

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Diarienummer Fi2021/03144

Remiss av Transportstyrelsens utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra drivmedel med B-körkort

Om detta remissvar

Widriksson Logistik (Widriksson) är en ledande last mile-aktör i Sverige med verksamhet i Stockholm och Göteborg med flera av Sveriges mest namnkunniga företag och internationella aktörer som kunder. En stor del av verksamheten består av hemleveranser till privatpersoner och leveranser till företag och organisationer. Bland annat kör vi matkassar åt Coop och möbler åt Ikea. Transporter som innebär relativt tungt gods som körs med lätta lastbilar (max 3,5 ton) då trängsel och begränsad framkomlighet i bostadsområden medför att denna typ av fordon är lämpligast. Samtliga Widrikssons leveranser är helt fossilfria och fordonen drivs på HVO, el eller biogas.

Vi inkommer med denna remiss då ett införande av undantagsmöjligheten skulle innebära betydande fördelar för oss som företag, men framför allt för att nå Sveriges mål för minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Widriksson Logistiks övergripande inriktning

För att nå Sveriges mål om 70 procent minskad klimatpåverkan från transportsektorn till år 2030 har godstransporterna en nyckelroll. Dessa fordon har högre energiförbrukning per mil än personbilarna, de körs fler mil och skiftet till eldrift eller andra alternativa drivmedel måste vara kunna försvaras gentemot kunder/brukare med rationella argument så som kostnader och effektivitet.

Leveranser med lätta lastbilar ökar i städerna och de körs nästan uteslutande med diesel. För att minska klimatpåverkan från lätta lastbilar krävs att fler fordon drivs av så rena drivmedel som möjligt, så som el och biogas. I städerna är el- och gasfordon i dagsläget de bästa tillgängliga alternativen då de utöver växthusgaserna även minskar utsläppen av luftföroreningar. Nuvarande viktregler för lätta lastbilar gör dock att fordon som drivs med el och biogas är mindre attraktiva i det fordonssegmentet, vilket hindrar en omställning till fossilfria och renare leveranstransporter.

Som ledande logistikleverantör med drygt 120 fossilfria fordon i fordonsflottan skulle undantagsmöjligheten innebära att våra el- och biogasfordon skulle kunna fyllas lika mycket som konventionella fordon, vilket innebär färre fordon på vägarna, minskade utsläpp och ökad framkomlighet. Kostnaden för att köra biogasfordon skulle sjunka om de kan lastas lika mycket som konventionella fordon, vilket gynnar kunderna men framför allt bidrar till Sveriges miljömål för transportsektorn.

Widriksson Logistik ställer sig bakom regeringens förslag

Widriksson Logistik instämmer i regeringens förslag och ställer sig bakom att B-körkort tillåts gälla också för godstransportfordon med totalvikt upp till 4 250 kg som drivs med el eller andra alternativa bränslen, med hänsyn tagen till synpunkter som lämnas nedan.

Widriksson Logistiks synpunkter på Transportstyrelsens utredning

Widriksson Logistik har följande synpunkter på slutsatserna i Transportstyrelsens utredning:

Extra vikt

Leveranser med lätta lastbilar ökar i städerna och de körs nästan uteslutande med diesel. För att minska klimatpåverkan från lätta lastbilar krävs att fler fordon drivs av så rena drivmedel som möjligt, så som el och biogas. Transportfordon med last som drivs på el behöver ha väsentligt högre batterikapacitet än personbilar för att kunna ha en rimlig körsträcka. I många fall ska fordonen också kunna rulla närmast oavbrutet, vilket innebär att ett längre laddstopp är olyckligt.

Transportstyrelsens uppskattning är att det krävs ett batteri med en kapacitet på 100 kWh för en ungefärlig räckvidd på 400 km, vilket innebär en batterivikt på cirka 700 kg, att jämföra med en fylld dieseltank på ca 70 kg.

Vi menar därför att det är rimligt att tillåta en mervikt på 750 kilo för fordon med el eller andra alternativa bränslen i enlighet med EU-direktivet. Vi delar också EU-direktivets inriktning att ha samma viktgräns oavsett bränsle.

Utan en utökad viktgräns kommer dessa fordon inte att kunna lastas fullt vilket gör dessa fordon mindre attraktiva i detta segment, vilket i sin tur bromsar en nödvändig förändring för att åstadkomma lägre utsläpp. Ställer man om utan ändrad lastvikt skapas andra problem såsom ökad trängsel då fler fordon behövs för att transportera godset.

Lastvikt

Transportstyrelsen menar i sitt förslag att den maximala lastvikten måste vara lägre eller oförändrad jämfört med basmodellen.

Mot bakgrund av svårigheterna i att utse jämförelsefordon är detta en onödig och komplicerande begränsning.

Vi menar att det bästa för att veta hur mycket mer ett fordon som drivs med el eller andra alternativa bränslen får lastas i stället vore ett schablonmässigt påslag på tillåten lastvikt för fordonet och att den högsta tillåtna totalvikten alltid är 4 250 kg.

Precis som idag bör föraren vara ansvarig för att fordonet inte är överlastat.

Kontroll

Vägrafikregistret (VTR) innehåller bl.a. uppgifter om ett fordonets beskaffenhet och utrustning, till exempel uppgifter om vilket eller vilka drivmedel fordonet drivs med, fordonskategori, totalvikt samt maximal lastvikt. Fordonsuppgifter som behövs för kontroll av fordonet ska enligt vägrafikdataförordningen (2019:382) föras in i VTR. Transportstyrelsen menar att det skulle vara möjligt men vara kostsamt och komplicerat att även föra in uppgifter för totalvikt och lastvikt i VTR.

Vi menar att eftersom det är möjligt bör fordonsuppgifterna införas i VTR, då det skulle innebära ett enkelt system för kontroll av fordonets tillåtna last- och totalvikt. Vi föreslår att uppgifter om totalvikt och lastvikt förs in i de fordonsuppgifter som gäller för varje fordon, och som polisen har tillgång till vid en viktkontroll. Det ger polisen möjlighet att vid kontroll av fordonet se att fordonet är ett fordon som drivs med el eller alternativt bränsle och därmed vilka regler som gäller.

Vi kan konstatera att andra länder har infört undantagsmöjligheten och anpassat både poliskontroller och övrigt regelverk. Det bör vi i Sverige också kunna göra.

Legalitetsprincipen

Transportstyrelsen menar att ett införande av undantagsmöjligheten skulle innebära krav som inte går att kontrollera av förare eller polis, och att eventuella överträdelser inte kommer att kunna lagföras, och att det strider också emot det allmänna rättsmedvetandet, får negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, sund konkurrens med mera.

Vi anser att detta perspektiv missgynnar en nödvändig utveckling och omställning av transportsektorn till ökad grad fossilfria transporter. Med detta synsätt skulle vi i Sverige nöja oss med att köra med halvfulla fordon om de ska köras med el eller andra alternativa bränslen. Det innebär i sin tur att upp till dubbelt så många fordon behövs för att transportera samma mängd gods.

Med ett annat synsätt är det både möjligt och lämpligt att lösa kontrollfrågan genom att uppgifterna förs in i fordonregistret. Det skulle då vara möjligt att kontrollera kraven och lagföra överträdelser. Vi delar dock Transportstyrelsens bedömning att det så som systemet ser ut idag inte är enkelt att direkt bedöma om fordonets vikt är lagligt eller inte – men är övertygade om att det är möjligt genom en förändring av vilka uppgifter som förs in i systemet.

Vi vill också betona att undantagsmöjligheten gäller godstransporter, som framförs av professionella chaufförer. Som yrkeschaufför vet du vilken typ av fordon du kör och vilka regler som är förknippade med varje fordon. Det är en del av ansvaret som förare att hålla koll på hur mycket du får lasta. Är det ett gas- eller elfordon så skulle andra regler gälla, vilket inte skulle vara ett problem för chaufförerna att lära sig.

Alternativa lösningar

Transportstyrelsen skriver att det för att minska utsläppen från inrikes transporter eventuellt inte är ytterligare 750 kg utan att förändra lastkapaciteten som är lösningen. För att få miljöeffektiva transporter kanske det krävs färre men större fordon.

Större fordon kan vara en lösning i vissa fall. Men när det gäller transporter i städer och tätbebyggda områden är detta inte alltid en god idé på grund av sämre framkomlighet. Godstransporter, särskilt så kallade last-mile-transporter, körs i stor utsträckning till privatpersoner i bostadsområden där det ofta är trångt, med små möjligheter att vända större fordon och de flesta vill inte ha stora tunga fordon i sina bostadsområden, av säkerhets- och trivselskäl. Dessutom behöver tyngre fordon framföras av chaufförer med C-körkortsbehörighet, som det är stor brist på idag.

Avslutande ord

Widriksson Logistik tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag, som vi tillstyrker med ovanstående kommentarer. Vi vill betona att ett införande av undantagsmöjligheten väsentligt skulle underlätta för verksamheter som tillhandahåller en växande mängd last-mile-transporter dvs transporter till privatpersoner, företag och organisationer, som ställer höga krav på såväl lasteffektivitet, tidspassning som miljöhänsyn.

Med nuvarande viktregler för lätta lastbilar förloras så mycket som 30–60 procent av lastförmågan vid användning av el- eller gasfordon. Eller omvänt, med nuvarande viktregler krävs två fordon för samma mängd gods som ett fordon skulle kunna lasta efter ett införande av undantagsmöjligheten. Det är tydligt att fler fordon inte är önskvärt i en nödvändig omställning av transportsektorn för att nå 70 procent minskad klimatpåverkan i enlighet med Sveriges klimatmål.

Vi ser därför med tillförsikt fram emot nästa steg mot införandet av undantagsmöjligheten i Sverige.

Stockholm den 23 mars 2022

Johan Nyblom, VD
Widriksson Logistik

Christel Grip, hållbarhetschef
Widriksson Logistik