

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

BioDriv Öst lämnar härmed på eget initiativ ett remissvar med synpunkter på ovanstående utredning.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

Synpunkter i korthet

- BioDriv Öst avstyrker förslaget om att inte införa undantaget. Vi uppmanar regeringen att tillåta personer med B-körkort att framföra el- eller biogasdrivna fordon med en totalvikt över 3 500 kg, men inte över 4 250 kg, enligt liknande modell som Tyskland och flera andra EU-länder gjort.
- Utöver minskad klimatpåverkan skulle ett undantag som banar väg för el- och gasdrift i fler lätta lastbilar ge en rad andra fördelar. Den svenska flottan med lätta lastbilar skulle då bli mindre beroende av dieseldrift, vilket är en sårbarhet ifall kriser uppstår som minskar tillgängligheten på diesel eller HVO. Samtidigt skulle en påskyndad omställning till el och biogas i lätta lastbilar bidra till ökad självförsörjning, då både biogas och el främst produceras inom landet. Därtill skulle det leda till bättre stadsmiljöer, eftersom framför allt drift på el, men även biogas, leder till minskat buller och lägre hälsofarliga utsläpp jämfört med dieseldrivna lätta lastbilar.
- I dagsläget råder det brist på chaufförer med C-körkort. Så länge som det är fallet är det inte rimligt att anta att de ska köra lätta lastbilar på el och biogas som har en totalvikt strax över 3 500 kg. Dessa chaufförer behövs för att hålla Sveriges tunga transporter rullande.
- Transportstyrelsens redovisning av lastvikter för lätta eldrivna lastbilar i utredningen är bristfällig och speglar inte den verklighet där efterfrågan på längre räckvidd i detta segment kräver tyngre batterier. Ett införande av undantaget är nödvändigt för att möjliggöra eldrift i lätta lastbilar som kör lite längre sträckor eller behöver energikrävande utrustning för att klara uppdraget.
- Ett undantag får inte äventyra trafiksäkerheten. Därför anser vi att ett undantag bör villkoras med extra utbildningskrav. Utbildningen bör ta hänsyn till chaufförens arbetsuppgifter och den förhöjda risk en högre totalvikt medför.

Motiveringar och överväganden

Lätta lastbilar på el och biogas behövs för att ställa om till mer fossilfria transporter

Antalet lätta lastbilar växer snabbt, vilket bland annat beror på ökad e-handel. Den svenska flottan med lätta lastbilar har växt med 25 procent de senaste 10 åren, från ca 475 000 till drygt 600 000 fordon. Som jämförelse har flottan med tunga lastbilar ökat med 7 procent under samma period från knappt 80 000 fordon till 85 000 fordon. Bland de lätta lastbilarna är 90 procent dieseldrivna, 7 procent bensindrivna och el och gasdrivna står för 1,5 procent var. Lätta lastbilar med förbränningsmotor är idag begränsade till HVO100 som enda fossilfria alternativ. Tillgången på HVO är begränsad och den tillgång som finns efterfrågas av hela transportsektorn. Därför är det orimligt att förvänta sig att lätta lastbilar som med relativ lätthet kan framföras på andra drivmedel endast ska förlita sig till HVO100 i sin omställning till fossilfrihet. Fler lätta lastbilar på el och biogas är därför en nödvändighet för att ställa om den svenska flottan av lätta lastbilar och för att nå Sveriges miljö- och klimatmål.

Ett infört undantag bidrar till ökad krisberedskap, ökad självförsörjning och bättre luft i våra städer

Idag ser vi en situation med höjda drivmedelspriser på flera drivmedel till följd av en osäker omvärld och bristande tillgång. Att fördela omställningen till fossilfrihet på flera förnybara alternativ är något som stärker Sveriges krisberedskap och bidrar till att hålla vår fordonsflotta rullande, inte minst de lätta lastbilarna. Införandet av undantaget skulle bana väg för en omställning till en högre andel el och biogas i den svenska flottan av lätta lastbilar. Detta skulle göra flottan mer motståndskraftig i tider av kris som påverkar tillgång och pris på olika drivmedel. Samtidigt skulle en påskyndad omställning till el och biogas i lätta lastbilar bidra till ökad självförsörjning då både biogas och el främst produceras inom landet. I städerna, där dessa lätta lastbilar körs till övervägande del, är el- och gasfordon dessutom överlägsna dieseldrivna lätta lastbilar. Utöver att ge minskade utsläpp av växthusgaser minskar de även buller och utsläppen av hälsofarliga luftföroreningar.

