

Handläggare
Amanda Baumgartner
08-508 26 354**Till**
Trafiknämnden
2022-02-17

Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefRobin Billsjö
Tf. Enhetschef

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens ”Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B” (Bilaga 1) till Stockholms stad för yttrande senast 23 mars 2022. Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ärendet till trafiknämnden med sista svarsdatum 2022-02-22.

Syftet med utredningen var att undersöka förutsättningarna att utnyttja det undantag som EU:s regelverk (EU 2018/645) medger och bedöma om införandet är lämpligt i Sverige. Undantaget innebär att förare som haft B-körkort i minst två år tillåts köra lätta

lastbilar som väger upp till 4,25 ton istället för dagens 3,5 ton förutsatt att fordonet drivs av alternativa bränslen (el och gas).

Syftet med undantaget är att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och förbättra luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen samtidigt som trafiksäkerheten inte ska äventyras.

Utredningen mynnar ut i att Transportstyrelsen rekommenderar att Sverige inte ska införa undantaget. Den främsta motiveringen till rekommendationen är att efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelse beivras. Utredningen påpekar vidare att direktivet bryter mot Wienkonventionen om vägtrafik samt att fordonet skulle få ökade krav genom nationella regler och lokala trafikföreskrifter som gäller för tunga lastbilar över 3,5 ton.

Trafikkontoret anser att en utveckling av lätta lastbilar som drivs av diesel strider mot stadens målsättning om en utsläppsfri innerstad, och rekommenderar att Regeringen skyndsamt genomför åtgärder för att möjliggöra för branschen att ställa om. Kontoret föreslår därför följande åtgärder:

- Att Regeringen utreder möjligheten att införa en tillfällig undantagsbestämmelse som tillåter tyngre lätta lastbilar som drivs av el eller gas
- Att Regeringen vidtar arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament i syfte att öka antalet chaufförer med YKB och behörighet C1 eller högre.

Remissen

Infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens ”Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbekräftelse B” (Bilaga 1) till Stockholms stad för yttrande senast 23 mars 2022. Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ärendet till trafiknämnden med sista svarsdatum 2022-02-22.

Transportstyrelsen fick i november 2020 regeringens uppdrag att undersöka förutsättningarna att utnyttja följande undantag som EU:s regelverk medger (EU 2018/645):

”Innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG2 med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av

gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.”

Undantaget skulle innebära att förare som haft B-körkort i minst två år tillåts köra lätta lastbilar som väger upp till 4,25 ton istället för dagens 3,5 ton förutsatt att fordonet drivs av alternativa bränslen (el och gas). Viktökningen över 3,5 ton ska enligt undantaget bero på drivlinans (t.ex. motor och batteri) högre vikt i förhållande till ett motsvarande fossildrivet fordon. Det skulle göra lastvikten i ett fordon som drivs med el eller biogas mer jämförbar och konkurrenskraftig med motsvarande dieselmodellers.

Syftet med undantaget är att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och förbättra luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen samtidigt som trafiksäkerheten inte ska äventyras. Flera EU-länder har infört undantaget och syftet med regeringsuppdraget var att utreda förutsättningarna för möjligheten med ett undantag och bedöma om ett införande är lämpligt i Sverige.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret samt med miljöförvaltningen. Ärendet har även beretts under ett rundabordssamtal med representanter från branschen.

Utredningens förslag

Transportstyrelsen rekommenderar att Sverige inte ska införa undantaget. Den främsta motiveringen till rekommendationen är att det inte går att verifiera och kontrollera hur mycket extra en drivlina för el eller gas väger i jämförelse med en motsvarande dieselmotor eftersom uppgifterna inte görs tillgängliga av tillverkare eller registreras vid typgodkännande. Det skulle försvåra kontroll av fordon, där varken förare eller polis skulle kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven för undantaget, vilket i sin tur strider mot legalitetsprincipen (anger att en lag ska vara så pass precist utformad att den förstås av dem som omfattas av den).

Transportstyrelsen menar därför att det inte är lämpligt att införa nationell lagstiftning där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelser beivras.

Utredningen påpekar vidare att direktivet bryter mot Wienkonventionen om vägtrafik, vars syfte är att harmonisera alla länders lagstiftning på området. Den anger att högsta tillåtna behörighet för B-körkort är 3,5 ton eftersom allt över det är att betrakta som ett tungt fordon. Transportstyrelsen lyfter fram att fordon som skulle omfattas av ett undantag riskerar få längre körsträckor eftersom det finns lokala trafikföreskrifter som gäller för tunga lastbilar (över 3,5 ton) men inte för lätta lastbilar, exempelvis på broar eller genomfartsvägar. Vidare redogör Transportstyrelsen för ökade krav på fordonen då de måste följa de nationella reglerna för tunga lastbilar som inte gäller för lätta lastbilar (krav på färdskrivare, kör- och vilotider, hastighetsbegränsare etc.)

Utredningen har tittat på hur andra länder tillämpat undantaget och konstaterat att en del länder har skrivit in undantagsmöjligheten i sin lagstiftning som reglerar körkort men ingen har lagstiftat om eller på annat sätt närmare beskrivit processen för att definiera fordonen. Några har medgett att ingen jämförelse utifrån lastkapaciteten eller framdrivningssystemet extra vikt görs, eller åtminstone att regelefterlevnaden inte kontrolleras.

Trafikkontorets synpunkter

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild. Staden har som mål att vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilfri organisation 2030. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030.

Även om alla fordon blir fossilfria kvarstår problematiken om trängsel på stadens gator. Stockholms stads framkomlighetsstrategi pekar därför mot ett behov av mer kapacitetsstarka transporter och stadens Godstrafikplan anger att godstransporternas negativa påverkan på miljön och på stadens attraktivitet ska minska. De senaste åren har det skett en ökning av lätta lastbilar, dels på grund av bristen på utbildade chaufförer med C-körkort och dels på grund av det ökande behovet av snabba, fragmenterade, leveranser till följd av ökad e-handel. Fler företag väljer därför att transportera sitt gods med lätta lastbilar vilket leder till fler fordonsrörelser i trafiken. När nu elektrifieringen står på agendan menar branschen att omställningen av lätta lastbilar bromsas av att lastvikten begränsas vid byte från HVO till eldriven lätt lastbil, på grund av batteriets vikt.

Trafikkontoret konstaterar att en utveckling av lätta lastbilar som drivs av diesel strider mot stadens målsättning om en utsläppsfri innerstad och möjligheterna att nå Parisavtalet. Efterfrågan på eldrivna lätta lastbilar och viljan att ställa om är hög från branschen men fler marknadsaktörer vittnar om att de behövt avbeställa eldrivna lätta lastbilar när de insett att de kommer tappa flera hundra kilo i lastvikt på grund av eldriften.

Transportstyrelsen påpekar i sin utredning att det redan idag är fullt möjligt att köpa och använda den typ av fordon som ett undantag skulle avse, det vill säga sådana som drivs av alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25. Dessa fordon kräver dock behörighet C1 eller högre. Branschen menar att det råder brist på chaufförer med C-körkort, men även på behöriga lärare, vilket hindrar möjligheten att nyttja dessa fordon. Trafikkontoret eftersträvar en utveckling mot mer kapacitetsstarka transporter och ser därför ett behov av att öka antalet utbildade chaufförer med C-körkort. Förutom att de med dagens regler kan framföra tyngre fordon som kan lasta mer gods per transport, ökar även kompetensen för bland annat trafiksäkerhet och logistik hos chaufförerna. 2013 införde regeringen fyra nya körkortsbehörigheter för lastbil och buss, bland dem behörighetskategori C1, vilket ger behörighet att transportera tunga lastbilar upp till 7,5 ton. Antal utfärdade körkort med behörighet C1 ökar för varje år, samtidigt om antal utfärdade körkort med behörighet C minskar¹.

Utöver ett C1-körkort krävs ett yrkeskompetensbevis (YKB) för att utföra godstransporter med fordon över 3,5 ton². För att erhålla YKB krävs idag en grundutbildning på minst 140 timmar som avslutas med ett förarprov hos Trafikverket. Yrkesföraren behöver utöver det genomgå en fortutbildning vart femte år för att upprätthålla sitt YKB.

För att öka antalet chaufförer med YKB och behörighet C1 eller högre bör Regeringen vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament för att utbilda fler förare. I Finland t.ex. lättade regeringen på kraven för undervisningstid för att ta ett C1-körkort i syfte att minska kostnaderna för körkortet och för att öka antalet

¹ <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-korkorts innehavare-efter-behorighet1/>

² <https://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens>

utbildade chaufförer³. Förslag på åtgärder som kan vara aktuella för Sverige kan vara att utbildningskostnaden är avdragsgill för företag som erbjuder vidareutbildning för sina chaufförer, eller att införa möjlighet till studiemedel via CSN likt det idag ges möjlighet för stöd för B-körkort.

Batteriutvecklingen går framåt. Samtidigt sker en utbyggnad av laddinfrastrukturen, vilket bidrar till att räckvidden och därmed storleken på batteriet på sikt inte utgör samma problem som idag. Att öka lastkapaciteten på fordon genom att få ner onödig vikt torde vara en av de viktigaste drivkrafterna i utvecklingen. Frågan är hur snabbt den här utvecklingen går. Att införa en undantagsregel baserat på en begränsning som finns idag kanske är inaktuellt om ett par år. En undantagsbestämmelse som undanröjer hinder avseende batteriets utformning riskerar att bromsa innovationsviljan i teknikutvecklingen av batterier för lätta lastbilar. Kontoret anser därför att en tillfällig undantagsbestämmelse som endast gäller upp till tio år skulle vara mer gynnsam för alla. En sådan lösning skulle gynna branschen att kunna ställa om här och nu, samtidigt som teknikutvecklingen främjas och fler utbildas till yrkeschaufförer. När teknikutvecklingen är i kapp, det vill säga när lätta lastbilar som drivs av alternativa bränslen kan ha samma lastvikt som de som drivs av diesel, bör det tillfälliga undantaget tas bort. Parallellt med införandet av det tillfälliga undantaget bör Regeringen utreda frågan kring kontrollsystem och utbildning av B-körkortsförarna, som krävs när fordonet klassat som tungt. Ett alternativ kring utbildning kan vara att se över möjligheten för företagen själva att utbilda sina chaufförer för att öka kompetensen, likt möjligheten att utbildas till truckförare inom företag som finns idag.

Vad gäller framkomligheten skulle Stockholms stads lokala trafikföreskrifter inte ha någon större påverkan på fordonen med en ökad vikt upp till 4.25 ton, då endast någon enstaka bro omfattas av begränsningen på max 3,5 ton. Fordonen skulle däremot vara förbjudna på de flesta gator mellan 22-06. En tillfällig undantagsbestämmelse skulle fortsatt bryta mot Wienkonventionen. Kontoret konstaterar att flera länder i EU idag bryter mot Wienkonventionen, framförallt kring lastvikt för lätta lastbilar. Kontoret föreslår därför att Regeringen inför nästa revidering av Wienkonventionen ser över så att den inte utgör ett hinder för att klara Parisavtalet.

Sammanfattningsvis föreslår trafikkontoret följande åtgärder:

- Att Regeringen utreder möjligheten att införa en tillfällig undantagsbestämmelse som tillåter tyngre lätta lastbilar som drivs av el eller gas
- Att Regeringen bör vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament i syfte att öka antalet chaufförer med YKB och behörighet C1 eller högre

Slut

Bilagor

1. Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B (TSG 2020-11409)