

Justitiedepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

I2021/02956

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

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter Transport) har fått möjlighet att yttra sig om remissen av Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B. Remissen utreder förutsättningarna för och lämpligheten av att göra det möjligt i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det gäller fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Möjligheten gäller dem som haft B-behörighet i minst två år. Syftet enligt regeringen är att minska utsläppen av växthusgaser och underlätta användning av fordon som drivs med alternativa bränslen.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer med Transportstyrelsens utredning och bedömning om att det inte är lämpligt att införa undantagsmöjligheten för körkort med behörighet B (sidan 67). Som konstaterat har man när undantagsmöjligheten infördes i körkortsdirektivet endast utgått från behörighetsaspekten och inte tagit hänsyn till de internationella reglerna för typgodkännande av fordon. Dessutom innehåller förslaget ett antal krav på fordonet som är svåra att förstå och ännu svårare att kontrollera; exempelvis skulle varken en förare eller polis kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven med dagens tillgängliga information.

Transport vill också understryka att förslaget innebär statligt subventionerad lönedumpning inom transportnäringen. Det är inte individen som, såsom det påstås, drar nytta av undantagsmöjligheterna. Utan arbetsgivarna som kan anställa personer utan yrkeskompetens och därigenom erbjuda lönenivåer som ligger långt under det som finns reglerat i kollektivavtal. Yrkeskompetensen finns dessutom där av en viktig anledning. Individen ska både kunna manövrera sitt fordon och känna sig trygg i trafiken. Lägre yrkeskunskap bidrar till en högre risk för ökade trafikolyckor. Skräckexemplet är ellastcykelbranschen, där förare tilldelas fordon utan vare sig utbildning eller yrkeskompetens. Transport har vid flertalet fall

Justitiedepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

I2021/02956

blivit kontaktade av förare som direkt fruktat för sina liv. Orsaken är att de inte känner sig trygga med fordonet eller har den kompetens som krävs för att manövrera fordonet.

Minskade trafikolyckor, högre trafiksäkerhet och goda arbetsvillkor är flera av de mål som står i Agenda 2030. Förslaget om att personer med körkortsbehörighet B ska kunna framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten skulle direkt gå emot målen i Agenda 2030.

Transportnäringen lider i dag redan av stora utmaningar. Inom budbilsbranschen tvingas tusentals förare till egenanställningar, oseriösa arbetsgivare som erbjuder låga löner och där arbetslivskriminaliteten är hög. Ett sätt att kontrollera branschen och ställa krav är genom kollektivavtal och säkerställandet av yrkeskompetens. Den möjligheten skulle försvinna om det skulle bli enklare att anställa obehöriga förare.

Transport är övertygande om att framtidens omställning till klimatvänligare fordon är fullt möjligt utan att tumma på sunda och marknadsmässiga löner och arbetsvillkor, och yrkeskompetensen hos förare. Det går att minska utsläppen av växthusgaser utan social dumpning av arbetsvillkor och löner.

Stockholm den 10 februari 2022

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sirin Celik
Föredragande