

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter (TSG 2023 - 4473)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR menar principiellt att trafiksäkerheten inte kan säkerställas under försöksverksamheten såsom förslaget nu är utformat och att det finns behov av både obligatorisk praktisk körbedömning respektive kortare teoriutbildning för att inte negativa trafiksäkerhetseffekter ska uppstå. STR menar att utredningen på flera ställen tydligt pekar på behovet av både bedömning och utbildning, men inte på ett trovärdigt sätt visar på hur detta ska åstadkommas.

Kommentarer

STR har följande kommentarer:

Generellt

STR anser att Transportstyrelsen i sitt uppdrag på ett grundligt och klagörande sätt redogjort för förutsättningarna att införa en försöksverksamhet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla 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.

STR är väl införstådd med behovet av att kunna säkerställa varutransporter i tätorter och kompetensförsörjningen av yrkesförare samt att transportsektorn genomgår en mycket snabb omställning till eldrivna fordon och uppsatta miljömålen för transportsektorn. STR har dock i tidigare remissvar från 2022 (TSG 2020 - 11409) uttryckt skepsis till detta förslag med hänvisning till de negativa trafiksäkerhetseffekterna som oundvikligen uppstår då förare inte har tillräcklig kompetens för uppgiften. Det måste det finnas en rimlig avvägning mellan miljö- och säkerhetsaspekter och behovet att fler yrkesförare med rätt kompetens.

STR menar principiellt att trafiksäkerheten inte kan säkerställas under försöksverksamheten såsom förslaget nu är utformat. STR anser att förslaget dels hanterar de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna alltför ytligt, dels att det saknas kompensatoriska åtgärdsförslag. Principiellt hade det varit bättre att kräva C1-körkort men att göra undantag för YKB. C1-

körkortets kostnad utgör de dels en mycket liten del av fordonets kostnad och med fler C1-förare, ökar potentialen för att få fler yrkesförare för lastbil.

Åtgärdsförslag

STR anser att det finns en principiell brist i förslaget att det både saknas struktur för bedömning av aktuell förarens kompetensnivå och förutsättningar att köra på ett trafiksäkert i bl.a. urbana trafikmiljöer med dessa tyngre fordon samt plan för nödvändig kompetensutveckling av dessa förare.

STR vill bidra med två sådana förslag.

I första hand anser STR att det är nödvändigt med en obligatorisk kompenserande teoriutbildning (4 - 6 h.) hos YKB-utbildare för de förare som ska ingå i försöksverksamheten och få undantag från körkortslagen. Dessutom anser STR att det dessa förare bör genomgå någon form av obligatorisk praktisk körbedömning och/eller prov.

Dessa åtgärder skulle sammantaget stärka trafiksäkerheten rent allmänt men även stärka tillståndsinnavaren i sin bedömning av respektive förarens lämplighet samt förbättra arbetsmiljön för den enskilde föraren så att denna är väl förberedd för uppgiften.

Enligt förslaget läggs hela ansvaret för information och vidareutbildning på tillståndsinnehavaren. Det finns uppenbar risk för att jävs-, resurs- och kompetensproblematik uppkommer som en följd av detta.

Kompetensfrågan

STR delade i remissvar i mars 2022 till utredningen TSG 2020 - 11409 Transportstyrelsens uppfattning att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten i körkortslagen (1998:488) för att möjliggöra att B-körkortsinnehavare ska få köra tyngre fordon än vad behörigheten idag tillåter. STR ansåg att det ska krävas ett C1-körkort för att få framföra även ett eldrivet fordon (eller drivet av alternativa bränslen) vilket är tyngre än 3,5 ton men lättare än 4,25 ton. Argumentet var såväl trafiksäkerhetsmässiga som juridiska skäl. Oavsett drivlina och drivmedel är vikten det som avgör ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Elfordon har ett betydligt kraftigare vridmoment jämfört med motsvarande fossildrivna fordon. Vikt och rörelseenergi hänger i allra högsta grad ihop och olyckor med tunga fordon leder ofta till svår personskada eller dödsfall.

