



Remiss av Transportstyrelsens utredning B-körkort, referens I2021/02956

Remissvar från DHL Freight och DHL Express Sverige

Stockholm mars 2022

Inledning och sammanfattning

Detta remissvar gäller Transportstyrelsens utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B. Referens även till e-post 23 december 2021 från Peter Kalliopuro och Maria Gelin, Departementsråd vid Infrastrukturdepartementet.

DHL Freight (Sweden) AB och DHL Express (Sweden) AB lämnar härmed ett gemensamt remissvar. För att ge en helhetsbild och bakgrund till vårt svar har vi delat upp i ett antal kapitel.

- DHL företagsbeskrivning
- DPDHL hållbarhetsvision och målsättningar
- Det är bråttom
- Miljö- och hälsopåverkan
- Legalitetsprincipen
- Körkortsfrågan
- Säkerhet
- Övrigt
- Förslag, sammanfattade

Inledningsvis anser vi att det är bråttom med omställningen till en emissionsfri transportsektor, framförallt i våra storstäder. För att detta ska bli verklighet behöver näringsliv och övriga i samhället samarbeta och vi som företag är beroende av att regler möjliggör och uppmuntrar omställningen snarare än försvårar.

Vi ser flera möjligheter att implementera undantaget att framföra vissa fordon med alternativ drivlina med körkortsbehörighet B. Uppgifter om drivlinans påverkan på vikten bör hämtas från Certificate of Conformity, CoC. och implementeras skyndsamt i Vägtrafikregistret, VTR. Vi ser gärna att man samtidigt som undantaget gällande körkortsbehörighet införs även implementerar EUs undantag från kör- och vilotider och därmed färdskrivare för fordon som endast används inom en radie på 100 km från sin hemvist.

DHL avstyrker därför förslaget om att inte införa undantaget och 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.

DHL företagsbeskrivning

Vi vill initialt ge en kort beskrivning av DHL och vår huvudkoncern Deutsche Post DHL Group.

DHL ingår i Deutsche Post DHL Group. DHL är det världsledande varumärket inom logistikbranschen. Våra DHL-divisioner erbjuder en portfölj av logistiktjänster som sträcker sig från nationella och internationella paketleveranser, leveranslösningar specifika för e-handel, internationella expressleveranser och väg-, flyg- och sjötransporter till industriella logistiklösningar för hela varuflödeskedjan. Vi erbjuder service och tjänster för både företag och



privatpersoner. I Sverige finns divisionerna DHL eCommerce Solutions, DHL Freight, DHL Express, DHL Supply Chain och DHL Global Forwarding.

DPDHL hållbarhetsvision och målsättningar

Deutsche Post DHL Group lanserade under våren 2021 en uppdaterad hållbarhetsplan. De kommande tio åren investerar koncernen sju miljarder euro, motsvarande över 70 miljarder kronor, i åtgärder för att sänka sina koldioxidutsläpp. Minskningen ska ske i linje med målen i Parisavtalet och senast 2050 ska hela koncernen vara klimatneutral.

- En del av hållbarhetsplanen innebär implementering av 80 000 el-fordon globalt, med en målsättning av 60% elektrifiering av vår upphämnings- och leveransflotta till 2030.

I Sverige har DHL påbörjat omställningen och har redan 17 elfordon i drift i Sverige.

- Ytterligare investering av 62 elfordon är planerad med fordon som har längre räckvidd och då överskrider 3,5 ton. Vår investering och omställningstakt påverkas av möjligheten att framföra fordonen med B-körkort.

Det är bråttom

Transportstyrelsen skriver på sidan 5 att det finns mer effektiva sätt att möta de behov som ligger bakom kraven på ändrad behörighet. Man anser att vi bör avvakta nya internationella regler och EU-direktiv. Samtidigt skriver man på sidan 68 att ändringar i EU-regler tar många år att implementera. Ändring inom EU-lagstiftningen kan komma i slutet av 2022 men senast tog det 7 år innan dessa implementerats i svensk lagstiftning vilket skulle innebära att reglerna börjar gälla i Sverige 2029.

- Vi anser att genom att vänta i ytterligare 7 år för att få möjlighet att framföra elfordon med en maxvikt på 4,25 ton kraftigt minskar våra möjligheter att nå interna och nationella miljömål och minska vår miljöbelastning.

Miljö- och hälsopåverkan

I Transportstyrelsens rapport, sektion 1.2 sidan 18, beskrivs att utredningen ska undersöka vad ett genomförande av undantaget skulle medföra för olika området, bl.a. miljöpåverkan. Vi anser att rapporten lagt allt för litet utrymme på detta viktiga område och i sektion 4.1.2, sidan 35–36, samt sektion 8.6.2, sidan 71, redovisas enbart ett övergripande resonemang.

Fordon med förbränningsmotor har bevisad negativ effekt på vår närmiljö i form av luftföroreningar och buller. Elfordon bidrar i jämförelse till minskade hälsopåverkande utsläpp och lägre bullernivåer vilket minskar transporterens påverkan på folkhälsan i stort.

- Vi anser därför att miljöpåverkan, t.ex. förkortad livslängd som kan kopplas till luftkvalitet, tydligare bör beaktas och utredas ytterligare som del av beslutsunderlaget.

Legalitetsprincipen

Ett av Transportstyrelsens främsta argument att inte rekommendera ett införande av 4,25 ton är den s.k. legalitetsprincipen. Enligt Transportstyrelsen kommer det att bli svårt att avgöra om det aktuella fordonets ”övervikt” beror på den alternativa framdriften vilket är ett krav i EU-

direktivet. Samtidigt skriver Transportstyrelsen att fordonstillverkarna vid typgodkännande ska ange uppgifter om extra vikt för alternativ framdrivning i CoC.

- Vi anser därför att Transportstyrelsen borde kunna hämta uppgifterna om extra vikt för den alternativa framdriften från CoC.

Transportstyrelsens skäl beskrivet på sid 44 i utredningen ”att införa en ny variabel i VTR är förenat med stora kostnader – systemutveckling av ett nytt fält i VTR kostar flera miljoner kronor. Listan för prioriterade VTR-ändringar är lång, vilket gör att en ändring kan ligga ganska långt bort i tid” Uppgifterna finns enligt Transportstyrelsen i CoC och det verkar snarare vara att Transportstyrelsen inte önskar att prioritera och bekosta en ändring i VTR som är det grundläggande problemet när det kommer till legalitetsprincipen. Transportstyrelsen skriver själva på sid 67 att ”Eftersom uppgiften om framdrivningssystemets vikt ändå tas fram i dag inför godkännandet av vissa fordon, så finns förutsättningar att den ska kunna anges även för N2.”

- Vi anser därför att Transportstyrelsens skäl inte är skäl nog att inte implementera undantaget.

Att som Transportstyrelsen på sid 67 skriver att det inte är så många eller ens några fordon i kategorin N2 som registrerats i CoC med högre totalvikt och att det därför inte finns ett behov av ett undantag hänger enligt oss ihop med att man med nuvarande lagstiftning inte tillåter undantag för 4,25 ton med alternativ framdrift.

- Vi ser utredningens resonemang som ett Moment 22.

Körkortsfrågan

Transportstyrelsen radar i sin utredning upp hinder för att implementera EU-undantaget. Bland dessa lyfts kravet på kör- och vilotider och därmed färdskrivare fram. Från vårt perspektiv är krav på kör- och vilotider och därmed färdskrivare inte en show-stopper. Visst kan detta krav innebära ytterligare kostnader för oss men det är vi beredda på för att kunna framföra fordon på upp till 4,25 ton med förare som har B-körkort. Vidare finns även i EU-lagstiftning möjligheten för undantag för kör- och vilotider och färdskrivare för fordon som används innanför en radie på 100 km från den plats där företaget är beläget. För DHL Freight utgör sådana fordon 85% av våra lätta lastbilar (upp till 3,5 ton) och om detta undantag implementeras i svensk lagstiftning skulle dessa fordon kunna ställas om till eldrift utan krav på färdskrivare vilket underlättar omställningen.

