruktivt i det avseendet och erbjuder inga realistiska vägar framåt. Rapporten lyfter alternativet att verka för ändringar i FN-konventioner. Detta riskerar dock att ta mycket lång tid. Vår uppfattning är att klimatfrågan behöver snabbare handling än så.

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. Vi vill därför från handelsbranschens sida, snarare än att recensera bristen på konstruktiva förslagen i utredningen, bidra med ett antal konstruktiva förslag.

Krav på kompletterande utbildning

För den eventuella oro kring utmaningar att låta b-körtskortsutbildade förare framföra tyngre fordon så 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 4 250 kg som drivs elektriskt eller med biogas från kör- och vilotidsreglerna inom en viss radie från den plats där företaget är beläget eller utgångspunkten för leveranserna.

Genomför en utvärdering för att se om farhågor besannats

Utifrån vad Transportstyrelsen anfört i sin utredning kan det vara relevant med en utvärdering av de miljömässiga och trafiksäkerhetsmässiga effekterna av direktivets tillämpning. Utvärderingen bör ske tidigast fem år efter införandet och utgångspunkten bör vara att direktivet ska kunna fortsätta att tillämpas om utvärderingen inte framkommer något som starkt visar på motsatsen.

Vi är, utöver ovanstående, naturligtvis beredda att vara delaktiga i en konstruktiv dialog kring hur EU-direktivet ska kunna tillämpas i Sverige. Från handelsbranschen är vi angelägna om att hitta en väg framåt och vi förutsätter att även regeringen har avsikten att finna en lösning för att fler transporter ska kunna elektrifieras och därigenom möjliggöra ett ökat tempo i omställningen. Det skulle vara ett viktigt steg på vägen mot det ambitiösa målet att bli världens första fossilfria välfärdsland.

SVENSK HANDEL

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Mats Hedenström', with a long horizontal stroke extending to the right.

Mats Hedenström
Näringspolitisk chef

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Henrik Ekelund', written in a cursive style.

Henrik Ekelund
Näringspolitisk expert