

Handläggare
Eva Sunnerstedt
Telefon: 08-508 28 913

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2022-02-22, p. 13

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

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/1742

Förvaltningens förslag till beslut

1. Överlämna nedanstående synpunkter som svar på remissen
2. Justera beslutet omedelbart

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i ett regeringsuppdrag¹ givit en rekommendation till regeringen att inte nyttja ett undantag inom körkortslagstiftningen som direktivet EU 2018/645 ger möjlighet till.

Kortfattat innebär det möjliga undantaget att en 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 eller gas). Därutöver ska viktökningen över 3,5 ton bero på drivlinans (t.ex. motor + batteri) högre vikt i förhållande till ett motsvarande fossildrivet fordon.

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2021/nej-till-att-kora-tyngre-lastbilar-med-b-korkort/>

Utredningen har gått på remiss till Stockholms stad och miljö- och hälsoskyddsnämnden har givits möjlighet att lämna synpunkter till kommunstyrelsen.

Miljöförvaltningen framför därmed synpunkter inom området miljöpåverkan och hälsa.

Bakgrund

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 framdrivnings-systemet 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.”

Kortfattat innebär undantaget att en 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). Därutöver ska viktökningen över 3,5 ton bero på drivlinans (t.ex. motor + batteri) högre vikt i förhållande till ett motsvarande fossildrivet fordon.

Syftet med undantaget är att förbättra luftkvaliteten och bidra till klimatmålen samtidigt som trafiksäkerheten inte ska äventyras. Flera EU-länder har redan infört undantaget och syftet med regeringsuppdraget var att utreda förutsättningarna att även i Sverige införa detta. Det skulle göra lastvikten i ett fordon som drivs med el eller biogas mer jämförbar och konkurrenskraftig med motsvarande dieselmodellens.

I el- och gasdrivna lätta lastbilar är det batterierna och gastankarna som ger en högre tjänstevikt än hos lätta diesellastbilar. Det medför att de inte kan lasta lika mycket gods för att få köras med B-körkort, eftersom totalvikten (tjänstevikt plus lastvikt) inte får överstiga 3,5 ton. Aktörer som vill köra på biogas och el står därmed inför ett dilemma (i en tid när det råder stor brist på C-chaufförer i Europa; bara i Sverige uppges bristen vara cirka 5 000, enligt Sveriges Åkeriföretag). Antingen måste företagen bekosta C-körkort för fler

chaufförer, eller köra ut leveranser med fler fordon till följd av att el- och gaslastbilarna har cirka 30–60 procent lägre lastvikt jämfört med motsvarande diesellastbilar. Bytet till el- och gasdrivna fordon kan alltså bli dyrare jämfört med att fortsätta köra med lätta diesellastbilar.

Transportstyrelsen rekommenderar att Sverige inte ska använda sig av undantaget. De menar främst att det inte går att fastställa hur mycket extra vikt en drivlina för el eller gas väger i jämförelse med en motsvarande dieselvariant. Vidare påpekar de att direktivet bryter mot Wienkonventionen om vägtrafik, vars syfte är att harmonisera alla länders lagstiftning på området. De ser också hinder med lokala trafikföreskrifter för fordon på över 3,5 ton som kan begränsa framkomligheten, samt redogör för fler krav på fordonet som kommer av att det räknas som tungt. Slutligen anser de att utbudet av el- och gasdrivna lätta lastbilar är jämförbart med motsvarande utbud av dieseldrivna lätta lastbilar.

Ärendets beredning

Förslaget har beretts av enheten Miljöbilar i Stockholm på miljöförvaltningen, som även fört en dialog med relevanta aktörer i transportbranschen inkl. fackförbund samt konsulterat andra offentliga instanser.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen konstaterar att en utveckling med ökande andel lätta lastbilar på diesel inom leveranssektorn strider mot målsättningen om en utsläppsfri innerstad 2030 och möjligheten att nå Parisavtalet. Dessutom påverkas omställningen inom transportsektorn i stort och stadens klimatmål om att vara en klimatpositiv stad år 2040. Lätta lastbilar ökar i antal och det mest rimliga, förnybara alternativet för lätta diesellastbilar är biodiesel i form av HVO100. Ett flertal utredningar och instanser menar att hushållning med biodrivmedel ihop med elektrifiering och effektivisering av transportsystemet krävs för att klimatmålen ska nås. Miljöförvaltningen tar därför intryck av dialogen med branschen, där många aktörer ser en risk för försening i omställningen inom just leveranssektorn till följd av Transportstyrelsens rekommendation till regeringen.

Förvaltningen konstaterar att direktivet är svårt att tillämpa på ett rättssäkert sätt med nuvarande formulering.

Miljöförvaltningen redogör i detta tjänsteutlåtande för varför ett undantag behövs och vad regeringen kan göra för att öka tillgången på behöriga chaufförer.

1. Därför behövs undantaget

Utredningen hänvisar till att det finns lätta eldrivna lastbilar som har åtminstone samma lastvikt som en dieseldriven motsvarighet. Denna bild delas inte av de marknadsaktörer miljöförvaltningen har haft en dialog med. Förvaltningen har sedan utredningen släpptes fått exempel från aktörer som måste avbeställa eldrivna lätta lastbilar då de kommer tappa flera hundra kilo i lastvikt per lastbil på grund av eldriften. Särskilt komplicerat blir det vid matvarutransporter som kräver kylaggregat. Detta då en eldriven lätt lastbils kylaggregat enligt aktörerna kan väga ett par hundra kilo mer än en dieseldrivens lastbils motsvarighet på grund av tillkommande batterier för att driva kylaggregatet.

Miljöförvaltningen har gjort en enklare kartläggning av utbudet och finner att flertalet modeller av elvarianten har lägre lastvikt än dieselvarianten.

Tabell 1 - Kartläggning av ett antal modeller. Data är hämtad från tillverkarnas hemsidor.

Tillverkare	Modell	Drivmedel	Maximal lastvikt (kg)	Tjänstevikt (kg)	Total vikt (kg)
Toyota	Proace electric professional long 2 dörrar	El	818-1002	2053-2237	3055
	Proace professional long long 2 dörrar	Diesel	1032-1340	1760-2068	3100
Citroen	New business L3 stor	El	860		
	New business L3 stor	Diesel	1211		
Opel	Vivaro L2	El	740	2310	3055
	Vivaro L2	Diesel	1013-1104	1824-1855	2830
Peugeot	L3	El	871	2184	3055
	L3	Diesel	1203-1286	1814-1897	3100
Renault	L1H1	El	1128		3500
	L1H1	Diesel	1623		3500
	L3H2	El	975-1343		3500
	L3H2	Diesel	1434		3500

2. Utmaningar med undantaget

Transportstyrelsen hänvisar till att de uppgifter som krävs för en kontroll, idag inte görs tillgängliga av tillverkare eller registreras vid typgodkännande. Därmed blir det omöjligt att kontrollera om vikten verkligen härrör från drivlinan, vilket bryter mot **legalitetsprincipen**. Av denna följer bland annat att en lag ska vara så pass precist utformad att den förstås av dem som omfattas av den. För att lagen ska kunna kontrolleras, behövs ändringar i de regelverk som styr vilka uppgifter som ska finnas i typgodkännanden. Dessa är exakt fastslagna och tar lång tid att ändra.

Flera länder har redan infört undantaget eller justerat regelverk på andra sätt för att uppnå samma syfte, vilket redovisas i Transportstyrelsens rapport (För en mer grundlig genomgång, se bilaga i detta PM). Inget land har dock kunnat redovisa hur systemet

för kontroll går till, även om Irland redovisar att de använder uppgifter om fordonets vikt, konstruktion och användning.

