



## Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter (TSG 2023-4473)

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Remisstid den 31 maj 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa transporter till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag (LI2023/02684) att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen vilket går ut på att förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil utan släp med en totalvikt över 3 500 kg men inte 4 250 kg.

Syftet med undantaget är att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen, påskynda den gröna omställningen inom transportsektorn och förbättra luftkvaliteten.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. På grund av kort svarstid har trafikkontoret besvarat remissen med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* ser att användningen av lastbilar som drivs av alternativa bränslen, främst el, behöver öka för att stadens miljömål ska nås. Kontoret ser att det parallellt behövs fler insatser för att öka antalet chaufförer med tillstånd att framföra tunga transporter. Kontoret är positiva till förslaget om tidsbegränsning och att regeringen bör se över regelverk för att möjliggöra uppfyllande av Parisavtalet.

*Trafikkontoret* ser mycket positivt på att omställningen av den lätta lastbilsflottan underlättas men vill understryka behovet av att även lösa de flaskhalsar som finns kopplat till tunga fordon. Då teknikutvecklingen går framåt är kontoret positiva till en försöksperiod om max 6 år. Kontoret föreslår även att Regeringen undersöker hur Wienkonventionen kan anpassas för att inte hindra uppfyllandet av Parisavtalet.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Klimatomställningen av transportsektorn är avgörande för Stockholms möjlighet att vara klimatpositivt till år 2030. Elektrifiering, ökad inblandning av biodrivmedel och minskad fordonstrafik är viktiga verktyg för att nå stadens klimatmål.

Det finns idag alltför få chaufförer med C-körkort, vilket gör att många företag förlitar sig på lätta lastbilar för sina leveranser. Samtidigt väger lastbilar som drivs med el eller biogas ofta något mer än bilar som drivs fossilt, vilket tar bort viktig lastkapacitet i lätta fordon som idag max får väga 3 500 kg. Genom försöksförslaget som regeringen nu lägger fram skulle förare som haft körkort med behörighet B i minst två år få lov att framföra lastbil utan släp med en totalvikt på upp till 4 250 kg förutsatt att det är drivlinan som påverkar vikten. Syftet med förslaget är att fler företag och organisationer därmed ska vilja och ha ekonomisk möjlighet att ställa om till lastbilar som drivs fossilfritt.

Stockholms stad har tidigare lämnat positiva remissyttranden kring Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) i denna fråga, vilket gör att vi nu är glada över att regeringen går fram med förslaget. Det är också relevant att det är ett undantag om 6 år som föreslås, då teknikutvecklingen går framåt. Då andra länder redan genomfört förslaget, trots att det strider mot Wienkonventionen, vill staden även uppmana regeringen att se över regelverken generellt för att möjliggöra uppnåendet av Parisavtalet.

Det är också viktigt att de tyngre transporterna möjliggörs i större utsträckning framöver, så att rätt fordon kan användas på rätt plats i stadsrummet. Därför behöver det utbildas fler chaufförer med C-körkort framöver, och där tillgången till CSN-lån skulle vara en viktig komponent. Staden har även tidigare lämnat remissvar om att det vore en viktig åtgärd både för arbetsmarknaden och för klimatet.

Stockholm den 22 maj 2024

Lars Strömgren

### Bilaga

Remiss - Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter (TSG 2023-4473), dnr KS 2024/364-1.2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Ärendet

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag (LI2023/02684) att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488). Undantaget i försöksverksamheten går ut på att förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil utan släp med en totalvikt över 3 500 kg men inte 4 250 kg. Viktökningen över 3,5 ton ska enligt undantaget bero på drivlinans (t.ex. motor och batteri) högre vikt i förhållande till ett motsvarande fossildrivet fordon. Det skulle göra lastvikten i ett fordon som drivs med el eller biogas mer jämförbar och konkurrenskraftig med motsvarande dieselmodellers.

Syftet med undantaget är att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen, påskynda den gröna omställningen inom transportsektorn och förbättra luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen samtidigt som trafiksäkerheten inte ska äventyras. Flera EU-länder har infört undantaget sedan tidigare. Syftet med försöksverksamheten är även att lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C.

Försöksverksamheten är ett undantag från körkortslagen för förare av tunga lastbilar med alternativa bränslen. Godkänt tillstånd och anställningsbevis måste medföras i fordonet och visas vid kontroll. Försöksförordningen kommer att gälla under en bestämd giltighetstid dock max 6 år. Tillstånd får lämnas endast om sökanden kan visa att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöksverksamheten och att sökanden i övrigt är lämplig. Tillståndshavaren skall även årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till Transportstyrelsen.

## Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. På grund av kort svarstid har trafikkontoret besvarat remissen med ett kontorsyttrande.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har som mål att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri och hela staden klimatpositiv till 2030, samt fossilfri till 2040. Transportsektorn står för en betydande del av de klimatpåverkande utsläppen och den gröna omställningen behöver påskyndas och användningen av lastbilar som drivs av alternativa bränslen, främst el, behöver öka för att stadens mål ska nås.

Stadsledningskontoret ser positivt på att omställningen av den lätta lastbilsflottan underlättas men vill understryka behovet av att även lösa de flaskhalsar som finns kopplat till tunga fordon. Staden eftersträvar kapacitetsstarka transporter och vill undvika att tunga lastbilar ersätt av lätta i alltför stor utsträckning eftersom detta leder

till fler fordon på stadens gator. Stadsledningskontoret ser därför ett behov av att öka antalet utbildade chaufförer med C-körkort och föreslår att regeringen även genomför arbetsmarknadspolitiska åtgärder, liknande de som vidtagits i Finland. Det kan handla om att underlätta för utbildning och minska kostnaderna för körkort, samt att införa möjlighet till studiemedel likt det som finns för B-körkort.

Både batteriutveckling och utbyggnad av laddinfrastruktur går framåt, vilket bidrar till att räckvidden och därmed storleken på batteriet på sikt inte utgör samma problem som idag. Stadsledningskontoret är därmed positiva till förslaget om en tidsbegränsad försöksperiod om max 6 år, för att underlätta branschens övergång samtidigt som teknikutvecklingen främjas och fler utbildas till yrkeschaufförer. När tekniken har hunnit ikapp bör undantaget avvecklas.

När det gäller framkomligheten så skulle Stockholms stads lokala trafikföreskrifter inte ha någon större påverkan på fordonen med en ökad vikt upp till 4,25 ton, då endast någon enstaka bro omfattas av begränsningen på max 3,5 ton. En temporär undantagsregel skulle fortfarande strida mot Wienkonventionen om vägtrafik vilket redan sker i ett flertal EU-länder. Stadsledningskontoret föreslår därför att Regeringen, vid en eventuell revidering av Wienkonventionen om vägtrafiken, undersöker hur den kan anpassas för att inte hindra uppfyllandet av Parisavtalet.

### **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har som mål att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri och hela staden klimatpositiv till 2030, samt fossilfri till 2040. Transportsektorn står för en betydande del av de klimatpåverkande utsläppen och omställningen av fordonsflottan behöver påskyndas för att målen ska nås vilket också är ett viktigt syfte med införandet av miljözon klass 3 i en del av city.

Efterfrågan på eldrivna lätta lastbilar och viljan att ställa om är hög från branschen men flera marknadsaktörer vittnar om att de tvingats avvakta omställning för att inte gå miste om lastvikt. Transportföretagen har uppgett att de ser reformen som en viktig pusselbit för att påskynda omställningen.

Kontoret ser mycket positivt på att omställningen av den lätta lastbilsflottan underlättas men vill understryka behovet av att även lösa de flaskhalsar som finns kopplat till tunga fordon. Kontoret eftersträvar kapacitetsstarka transporter och vill undvika att tunga lastbilar ersätt av lätta i alltför stor utsträckning eftersom detta leder till fler fordon på stadens gator. Kontoret ser därför ett behov av att öka antalet utbildade chaufförer med C-körkort och föreslår att regeringen även genomför arbetsmarknadspolitiska åtgärder, liknande de som vidtagits i Finland. Det kan handla om att underlätta för utbildning och minska kostnaderna för körkort, samt att införa möjlighet till studiemedel likt det som finns för B-körkort. En möjlighet kan vara att

företag själva erbjuder utbildning till sina chaufförer för att öka kompetensen, liknande utbildningar för truckförare idag.

Både batteriutveckling och utbyggnad av laddinfrastruktur går framåt, vilket bidrar till att räckvidden och därmed storleken på batteriet på sikt inte utgör samma problem som idag. Kontoret är därmed positiva till förslaget om en tidsbegränsad försöksperiod om max 6 år, för att underlätta branschens övergång samtidigt som teknikutvecklingen främjas och fler utbildas till yrkeschaufförer. När tekniken har hunnit ikapp bör undantaget avvecklas.

Vad gäller framkomligheten skulle Stockholms stads lokala trafikföreskrifter inte ha någon större påverkan på fordonen med en ökad vikt upp till 4,25 ton, då endast någon enstaka bro omfattas av begränsningen på max 3,5 ton. En temporär undantagsregel skulle fortfarande strida mot Wienkonventionen vilket redan sker i ett flertal EU-länder. Kontoret föreslår därför att Regeringen, vid nästa revidering av Wienkonventionen, undersöker hur den kan anpassas för att inte hindra uppfyllandet av Parisavtalet.