Undantaget ger företag som vill ställa om till fossilfrihet möjligheten att göra det

Många företag i transportbranschen har svårt att rekrytera tillräckligt många chaufförer med C-körkort för att kunna bedriva en effektiv verksamhet. Samtidigt har kostnaderna kopplat till lätta lastbilar ökat, särskilt på grund av den relativt höga fordonsskatten, som införts genom bonus-malus-systemet. Då ett företag står inför att byta ut en äldre lätt diesellastbil står valet i stora drag mellan två alternativ som båda medför ökade kostnader. Det ena är att köpa en ny diesellastbil, som till följd av bonus-malus-systemet har en högre fordonsskatt än den äldre diesellastbilen. Det andra alternativet är att ersätta den äldre bilen med två el- och/eller gasdrivna lätta lastbilar, för att kunna transportera samma mängd gods. Oavsett vilket alternativ företaget väljer ökar kostnaderna jämfört med att behålla det äldre fordonet. Detta dilemma gör att omställningen av den lätta lastbilsflottan i Sverige hämmas och kan leda till att många äldre fordon med högre koldioxidutsläpp och sämre avgasrening behålls längre än planerat. Det medför även större servicebehov, vilket i sin tur kan leda till försämrad trafiksäkerhet då nya hjälpsystem som installeras i nya lätta lastbilar inte kommer ut på marknaden. Att införa undantaget skulle lösa detta dilemma och få fart på omställningen till lätta lastbilar som drivs av el eller biogas.

Låt inte det bästa bli det godas fiende

För att kunna nå transportsektorns klimatmål behöver omställningstakten i segmentet lätta lastbilar öka. I ett sådant läge bör alla regelmässiga knutar som hindrar omställningen till förnybara alternativ lösas. *Låt inte det bästa bli det godas fiende* är ett talesätt som stämmer väl överens med hur regeringen bör agera i denna fråga. Utredningen visar på de tveksamheter och svårigheter kring kontroll av efterlevnad som kan uppstå om undantaget införs helt i enlighet med EU-direktivets formuleringar. Formuleringarna för undantaget i direktivet bör ses i ljuset av den tid som det skrevs. Då fanns inte samma utbud av eldrivna fordon och de som fanns var byggda utifrån befintliga modeller med förbränningsmotor. Sedan dess har utvecklingen gått fort och fört med sig de svårigheter som utredningen pekar på genom bland annat nya fordonstillverkare. Det bör gå att tolka undantagets mening även med dagens förutsättningar genom att fokusera på andemeningen mer än olyckliga formuleringar, vilket redan har gjorts av andra EU-länder. Tyskland har till exempel valt en mer pragmatisk väg och infört undantaget på ett sätt som underlättar omställning till fossilfria varuleveranser och möjliggör kontroll av efterlevnaden, utan att tumma på trafiksäkerheten. Sverige kan gå samma väg. Om regeringen menar allvar med att nå transportsektorns klimatmål bör Sverige införa undantaget på liknande sätt som Tyskland gjort.

Sverige bör införa undantaget likt de andra EU-länder som gjort det

I utredningen har Transportstyrelsen undersökt hur undantaget eller liknande bestämmelser implementerats i andra länder. För samtliga undersökta länder har Transportstyrelsen redovisat att det, gällande kontroll av efterlevnaden av undantaget, inte går, är svårt eller att länderna helt enkelt inte gör uppföljning av efterlevnaden. Det som Transportstyrelsen framför allt lyfter som problematiskt är svårigheten att kontrollera den extra vikten relaterad till drivlinan. Vår tolkning är att de länder som infört undantaget valt att bortse från att undantaget i körkortsdirektivet är utformat på ett sätt som gör det svårt att kontrollera. Tysklands har infört undantaget utan att koppla det till drivlinans vikt. Så här står det i den tyska lagstiftningen¹:

I motsats till 6 § 1 stycket körkortsförordningen ges föraren rätt att framföra fordon av kategori B vars tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men inte överstiger 4 250 kg, förutsatt att

1. fordonen

a) drivs av el och

b) används i godstransport och

2. körkortsinnehavaren har genomfört en extra fordonsutbildning.

Förutsatt att Tyskland har infört undantaget i nationell lagstiftning på detta sätt bör det inte finnas några hinder för att Sverige ska kunna göra detsamma. Vi anser dock att även drift med biogas bör läggas till och inte bara eldrift, då det är fullt rimligt och ligger i linje med andra nationella styrmedel som bonus-malus-systemet, miljözon klass 3 med flera.

Inför undantaget och verka parallellt för omformulering av undantaget i körkortsdirektivet

Vi delar inte Transportstyrelsens uppfattning om att det antingen är ett undantag, enligt nuvarande lydelse i direktivet, eller ett svenskt engagemang för att få till en internationell överenskommelse på EU- eller FN-nivå som är alternativen. Vi anser i stället att Sverige bör införa ett nationellt undantag (permanent eller tidsbegränsat) samtidigt som Sverige gemensamt med övriga EU-länder driver på för att ändra undantagets formulering i den revidering av körkortsdirektivet som nu pågår.

Brist på chaufförer med C-körkort gör att undantaget behövs

Transportstyrelsen poängterar i utredningen att det idag är fullt möjligt att framföra fordon registrerade för 4 250 kg om chauffören har C- eller C1-körkort. Även om detta är korrekt i sak får det anses vara endast en teoretisk poäng, då dessa chaufförer gör större nytta samhällsekonomiskt och för ett transporteffektivt samhälle när de kör tyngre fordon.

Det råder stor brist på chaufförer med C-körkort i Sverige. Detta syns tydligt i statistik som Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd tagit fram². Där svarar 17 procent av företagen att de haft svårt att hitta personer med rätt yrkesutbildning och 31 procent svarar att de haft svårt att hitta personal med rätt yrkeserfarenhet. De befarar även att utmaningen med personal med rätt kompetens kommer öka framöver, då det idag är drygt två sökande per plats på gymnasiernas transportprogram och de som tar examen inte täcker det behov som finns. Att i ett sådant läge anta att chaufförer med C-körkort ska köra mindre godsmängder i el- eller gasdrivna lätta lastbilar i stället för att köra större godsmängder i tyngre lastbilar är inte rimligt. Det begränsade antalet chaufförer som innehar C-körkort gör mest nytta för samhället om de fortsätter köra de tunga lastbilar som i hög grad fungerar som rullande lager och alltså är kritiska för att vårt samhälle ska fungera.

Fler chaufförer med C-körkort behövs i den svenska transportbranschen, men att utbilda fler kommer ta tid. Ett undantag som möjliggör för chaufförer med B-körkort att köra lätta lastbilar på el och biogas med totalvikt upp till 4 250 kg är därför den rimliga vägen att gå ifall regeringen vill påskynda omställningen av lätta lastbilar till fossilfrihet.

¹ Bundesrat 182/19. Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung. https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0101-0200/182-19.pdf?__blob=publicationFile&v=1

² https://www.tva.se/wp-content/uploads/Trendindikator_A4_2021_webb-2021-08-16-13_09_19.pdf

Inför undantaget, även vid krav på färdskrivare, hastighetsbegränsande utrustning och lastsäkring

I Transportstyrelsens utredning anges att även om undantaget skulle införas skulle det behöva villkoras med att fordonen som omfattas av undantaget skulle behöva utrustas likt ett tungt fordon med bland annat färdskrivare, hastighetsbegränsande utrustning och lastsäkring. Vår tolkning av sammanfattningen av Transportstyrelsens dialog med branschaktörerna är att branschen helst ser ett undantag som inte villkoras på detta sätt, men att de fortfarande hellre ser att undantaget införs, även om det innebär nämnda villkor. BioDriv Öst delar i det avseendet branschaktörernas syn.