Direktivet strider mot **Wienkonventionen om vägtrafik**², som reglerar likställighet inom bland annat trafik- och körkortsregler. Via den har fordon, flyg och fartyg gemensamma regler och kan samsas om globala vägar, farleder och luftleder. Wienkonventionen anger att högsta tillåtna behörighet för B-körkort är 3,5 ton eftersom allt över det är att betrakta som ett tungt fordon, inkluderat de undantagsfall som finns i konventionen.

Bristen på förare med C-körkort har gjort att fler leveranser idag än tidigare körs med lätta transportbilar istället för med tunga fordon. För att minska trängseln i trafiken och köra ut en större mängd gods samtidigt kan det vara önskvärt med färre tunga lastbilar än många lätta lastbilar. Undantaget löser inte det här problemet men det skulle en satsning på att utbilda fler chaufförer med C-körkort kunna bidra till.

3. Ökade krav när fordonet klassas som tungt

Även om förare med behörighet B får köra fordon på upp till 4,25 ton, räknas själva fordonet som tungt och omfattas därför av följande krav som inte finns för lätta lastbilar:

- Fordonet ska ha färdskrivare
- Fordonet ska ha fartbegränsare (innebär maxhastigheter på 80 km/h på 90-väg och 90 km/h på 110-väg)
- Lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska följas
- Fordonen ska besiktigas från år ett (till en högre kostnad), vid stationer där tunga fordon kan besiktas (nationellt finns cirka 170 besiktningstillfällen för tunga fordon, jämfört med cirka 500 för lätta fordon)
- Lokala trafikföreskrifter för tunga fordon vilket ex betyder att fordonen skulle vara förbjudna på de flesta gator i Stockholm mellan kl. 22-06.

Miljöförvaltningen har i dialog med branschen märkt av både positiva och negativa reaktioner på de ökade kraven.

4. Slutsatser

Omställningen inom transportsektorn går för långsamt och åtgärder som underlätta och påskynda omställningen mot fossilfria leveransfordon är positiva och angelägna. Undantaget inom körkortslagstiftningen är en åtgärd och det finns fler.

Tyvärr är direktivet skrivet på ett sådant sätt att undantaget inte går att kontrollera samt har andra brister som gör det svårt att tillämpa på ett rättssäkert sätt.

Förvaltningen föreslår därför ett temporärt undantag parallellt med att ett kontrollsystem samtidigt tas fram.

Miljöförvaltningen konstaterar att statens och kommuners roll som upphandlare är ett kraftfullt verktyg, som kan och bör användas ännu mer för att öka andelen eldrivna leveranstransporter och även transporteffektiviteten.

Miljöförvaltningen ser sammanfattningsvis följande möjligheter:

- Regeringen inför skyndsamt ett tidsbegränsat undantag på fem år för förare med B-körkort, som haft körkort i minst två år, att köra lastbilar upp till 4.25 ton enligt vad som anges i EU-direktivet, och tillser under tiden att ett kontrollsystem kommer på plats. Vart tredje år bör en uppföljning av investeringar i nya lätta lastbilar ske för att se om åtgärden gett önskad effekt.
- Regeringen vidtar kraftiga arbetsmarknadspolitiska åtgärder för att öka antalet personer med C1-och C-körkort och/eller YKB^[1]-behörighet, t ex genom att ändra i CSN-reglerna^[2] så att personer kan få studiemedel för detta
- Staten och kommunerna stärker arbetet med upphandling genom att ställa upphandlingskrav för fordonsleveranser på el och andra förnybara drivmedel.

Bilagor

Bilaga 1: Sammanställning av de länder som infört undantaget eller justerat regelverket på andra sätt för att uppnå samma syfte

^[1] <https://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens>. YKB står för Yrkeskompetensbevis, och regleras i en lag och en förordning om yrkesförarkompetens hos Transportstyrelsen.

^[2] <https://www.csn.se/>. CSN står för Centrala studiestödsnämnden och reglerar villkoren för stöd och lån till studier i Sverige och utomlands.