

Stockholm 2022-03-22

Ref I2021/02956

Yttrande över Transportstyrelsens utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns drygt 9 300 medlemsföretag med tillsammans över 200 000 anställda. Det gör oss till den främsta samlingsplatsen för transportbranschen i Sverige.

Bakgrund

Tillsammans med Energigas Sverige, Bil Sweden och Agenda 2030-sekretariatet begärde Transportföretagen hösten 2020 att regeringen skulle utnyttja möjligheten i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 att tillåta förare med B-körkort framföra fordon med totalvikt upp till 4,25 ton förutsatt att dessa drivs av el eller gas. Vi välkomnade att regeringen hörsammade vår begäran och gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan. Tyvärr är Transportstyrelsens utredning en besvikelse.

Transportföretagens synpunkter

Omställningen av transporterna från fossila till icke-fossila är transportsektorns enskilt viktigaste fråga. Transportsektorn vill ta en aktiv och drivande roll i omställningen. För att lyckas med detta krävs det en massiv elektrifiering av transportsektorn och betydande statliga investeringar under de kommande åren. Det behöver ske nu, egentligen nyss.

När det gäller lätta transportfordon upp till 3,5 ton bromsas omställningen av att batterierna stjälar lastvikt. En eldriven 3,5 tons lastbil tappas 200-300 kilo i lastvikt jämfört med en konventionell dieseldriven. Det krävs fler lastbilar för att transportera samma vikt gods som i en lätt lastbil med förbränningsmotor eller så får det investeras i större lastbilar. Problemet som då uppstår är att det råder en stor brist på förare med C-behörighet.

En enkel lösning hade varit att utnyttja 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.



Vi beklagar Transportstyrelsens slutsats och avrådan. Det borde ha gått att inom ramen för den tid Transportstyrelsen har haft till sitt förfogande att i samråd med fordonstillverkarna ta fram förslag på hur det skulle gå att kontrollera att den extra vikten ”uteslutande beror på framdrivningssystemet”. Det finns inget i Transportstyrelsens utredning som signalerar att det skulle vara omöjligt. Däremot bekymrar sig myndigheten för kostnaderna det skulle innebära att göra förändringarna i Vägtrafikregistret, VTR. Men VTR är avgiftsfinansierat och Transportföretagen vet att det pågår ett omfattande arbete inom myndigheten med att utveckla registret, ett arbete som är högt prioriterat av myndigheten. Det brukar vara billigare att genomföra ändringar i samband med att ändå andra förändringar och utvecklingsarbete pågår.

Transportstyrelsen lyfter fram trafiksäkerhetsrisker med att låta förare med B-körkort framföra en lastbil med bruttovikt på 4,25 ton. Elfordon är i många avseenden säkrare fordon än dieselfordon av samma storlek. Det har att göra med bättre stabilitet och lägre tyngdpunkt men också beroende på användandet av olika former av förarstödssystem. Dessutom används telematik i fordonen som möjliggör uppföljning av körbeteenden.

Transportstyrelsen hade kunnat föreslå en kortare utbildning, såsom flera EU-länder som utnyttjar undantaget har infört.

Transportföretagen vet att det finns medlemsföretag som står inför beslut om investeringar i lätta transportfordon. Det gäller även företag inom handeln som diskuterar en omställning av sina transporter med lätta fordon. Om inte undantagsmöjligheten införs i svensk lagstiftning riskerar denna omställning att försenas. Investeringarna kommer att göras i lätta lastbilar med förbränningsmotorer.

Flera kommuner har eller kommer att ställa krav på eldrivna lätta transportfordon i kommande upphandlingar. De ställs nu inför valet att ha fler lastbilar i städerna eller fortsätta handla upp transporter med 3,5 tons transportfordon med förbränningsmotorer.

Transportstyrelsen anser att det är effektivare att försöka förhandla fram ändringar på EU-nivå än att regeringen vänder sig till EU och begär att utnyttja undantaget. Det är en något förvånande rekommendation från Transportstyrelsen med tanke på att senast EU:s körkortslagstiftning skulle införlivas i svensk lagstiftning tog det sju år från start till mål.

Förslag

Transportföretagen anser inte att Transportstyrelsens invändningar mot att utnyttja undantagsmöjligheten är av sådan allvarlighetsgrad att de bör avråda regeringen från att gå vidare. Reformen skulle underlätta omställningen av transporter från fossila till icke-fossila.

Flera länder som har infört undantaget i sin lagstiftning har valt att komplettera med en särskild utbildning för förare av dessa el/gasdrivna 4,25 tons lastbilar, en utbildning som till sin omfattning är väsentligt kortare än motsvarande för C1-körkort. Transportföretagen anser att det kan finnas skäl att göra sammalunda för svenska förhållanden och är gärna med i en diskussion om utformningen av en sådan utbildning.

I samband med att Sverige ansöker om att utnyttja undantagsmöjligheten anser Transportföretagen att Sverige bör likt Norge också utnyttja möjligheten i EU:s lagstiftning att

undanta fordon som används inom en radie på 100 km från den plats där företaget är beläget från kravet på kör- och vilotider och färdskrivare. Det skulle sannolikt omfatta de allra flesta av de fordon som skulle beröras och det skulle underlätta omställningen.

Transportföretagen är också beredda att diskutera en hastighetsbegränsning för dessa fordon. De kommer att röra sig i stadsmiljö och en hastighetsbegränsning skulle inte utgöra en försvårande omständighet.

Transportföretagen deltar gärna i fortsatt dialog kring tillämpningen av undantagsmöjligheten i EU-direktivet i Sverige.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell



Anders Josephsson