Regeringen har nu givit Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet för detta. STR är fullt införstådd med det krävs åtgärder för att minska bristen på kompetenta förare med körkortsbehörighet C och för att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn. Det går dock inte att bortse från det faktum att nuvarande viktgränser är skapade med utgångspunkt från en äldre vagnpark med fossildrivna fordon. Det går heller inte att bortse från att om det nuvarande förslaget till körkortsdirektivet beslutas, kommer förare med behörighet B att kunna föra den typ av fordon som ingår i försöksverksamheten när direktivet införlivats i svensk lagstiftning. Sammantaget kan därför en försöksverksamhet vara befogad, dock givet att nödvändiga kompensatoriska åtgärder införs, vilket dock inte är föreslagna.

Utredningen konstaterar mycket riktigt att försöksverksamheten får som effekt att förare som saknar tillräcklig kompetens och/eller är olämpliga på annat sätt, kan komma att köra

dessa fordon i bl.a. tätort. (kap 6.8.3, sid 51). STR anser att det därför är märkligt att det helt saknas åtgärdsförslag för att kompensera denna de uppenbart negativa trafiksäkerhetskONSEKVENSERNA av förslaget.

De områden som bör omfattas i utbildningen är bl.a. sådana som tas upp i YKB-utbildningen och som även är relevanta för de här fordonen, tex:

- lastsäkring
- köregenskaper/bromssträcka
- tyngdpunkt
- farligt gods
- fordonsbrand och termisk rusning
- hantering av stödsystem
- säker hantering av pekskärm under färd etc.

Utredningen pekar mycket riktigt på att *”De förare som kör fordon i försöksverksamheten kommer att ställas inför situationer och regelverk som de tidigare inte ställts inför”* (sid 38) och hela ansvaret för att förarna har tillräcklig utbildning. Allt kring information och fortbildning läggs således på tillståndsinnehavaren. Hur ska detta ske, frågar STR?! Tillståndsinnehavarna kommer vare sig vara utbildare eller inspektörer. Hur ska en objektiv kontroll av detta kunna göras?! *(Vi har f.n. ett aktuellt och pågående fall med spontan-exploderande gasdrivna bussar av märket Fiat Ducato vilka skulle omfattas av det här förslaget. Vilken utbildning har förarna att hantera de risker som finns och de situationer som kan uppstå och redan har uppstått?!).*

Utredningen pekar även på att förarna ska kunna *”...lasta korrekt, följa lokala trafikföreskrifter om vikt- och bärighetsbegränsningar samt ha tillräckliga kunskaper om vägarbetstid, kör- och vilotider samt färdskrivare, om så krävs i vissa situationer.”* STR anser att det behövs dels en bedömning och en obligatorisk och objektiv utbildningsinsats utförd av annan än tillståndsinnehavaren för att uppnå och säkerställa detta.

Även på sid 51 (kap 6.8.3) lyfter man fram de risker som uppstår då det kan *”... påverka trafiksäkerheten, eftersom yrkesförarkompetens är en utbildning som ger kunskaper som en lastbilsförare behöver ha av miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Förare med behörighet B saknar vanligtvis denna kunskap, eftersom de inte omfattas av sådana krav.”*

STR menar sammanfattningsvis att utredningen på flera ställen tydligt pekar på behovet av både bedömning och utbildning, men inte på ett trovärdigt sätt visar på hur detta ska åstadkommas.

Behov av utbildning och praktisk bedömning

I stället för att lägga allt ansvar för förarens kompetens på tillståndsinnehavaren som förslaget gör, anser STR att det torde gagna alla parter om försöksverksamheten omfattar en obligatorisk kompenserande teoriutbildning (4 - 6 h.) hos YKB-utbildare för de förare som ska ingå i försöksverksamheten och få undantag från körkortslagen. Denna skulle kunna genomföras som fjärrundervisning likt YKB.

STR anser dessutom att någon form av objektiv bedömning eller prov bör krävas som underlag till den formella ansökan om undantag från körkortslagen (1998:488) för den

aktuella föraren. Det är ju en säkerhetsåtgärd som syftar till att gagna alla parter: den enskilde föraren, dennes nuvarande/kommande arbetsgivare och omgivande trafikanter, skyddad och oskyddade trafikanter.

Ytterligare ett argument är att dessa elfordon innehåller stödsystem som en förare måste behärska. Om en förare i denna målgrupp tagit sitt B-körkort på ett äldre manuellt växlat fordon, finns en uppenbar risk att denne inte behärskar ens dagens stödsystem i personbilar, ännu mindre system i tyngre fordon och kommande generationer av lätta lastbilar. Det torde tex vara extra viktigt att en förare i denna målgrupp är mycket väl förtrogen med hur en pekskärm bör, och inte bör, nyttjas.

Vid sidan av de rent körmässiga aspekterna är det viktigt att föraren även kan hantera denna typ av fordon och vet hur denna ska agera vid termisk rusning eller vid risk för detta i samband med en olycka etc. Det finns såväl en arbetsmiljöaspekt som en trafiksäkerhetsaspekt kring detta.

Ansvarsfrågan

I förslaget framgår att "Tillstånd ska inte beviljas om trafiksäkerheten inte kan säkerställas" (kap 5, sid 65). Hur ska ansvarigt företag kunna säkerställa detta?! STR att det inte är realistiskt och rimligt att hela detta ansvar ska vila på tillståndsinnehavaren.

Dessa fordon kommer ju i stor utsträckning köras i stadstrafik bland tex. oskyddade trafikanter. Rimligen kommer rekryteringsbasen vara ungefär den som taxi har, dvs ett genomsnitt av landets personbilsförare med väldigt varierande grundutbildning, trafiksäkerhetsförståelse och trafikbeteende. I sammanhanget kan det vara värt att reflektera över provresultat för taxi ligger på ca 25%. 3 av 4 personbilsförare blir alltså underkända på det praktiska provet. Dessa utgör en del av de drygt sex miljoner personer som har behörighet B men inte högre behörigheter, och som kan komma i fråga för denna typ av transporter. Innehav av B-körkort är inte tillräckligt för yrkesmässig trafik. Förarna bör definitivt ha utbildning för den uppgift de ställs inför. Det vinner alla på.

Dessutom finner STR att ansvarsfrågan är otydlig mellan de olika parterna: den juridiska personen, den namngivna person hos tillståndshavaren som ansvarar för att "*...verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och med försöksordningen*" och den enskilda föraren. Hur fördelas ansvaret vid överträdelser etc.?!

Kör- och vilotider

STR anser att det borde vara ett krav på att tidbok förs även för dessa förare. Det finns ingen ledning till ett undantag i det avseendet. Eftersom förarna i försöksverksamheten inte omfattas av förordningen *Om vilotider för vissa vägtransporter*, och att undantaget om att följa kör och vilotiderna är ett nationellt undantag kommer således förarna att omfattas av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetstidslagen). Detta medför i praktiken att en förare i försöksverksamheten kan köra/arbota i 19 timmar och 15 minuter under ett arbetspass (med enbart 45 minuter rast totalt), så länge den inte arbetar under nattperioden. Efter 4 timmar "dygnsvila" kan föraren genomföra samma arbetspass igen.

STR anser därför att förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter även bör ändras så att de förare som omfattas av försöksverksamheten också omfattas av denna förordning.

Drivmedel

STR konstaterar att biogas inte finns med bl.a. uppräknade drivmedel (sid 23) vilket är svårt att förstå.

Uppföljning och utvärdering

Det är viktigt att försöksverksamheten kartlägger och följer upp olycksutvecklingen inklusive incidenter och rena försäkringsskador.

Landskrona den 30/5, 2024

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Stenman
Förbundsordförande