

Infrastrukturdepartementet

Ref: I2021/02956

Yttrande över Transportstyrelsens utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B

DB Schenker är ett stort globalt bolag med lång erfarenhet inom logistikbranschen. Vi är idag en av de största aktörerna på den svenska marknaden och våra logistiklösningar hjälpa våra kunder att utveckla och förbättra sina verksamheter genom en effektiv logistikhantering.

DB Schenker erbjuder många olika typer av logistiktjänster, men vår huvudsakliga verksamhet är transporter av gods via bil, båt, tåg eller flyg. Våra transporter sker både nationellt och internationellt och våra svenska bolag sysselsätter ca 3500 anställda.

Bakgrund

DB Schenker är medlemmar i Transportföretagen som under hösten 2020 tillsammans med Energigas Sverige, Bil Sweden och Agenda 2030-sekreteriatet begärde att regeringen skulle utnyttja möjligheten i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 att tillåta förare med B-körkort framföra fordon med totalvikt upp till 4,25 ton förutsatt att dessa drivs av el eller gas. Vi välkomnade att regeringen hörsammade denna begäran och gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan. Tyvärr är Transportstyrelsens utredning en besvikelse.

DB Schenkers synpunkter

Omställningen av transporter från fossila till icke-fossila är transportsektorns enskilt viktigaste fråga. DB Schenker vill ta en aktiv och drivande roll i omställningen och för att lyckas med detta krävs det en massiv elektrifiering av transportsektorn samt betydande statliga investeringar under de kommande åren. Det behöver ske nu.

När det gäller lätta transportfordon upp till 3,5 ton bromsas omställningen av att batterierna stjäla lastvikt. En eldriven 3,5 tons lastbil tappar 200–300 kilo i lastvikt jämfört med en konventionell dieseldriven. Det krävs fler lastbilar för att transportera samma vikt gods som i en lätt lastbil med förbränningsmotor eller så får det investeras i större lastbilar. Problemet som då uppstår är att det råder en stor brist på förare med C-behörighet.

En enkel lösning hade varit att utnyttja undantagsmöjligheten i EU:s körkortsdirektiv som möjliggör för förare med B-körkort att framföra fordon upp till 4,25 ton givet att dessa drivs på el eller gas. Flera EU-länder har insett detta och infört undantagsmöjligheten.

Vi beklagar Transportstyrelsens slutsats och avrådan. Det borde ha gått att inom ramen för den tid Transportstyrelsen har haft till sitt förfogande, i samråd med fordonstillverkarna, ta fram förslag på hur det skulle gå att kontrollera att den extra vikten ”uteslutande beror på framdrivningssystemet”. Det finns inget i Transportstyrelsens utredning som signalerar att det skulle vara omöjligt. Däremot bekymrar sig myndigheten för kostnaderna det skulle innebära att göra förändringarna i Vägtrafikregistret, VTR, men då ställer vi oss frågande till huruvida man har beaktat vad som ligger i vågskålen.

Transportstyrelsen lyfter fram trafiksäkerhetsrisker med att låta förare med B-körkort framföra en lastbil med bruttovikt på 4,25 ton. Elfordon är i många avseenden säkrare fordon än dieselfordon av samma storlek. Det har att göra med bättre stabilitet och lägre tyngdpunkt men också och kanske framför allt beroende på användandet av olika former av förarstödsystem. Dessutom används telematik i fordonen som möjliggör uppföljning av körbeteenden.

Transportstyrelsen hade kunnat föreslå en kortare utbildning, såsom flera EU-länder som utnyttjar undantaget har infört.

Vi på DB Schenker står, likt många av våra kollegor, inför beslut om investeringar i lätta transportfordon. Vi står redo att göra den extra investering som krävs för elfordon, men om inte undantagsmöjligheten införs i svensk lagstiftning riskerar dessa investeringar att utgå, varpå omställning kommer att försenas.

Förslag

DB Schenker anser inte att Transportstyrelsens invändningar mot att utnyttja undantagsmöjligheten är av sådan allvarlighetsgrad att de bör avråda regeringen från att gå vidare. Reformen skulle underlätta omställningen av transporter från fossila till icke-fossila.

Flera länder som har infört undantaget i sin lagstiftning har valt att komplettera med en särskild utbildning för förare av dessa el/gasdrivna 4,25 tons lastbilar, en utbildning som till sin omfattning är väsentligt kortare än motsvarande för C1-körkort. DB Schenker anser att det kan finnas skäl att göra sammalunda för svenska förhållanden och är gärna med i en diskussion om utformningen av en sådan utbildning.

I samband med att Sverige ansöker om att utnyttja undantagsmöjligheten anser DB Schenker att Sverige bör likt Norge också utnyttjar möjligheten i EU:s lagstiftning att undanta fordon som används inom en radie på 100 km från den plats där företaget är beläget från kravet på kör- och vilotider och färdskrivare. Det skulle sannolikt omfatta de allra flesta av de fordon som skulle beröras och det skulle underlätta omställningen.

DB Schenker är också beredda att acceptera en hastighetsbegränsning för dessa fordon. De kommer att röra sig i stadsmiljö och en hastighetsbegränsning skulle inte utgöra en försvårande omständighet.

Med vänlig hälsning

Schenker AB

Magnus Strand
CEO DB Schenker Sverige