Undantaget behövs för eldrivna lätta lastbilar med längre räckvidd

I sammanfattningen av Transportstyrelsens dialog med branschen nämns att ett av de största hindren för att köra med el- eller gasdrivna lätta lastbilar är just lastviktsbegränsningarna till följd av vikten på batterier och gastankar. Samma sak har framförts i debattartiklar av företag som jobbar med främst stadsdistribution³. Den jämförelse som Transportstyrelsen gör under avsnitt 4.3.4 i utredningen ger en skev bild av lastvikt i förhållande till batterikapacitet och räckvidd, då lastkapaciteten för de lätta eldrivna lastbilarna i utredningen baseras på modellvarianter med mindre batteripaket och kortare räckvidd. Lastkapaciteten vid större batteripaket och längre räckvidd ligger i samtliga fall mycket nära den undre gränsen i, eller under, det angivna intervallet för den dieseldrivna motsvarigheten. Det är främst de versioner med större batteripack och därigenom längre räckvidd som efterfrågas av marknaden idag. I dagsläget väntar dessutom många företag fortfarande på eldrivna lätta lastbilar med ännu större och tyngre batterier, som har den längre räckvidd som behövs för att klara alla uppdrag. Särskilt företag som kör ut livsmedel med lätta lastbilar som har kylaggregat har behov av fordon med större batterier än vad som finns på marknaden i dagsläget. Vi vill alltså vara mycket tydliga med att många företag efterfrågar de eldrivna lätta lastbilar som har längre räckvidd och är tyngre än de lätta eldrivna lastbilar som Transportstyrelsen redovisade lastvikten för i utredningen.

Tabellen nedan visar att begränsningarna i lastvikt blir större ju längre räckvidd elbilarna har, eftersom lastvikten "äts upp" av vikten från ett större batteripaket. Därför är undantaget särskilt viktigt att införa för att möjliggöra eldrivna lätta lastbilar i uppdrag där körsträckan är lite längre. Det är också just i uppdragen med längst körsträcka som eldrivna lätta lastbilar gör särskilt stor nytta jämfört med dieseldrivna lätta lastbilar, i form av minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

Fordon	Lastkapacitet för eldrivna lätta lastbilar med längre räckvidd (angiven lastkapacitet i utredningen inom parentes) [kg]	Lastkapacitet för dieseldrivna lätta lastbilar [kg]
Toyota Proace	730 – 800 (1 000)	680 – 1 240
Citroën Jumpy	858 – 860 (860)	834 – 1 294
Opel Vivaro	740 – 750 (930)	1 020 – 1 420
Peugeot Expert	869 – 872 (1 130)	830 – 1 310
Renault Master	975 – 1 468 (1 100 – 1 470)	920 – 1 430
Volkswagen Crafter	975 (975)	920 – 1 460
Fiat Ducato	690 – 845 (615 – 1 085)	775 – 1 420

Tabell 1. Lastvikter för eldrivna lätta lastbilar med längre räckvidd jämfört med de lastvikter för eldrivna lätta lastbilar samt dieseldrivna lätta lastbilar som redovisades i Transportstyrelsens utredning.

³ <https://www.svd.se/undantag-for-korkort-skulle-ge-klimatvinst> och <https://www.svd.se/transportstyrelsen-fel-ute-om-latta-lastbilar>

En extra utbildning säkerställer bibehållen trafiksäkerhet

I utredningen redovisas att det i dialoger med andra myndigheter tagits upp att ett infört undantag medför en risk för fler och mer allvarliga olyckor kopplade till fordon inom undantaget, till följd av lägre kunskapsnivåer hos förare med B-körkort jämfört med C-körkort. Samtidigt tas det i omvärldsanalysen upp att Storbritannien inte ser lätta lastbilar med totalvikt upp till 4 250 kg som mer riskfyllda än fordonsekipage (fordon och släp) med totalvikt 4 250 kg, som är möjliga att framföra med B-körkort efter ett körprov. Många av de länder som infört undantaget har villkorat undantaget med att förarna måste ha genomfört utbildningar med både praktiska och teoretiska delar för att minska olycksrisken. Att på detta sätt villkora undantaget med en utbildning i trafiksäkerhet kopplat till den extra totalvikten anser vi även bör ingå i det svenska införandet av undantaget.

Beatrice Torgnyson Klemme
Vd BioDriv Öst

Felix Ek och Ulf Troeng
sakkunniga transportnäringen
och nationella styrmedel

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi.

Läs mer på www.biodrivost.se

f @BiodrivOst
in BioDriv Öst



BioDriv Östs kansli har mandat att under Vds ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående och oberoende, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.