- Vi önskar att man samtidigt som viktundantaget implementeras även implementerar möjligheten till undantag för kör- och vilotider och färdskrivare för fordon som används innanför en radie på 100 km från den plats där företaget är beläget.

Transportstyrelsens förordar i utredningen att istället för att implementera viktundantaget att förare med C1-körkort används för att framföra dessa fordon. Idag råder det brist på förare med behörighet för tunga lastbilar. Svenskt Näringsliv har uppskattat bristen till ca 5000 förare enbart i Sverige.

- Vi ställer oss positiva till Transportstyrelsens förslag om riktade arbetsmarknadspolitiska åtgärder för att öka andelen förare som kan framföra tunga fordon men anser att dessa förare främst bör täcka den brist som redan finns på tunga fordon.



Av 2 kap. 7 a § körkortslagen framgår att om körkortshavaren har godkänts i ett särskilt körprov ger behörigheten B även rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kg och som i kombination med dragfordonets totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton (utökad behörighet B). Hastigheten begränsas då till 80 km per timme. Ur ett olycksriskperspektiv torde det vara lägre risk att framföra ett fordon, utan släpkärra, på 4,25 ton än en fordonskombination med bil och släp på 4,25 ton. Detta skulle kunna vara ett alternativ för att underlätta omställningen.

- Vi ser positivt till ett förslag i att "Utökad behörighet B" kan utökas för att omfatta fordon med alternativ drift utan släpkärra, som ett alternativt om det generella undantaget inte går att implementera.

Säkerhet

I Transportstyrelsens rapport diskuteras trafiksäkerheten och förslaget negativa effekter. Vår erfarenhet från andra länder är att elfordon, i de modeller vi använder, ofta har en högre trafiksäkerhet än t.ex. dieselfordon i samma storlek. Det har att göra med bättre stabilitet och lägre tyngdpunkt, samt användning av den senaste tekniken med anseende på bromsar, varningssystem och kameraassistans. Dessutom används telematik i fordonen som möjliggör uppföljning av körbeteenden och reducering av aggressiv körning.

- Vi vill hävda att elfordon bidrar positivt till trafiksäkerheten.

Övrigt

På sid 62 skriver Transportstyrelsen att "det är oklart om en oförändrad lastvikt gentemot lätta lastbilar är en fördel eller en nackdel" vilket vi inte alls håller med om.

Som internationellt företag har vi kunskap om att det görs åtgärder i den riktning som utredningen avser i flera andra europeiska länder. Transportstyrelsens utredning belyser några av dessa initiativ och vi uppmanar att ta inspiration av andra länder.



Förslag, sammanfattade

Baserat på ovanstående resonemang lämnar vi därför följande förslag:

- Implementera skyndsamt uppgifter om extra vikt för alternativ framdrivning från CoC i VTR.
- Implementera skyndsamt undantag för kör- och vilotider och färdskrivare för fordon som används innanför en radie på 100 km från den plats där företaget är beläget
- Undersök om det finns möjlighet att använda utökad behörighet B för att framföra fordon med vikt upp till 4,25 ton med alternativ drift utan släpkärra, om inte det generella undantaget går att implementera.
- Vi föreslår att lagen om kontrollbesiktning ändras så att samma regler gäller för 4,25-tonns fordon med alternativ framdrift regleras som lätta fordon.
- Undersök, och ta inspiration från andra länder, om att införa ett separat s.k. "eMobility chapter" länkat till existerande lagstiftning för underlättande av införandet av elfordon.
- Utred och beakta som del av beslutsunderlaget, hur en implementering av undantaget kan ha en positiv miljöpåverkan, till exempel ökad livslängd kopplat till förbättrad luftkvalitet.

Avslutningsvis anser vi att det är bråttom att implementera dessa undantag som skulle underlätta att nå interna och nationella miljömål och minska vår miljöbelastning.

Vänliga hälsningar

DHL Freight, DHL Express
Maria Nilsson Öhman och Michael Källbäcker