

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter – remissvar från 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets förslag

2030-sekretariatet tillstyrker huvudsak [Transportstyrelsens förslag](#) om att låta lastbilar i yrkestrafik på upp till 4.25 tons totalvikt få framföras med B-körkort om de drivs med el, vätgas eller fordonsgas. Med Transportföretagen, Mobility Sweden och Energigas Sverige uppvakta vi redan hösten 2020 regeringen i denna fråga och har åtskilliga företag vars omställning till fossilfria transporter kraftigt skulle underlättas av denna förändring.

Vi är särskilt positiva till att:

- **El-, vätgas- och biogasdrivna fordon omfattas**; omställningen till fossilfria transporter kan och bör använda flera hållbara tekniker.
- **Försöket träder i kraft skyndsamt och gäller till och med år 2030**; målåret för Sveriges klimatmål för transportsektorn och EU:s ESR-krav på Sverige.
- **Inga krav ställs på tillkommande körkortsprov**; 4.25-tonsfordonen är säkerhetsmässigt att betrakta som likvärdiga med 3.5-tonsfordonen.
- **Förslaget är i linje med vad som redan gäller i en rad EU-länder**, vilket underlättar för kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan myndigheter, företag och organisationer.

På ett antal områden behövs dock förtydliganden:

- **Vilka fordon som omfattas**: Laddhybrider och fordon som efterkonverteras till biogas bör entydigt omfattas. Om EU:s reglemente är otydligt i denna del, vilket Transportstyrelsen anger, så bör Sverige begära ett förtydligande.
- 1) **Mervikt och lastförmåga**: Om hela mervikten på upp till 750 kilo måste avse tekniken för alternativa drivmedel (tex gastankar, batterier) eller om en viss tillåten ökad lastkapacitet inom ramen för 4,25 ton kan tillåtas, vilket skulle stärka dessa fordons konkurrenskraft. En mindre skarp skrivning om att ingen ökad lastkapacitet tillåts gentemot motsvarande konventionella fordon är också lämplig utifrån att ett sådant fordon allt oftare saknas; många eldrivna lätta lastbilar finns enbart med eldrift.

- **Definitionen av företags hemvist:** Eftersom 4.25-tonsfordonen enbart får användas inom 100 km radie från företagets adress, blir detta avgörande och att Transportstyrelsen konstaterar att otydlighet råder duger inte. Om t.ex. enbart ett större företags huvudkontor eller legala hemvist gälls, blir detta en olycklig begränsning; varje ställe där depåer, godscentraler eller lokalkontor finns bör omfattas.
- **Dispenser från 100-km regeln:** Åkerinäringens fordon bör kunna användas effektivt och därför förflyttas mellan olika städer och exempelvis flyttfirmor bör inte tvingas utföra längre uppdrag med fossildrivna fordon. Radien på 100 km bör ses som en huvudregel med generösa, klimatmässigt motiverade dispensmöjligheter.
- **Hastighetsgränser:** De bör vara samma som för lätta lastbilar och personbilar, och alltså inte som för tunga lastbilar.
- **Släp:** Inom ramen för 4,25 ton bör dessa fordon tillåtas dra släp, vilket skulle öka fordonens attraktivitet och minska det totala antalet transporter.
- **Regelmässig grund:** Det är olyckligt att regler med 7,5 tons begränsning används för en fordonsbegränsning som avser 4,25 ton; kan viktgränsen i lagstiftningen göras enhetlig är det välkommet.
- **Kostnad och administration:** Transportstyrelsens förslag på kostnad på 5 000 kronor bör gälla det första tillståndet per sökande organisation, medan tillkommande förare bör kosta betydligt mindre. Ett minimum av administration bör krävas för att få godkänt förare för framförande av 4.25-tonsfordonen.

Förenklad premie: Då den el- eller gasdrivna lastbilen mellan 3.5 och 4.25 ton formellt är en tung lastbil, berättigar den till premie för tunga miljölastbilar. Det är positivt utifrån att denna inte tänks avskaffas lika snabbt som den för lätta lastbilar, samt att den förutom eldrift också omfattar gasdrift. För att hantverkare och andra småföretagare ska kunna nyttja premien, blir det särskilt viktigt med en enkel och snabb hantering, samt god trygghet i att det faktiskt finns medel för utbetalning.

- **Utvärdering:** När, av vem och utifrån vilka parametrar försöket utvärderas, där vi föreslår en första utvärdering redan halvårsskiftet 2025, bl.a. avseende hur attraktivt och enkelt detta blivit för branschen så att underlättande justeringar kan göras tidigt. Den slutliga utvärderingen bör ske i god tid inför försökets avslutande, med huvudinriktning att permanenta regelförändringen.

Bakgrund till förslaget

Europeiska rådets direktiv (EU) 2018/645 medger sedan 2018 att medlemsstater låter förare med B-körkort framföra lastfordon med en totalvikt upp till 4,25 ton, förutsatt att de drivs

med el, vätgas eller fordonsgas. Syftet är tydligt beskrivet. ”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.”

2030-sekretariatet, Mobility Sweden, Transportföretagen och Energigas Sverige uppvaktade hösten 2020 regeringen för att Sverige skulle införa detta, vilket Transportstyrelsen i december 2020 gavs i uppdrag att utreda. Myndigheten avvisade förslaget till förändring, vilket många remissinstanser var skarpt kritiska till.

2022 hade 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.

Utifrån denna omvärldsbild och branschens starka betoning av frågan gav den nyttillträdda regeringen i juni 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att skapa förutsättningar för en 4.25 tons-försöksverksamhet enligt rådets direktiv. Den 8 mars i år redovisade Transportstyrelsen uppdraget, som alltså här remissbehandlas.

Avslutande ord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag, som vi tillstyrker med ovanstående förbättringsförslag. Utifrån våra omfattande datasimuleringar och detaljerade indikatorer, konstaterar vi att varken denna åtgärd i sig eller de åtgärder sammantaget på långa vägar när räcker för att transportfordon ska bistå med ”sin del” till 2030-målen. Vi ser fram emot kompletterande förslag och bidrar ständigt själva med att föreslå sådana förändringar som kan leda till att klimatmålen nås.

Stockholm den 15 mars 2024

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet