



2022-03-23

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

I2020/02956: Förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B

REV:s remissvar

Minskade utsläpp är motivet till föreslagna regeländring

Europeiska rådet fastställde den 24 oktober 2014 ett bindande mål om att senast 2030 ha minskat växthusgasutsläppen från hela EU-ekonomin med minst 40 procent jämfört med 1990. Detta mål för utsläppsminskningar ska bidra till att Parisavtalets långsiktiga mål uppnås, och samtliga sektorer behöver bidra till att uppnå det. För att bidra till minskning av växthusgasutsläppen och förbättring av luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, har Parlamentet och Rådet genom [direktiv 2018/645](#) tagit initiativ till att medlemsstater på eget territorium ska tillåta innehavare av körkort för kategori B att köra vissa typer av fordon som drivs med 'alternativa bränslen' (så som biogas, el eller vätgas) med en tillåten totalvikt på maximalt 4,25 ton. Denna möjlighet att överstiga nuvarande viktgräns 3,5 ton villkoras till att den tillkommande vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför. Sådan ökning av tillåten fordonsvikt för förare med B-körkort förutsätts av EU vara förenad med villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten.

Utgångspunkt för remissen är [Transportstyrelsens utredning \(TGS 2020-11409\)](#).

REV:s synpunkter

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är positiv till utveckling av regler, teknik och så vidare som leder till mer utsläppsnål mobilitet. För REV:s medlemsföreningar är det viktigt att sådan utveckling inte sker på bekostnad av oskyddade trafikanters säkerhet, liksom att den inte ökar vägslitaget.

Transportstyrelsen föreslår att regeländringen att få köra 4,25 tons lastbil på B-körkort inte ska införas i Sverige. Myndighetens motivering är att det inte rättssäkert går att kontrollera hur mycket extra vikt en drivlina för el eller gas väger, jämfört med lätt lastbil med traditionell förbränningsmotor. Myndighetens förslag försvårar tyvärr omställningen till utsläppsnåla transporter.



Riksförbundet Enskilda Vagnar

Allt fler transporter utförs med lätta lastbilar. Det idag typiska drivmedlet för dessa är diesel eller HVO. Den globala tillgången på HVO är starkt begränsad, vilket kraftigt driver upp priset på det drivmedlet. Det behövs en övergång till framdrift med biodrivmedel respektive el för att minska de lätta lastbilarnas klimatpåverkan. Övergång till drift på el eller exempelvis vätgas minskar även deras utsläpp av ohälsosamma luftföroreningar.

Stora batteripaket samt robusta gastankar medför ökad tjänstevikt. En dieseldriven 3,5 tons lastbil får typiskt lasta dubbelt så stor varuvikt som en batteridriven 3,5 tons lastbil. Den som ska frakta en viss mängd varor med lätt lastbil tvingas alltså välja mellan att köra två vändor med ett utsläppsnålt fordon, eller en vända med en lastbil som drivs med diesel. Det är självklart inte önskvärt med fler lastbilsvändor för att flytta en viss mängd gods, då det ökar trängsel och väglitage samt belastar såväl miljön som klimatet. Ett annat alternativ är att i stället använda tunga lastbilar även för dessa måttligt tunga transporter. Då krävs fler chaufförer med C-körkort, vilket det redan idag råder stor brist på. Därutöver tillkommer kostnadsdrivande krav på att följa regler om färdskrivare, kör- och vilotider, vägarbetsid, hastighetsbegränsare och särskilda trafikregler som gäller tung lastbil. Sammantaget är det alltså för mycket svårt att nå kommersiell framgång med lätta lastbilar som drivs med annat drivmedel än diesel.

EU pekar på att en effektiv lösning på problematiken är att för förare med B-körkort höja den tillåtna bruttovikten till 4,25 ton för lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel. Förändringen påverkar inte trafiksäkerheten, eftersom fordonen konstrueras för att bära vikten. För föraren är skillnaden marginell att köra 3,5 ton eller 4,25 ton. I alla EU-länder pågår intensivt klimatarbete. Många av medlemsstaterna har redan implementerat regeländringen, exempelvis Danmark, Tyskland, Nederländerna, Spanien, Irland, Österrike och Ungern. Vårt grannland Norge tillämpar bokstavstroget alla EU-regler med anledning av EES-avtalet, och även Norge har infört den aktuella regeländringen. Det är märkligt att Transportstyrelsen tolkar EU:s initiativ helt olik motsvarande myndigheter i andra EU-länder. Det krävs stora förändringar för att nå de offensiva klimatmål som EU respektive Sveriges riksdag har beslutat om. Vårt nationella mål är hårdare än EU:s, och innebär att transportsektorns utsläpp minska med hela 70 procent till 2030. Kriget i Ukraina understryker också behovet av att transporter i möjligaste mån ska ske med lokalt producerade drivmedel. För att nå målen kommer en hel del stora åtgärder krävas. En i sammanhanget mycket lågt hängande frukt är att helt enkelt justera körkortsregelverket. REV ställer sig därför bakom EU:s initiativ att med denna regeländring även i Sverige höja den tillåtna bruttovikten till 4,25 ton för utsläppsnåla fordon för förare med B-körkort.

Uno Jakobsson

Ordförande

Riksförbundet Enskilda Vagnar

Johan Granlund

Suppleant i styrelsen och föredragande

Riksförbundet Enskilda Vagnar är en partipolitisk obunden organisation som har till uppgift att bistå dem som arbetar med den enskilda väghållningen i Sverige, tillvarata de enskilda väghållarnas intressen samt representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. För närvarande har förbundet drygt 13.000 medlemmar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar mer än 750.000 fastigheter.