

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

Diarienummer I2021/02956

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

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Om detta remissvar

2030-sekretariatet, Transportföretagen, Bil Sweden och Energigas Sverige uppvaktade hösten 2020 regeringen för att de skulle utnyttja möjligheten i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 att tillåta förare med B-körkort att framföra fordon med totalvikt upp till 4,25 ton om de framförs på el, vätgas eller fordonsgas. Vi välkomnar därför att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan, och vi uppmanar regeringen att – med beaktande av myndighetens invändningar enligt nedan – inför denna förändring såsom många av våra grannländer gjort.

2030-sekretariatets övergripande inriktning

För att nå målet 70 procent minskad klimatpåverkan från transportsektorn till år 2030 jämfört med år 2010, har nyttotransporterna en nyckelroll. Dessa fordon har högre energiförbrukning per mil än personbilarna, de körs fler mil och skiftet till eldrift eller andra typer av förnybara, klimatbättre drivmedel måste i högre grad vara rationellt ur brukarens perspektiv. Eftersom utsläppsnivåerna per fordon inte minskat de senaste åren, slår en konstellation bestående av bl.a. C40-städerna fast att "vans are by far the fastest growing climate problem in road transport", med en utsläppsökning på 58 % jämfört med 1990.¹

2030-sekretariatets sammanställning² visar att en viss omställning nu sker, med en marknadsandel för eldrivna lätta lastbilar på 11.6 % i februari, den högsta någonsin. *BilSweden förutspår 17 % laddbara lätta lastbilar redan under år 2022.*

¹ https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/2022_03_Van_CO2_letter.pdf

² <https://www.dagensinfrastruktur.se/2022/03/02/nyttotfordon-elboom-bland-de-latta-lastbilarna/>

Omställningen drivs på av att utbudet av modeller ökat kraftigt; på topp-20 är hela 11 modeller nya för året med ingen eller en enda registrering i fjol. Samtidigt har de ekonomiska villkoren förbättrats genom den bonus-malus-beskattning som sedan en tid tillbaks också gäller lätta lastbilar, med en premie på 70 000 kronor för de renaste fordonen. Samtidigt har dock den höga malus-avgiften inneburit att stort antal vanligt förekommande modeller har fått sin årliga fordonsskatt höjd från cirka 5 500 kronor per år till 25 000 kronor per år, vilket enligt Företagarna innebär att många kunder helt avstår från att köpa nya fordon och istället använder de befintliga längre än planerat.³

Utifrån detta står det klart att mer behöver göras för att ställa om transportfordonen i hållbar riktning. 2030-sekretariatet kommer i samband med eComExpo att ta fram en konkret handlingsplan och strategi på området, men bedömer redan nu B-körkortsförslaget utifrån detta perspektiv. Det står då klart att det vore välkommet med en justering såsom regeringen fått belyst av Transportstyrelsen, med 750 kg högre tillåten totalvikt för transportfordon drivna med alternativa energikällor inom ramen för vad man får framföra på B-körkort. Nedan redogör vi utförligare för dessa resonemang.

Bakgrund till förslaget

Regeringen gav i december 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda om personer med körkortsbefogenhet B bör få framföra fordon med en totalvikt på maximalt 4 250 kg om de drivs med el eller andra alternativa bränslen, mot normala gränsen 3 500 kg.

Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/645 föreslår just detta: "För att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och en förbättring av luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, bör medlemsstaterna ges möjlighet att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att köra vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Denna möjlighet att överstiga 3 500 kg bör endast finnas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför, och möjligheten bör vara föremål för begränsningar och villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten."

I dagsläget har nio länder inom EU/EES infört denna möjlighet (Danmark, Irland, Norge, Spanien, Tyskland, Ungern), eller liknande bestämmelser (Nederländerna, Storbritannien, Österrike). Även Finland överväger en sådan förändring, innebärande att samtliga europeiska länder som Sverige har mest handel och mest transportutbyte med gör eller planerar detta.

2030-sekretariatets synpunkter

Sekretariatet instämmer i regeringens förslag och ställer sig bakom att B-körkort tillåts gälla också för transportfordon med totalvikt upp till 4 250 kg, med följande synpunkter.

³ <https://www.svd.se/latta-pa-latta-lastbilars-tunga-skatteborda>

- 1) **Viktgräns.** Transportfordon med last 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. Den tillåtna mervikten på 750 kilo är väl motiverad, eftersom den ungefär motsvarar vikten för ett batteripaket för en räckvidd på ca 400 km. Så länge denna mervikt innebär att lastkapaciteten minskas i motsvarande grad, är det lätt att förstå att många väljer bort eldriften. För vätgasdrift och laddhybridteknik är mervikten något lägre, och för fordonsgas ungefär hälften, men vi delar EU-direktivets inriktning att ha samma gräns oavsett teknikval. Tankning av förnybara drivmedel såsom HVO och E85 ger inte rätt till högre totalvikt, vilket vi ser som rimligt.
- 2) **Säkerhet.** Vi delar Transportstyrelsens starka fokus på att säkerheten inte får försämrats, och delar bedömningen i deras PM att ”utifrån trafiksäkerhet finns det inte stöd för att fordon med en totalvikt på 4 250 kg är svårare att köra än fordon med en totalvikt på 3 500 kg.” Vi påminner också om att 3.5-tonsgrensens för B-körkort funnits sedan 1996. Sedan dess har det blivit självklart med säkerhetsutrustning som låsningsfria bromsar, antisladdsystem och airbags, innebärande att säkerheten kraftigt förbättrats. Detta arbete fortsätter, med obligatorisk autostopp och andra förbättringar i närtid. Elfordon, som körkortsjusteringen i huvudsak handlar om, får också ses som säkrare än andra i och med att de är lättare att framföra (ingen växling, koppling etc och – vilket även Transportstyrelsen påpekar – lägre tyngdpunkt än andra fordon).
- 3) **Merviktsbedömning.** 2030-sekretariatet har viss förståelse för de legalitetsskäl Transportstyrelsen anför mot förslaget, som grundar sig i att det är svårt att bedöma den exakta mervikten jämfört med motsvarande konventionella fordon. Detta blir med tiden allt svårare, eftersom allt fler eldrivna fordon helt kommer att sakna dieseldrivna motsvarigheter. Det är dock inte, som Transportstyrelsen anför, unikt för just detta – t.ex. så är förmånsbeskattningen av elbilar 40% lägre än närmast motsvarande fossildrivna bil och även här saknas ofta ett direkt jämförelseobjekt. På samma sätt som Skatteverket kunnat utse en lämplig referensbil, bör det kunna ske här.
- 4) **Avgränsning.** Vi delar EU:s inriktning att den högre tillåtna totalvikten bara bör gälla fordon i nyttotrafik, dvs inte t.ex. husbilar. Liksom Svensk Kollektivtrafik och Svenska Taxiförbundet bedömer vi att samtliga fordon i yrkesmässig trafik bör omfattas, dvs även t.ex. taxi och färdtjänst. Inte minst specialfordon för transporter av personer med funktionshinder har annan tung utrustning vilket i praktiken närmast omöjliggör eldrift utan en tillåten viktökning.
- 5) **Lastvikt.** Enligt förslaget måste den maximala lastvikten vara lägre eller oförändrad jämfört med basmodellen. Detta är en onödig begränsning, och innebär särskilt mot bakgrund av svårigheterna i att utse jämförelsefordon, problem med att bedöma hur mycket fordonet faktiskt får lasta. Bättre är att enbart slå fast att den högsta tillåtna

totalvikten är 4.25 ton.

- 6) **Laglighet.** Vi delar Transportstyrelsens bedömning att det inte vid en flygande besiktning är helt lätt att bedöma om fordonets vikt är lagligt eller inte – men vi är övertygade om att det går. Varje fordon har uppgifter om vilken totalvikt som är tillåten, och i detta bör undantaget arbetas in. Vi noterar också att myndigheten själva påpekar att redan idag är många lastfordon överlastade, särskilt de med stora utrymmen och begränsad kapacitet i kilo innan gränsen på 3 500 kg nås; ”I dessa fall finns det stor risk att man överlastar fordonet om hela skåpet fylls. Transportbilar med skåp finns att hyra och får köras av privatpersoner som endast innehar behörighet B.” Det kan därmed bli så, som myndigheten påpekar, att ”undantagsmöjligheten innebära ökade möjligheter att fordonet framförs med laglig vikt”.
- 7) **Vidareutbildning.** Flertalet länder som infört gränsen på 4.25 ton har kombinerat detta med en kortare, särskild utbildningsinsats för förarna. Den som genomgått utbildningen har en specifik kod på körkortet som visar detta. Transportstyrelsen ser att fokus bör vara regler som gäller för fordon med totalvikt över 3,5 ton, till exempel regler för yrkestrafik, lastsäkring, färdskrivare och kör- och vilotider. Vi menar att dessa i huvudsak inte bör gälla för dessa undantagsfordon, utan att de ska jämföras med 3.5-tonsfordonen avseende krav för framförande, liksom i skattemässigt hänseende, och alltså t.ex. fortsatt vara berättigade till premie i bonus-malus-beskattningen. I andra hand menar vi att Sverige bör göra som Norge, och undanta fordon som i huvudsak används i närområdet från krav på kör- och vilotider samt färdskrivare.
- 8) **Andra åtgärder.** Transportstyrelsen tillåter sig att föreslå helt andra åtgärder; ”Exempelvis kan en annan internationell överenskommelse, till exempel på EU- eller FN-nivå, ge bättre förutsättningar för miljövänliga transporter eller nya möjligheter till undantag.” De föreslår också en satsning på fler laddstationer, så att elfordon kan ha mindre batterikapacitet och därmed väga mindre, vilket minskar behovet av att höja viktgränsen för B-körkort. Vidare hoppas de på en teknisk utveckling med lättare batterier. 2030-sekretariatet ställer sig bakom dessa förhoppningar, och arbetar i andra sammanhang synnerligen aktivt bl.a. för en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet, men avvisar bestämt att dessa längre och något ovisse processer skulle vara alternativ till att nu justera B-körkortets maxvikt.

Avslutande ord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag, som vi tillstyrker med ovanstående kommentarer. Vi menar dock att det inte på långa vägar när räcker för att transportfordon ska bistå med ”sin del” till 2030-målet. Därför kommer 2030-sekretariatet att ta fram en strategi och handlingsplan för dessa transporter, som vi återkommer till såväl regeringen som Transportstyrelsen med.

Transportstyrelsens rapport finns att läsa på

<https://www.regeringen.se/4b0d6b/contentassets/d9be45f2c6c9498491d9312112d0841d/t-ransportstyrelsens-rapport>

Stockholm den 20 mars 2022

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet