

PM Rotel V (Dnr KS 2021/1742)

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

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 31 mars 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Transportstyrelsen har utrett förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Utredningen redovisar förutsättningarna för ett eventuellt införlivande samt även andra nationella och internationella regler som gäller de aktuella fordonen och förarna med avseende på behörigheter, fordon, yrkestrafik och trafik i allmänhet men med fokus på tung och lätt lastbil. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten i körkortslagen (1998:488).

Infrastrukturdepartementet har remitterat utredningen till Stockholms stad för yttrande. Remisstiden är till den 23 mars 2022. Stockholms stad har beviljas förlängd remisstid till den 31 mars 2022.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden och Stockholm Business Region AB.

Stadsledningskontoret instämmer i miljö- och hälsoskyddsnämndens och trafiknämndens synpunkter att regeringen bör utreda möjligheten att införa en tillfällig undantagsbestämmelse som tillåter tyngre lätta lastbilar som drivs av el eller gas samt vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament i syfte att öka antalet chaufförer med YKB (Yrkeskompetensbevis) och körkortsbehörighet C1 eller högre.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att omställningen inom transportsektorn går för långsamt och åtgärder som underlättar och påskyndar omställningen mot fossilfria leveransfordon är positiva och angelägna. Undantaget inom körkortslagstiftningen är en åtgärd och det finns fler. Tyvärr är direktivet skrivet på ett sådant sätt att

undantaget inte går att kontrollera samt har andra brister som gör det svårt att tillämpa på ett rättssäkert sätt. Nämnden föreslår därför ett temporärt undantag parallellt med att ett kontrollsystem samtidigt tas fram.

Servicenämnden anger att ärendet är komplext och har olika dimensioner. Dels påverkar miljöaspekten, dels också säkerhetsaspekten samt möjligheten att följa upp detta undantag som i sådana fall skulle gälla. Nämnden anser inte att fördelarna uppväger nackdelarna med att införa denna undantagsmöjlighet.

Trafiknämnden föreslår att regeringen utreder möjligheten att införa en tillfällig undantagsbestämmelse som tillåter tyngre lätta lastbilar som drivs av el eller gas, samt att regeringen bör vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament i syfte att öka antalet chaufförer med YKB (Yrkeskompetensbevis) och behörighet C1 eller högre.

Stockholm Business Region AB konstaterar att Stockholmsregionen är landets största konsumentmarknad. Inom Stockholms län sker omkring 100 000 lastbilstransporter per vecka, varav en fjärdedel utgör transporter av livsmedel och post/budleveranser. E-handeln förutspås också öka kraftigt vilket i sin tur ökar antalet transporter. Stockholm Business Region AB anser således att Transportstyrelsens slutsats om att inte införa en undantagsmöjlighet är problematisk för transportbranschen och bolaget bedömer att branschens möjlighet att öka takten för en grön omställning kommer att försvåras.

Mina synpunkter

Stockholm ska vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilfri organisation 2030, med målsättningen att trafiken i innerstaden ska vara utsläppsfri år 2030. För att kunna uppnå detta behöver motorfordonstrafiken ställa om. I många fall går utvecklingen åt rätt håll, med fler bilar som drivs fossilfritt. Gällande godstransporterna går omställningen dock långsammare.

Under de senaste åren har antalet lätta lastbilar i Stockholm ökat, dels på grund av bristen på utbildade chaufförer med C-körkort och dels på grund av den ökade e-handeln. En utveckling mot lätta lastbilar som drivs av fossila bränslen strider mot möjligheterna att nå stadens klimatmål och målsättningen om en utsläppsfri innerstad. Omställningen från fossila bränslen till alternativa drivmedel går långsammare än önskat. I detta fall väger den nya tekniken mer vilket ofta gör att viktgränsen för lätt lastbil överskrids eller att lastvikten blir låg. Det ökade antalet lätta lastbilar leder också till ökad trängsel, jämfört med användningen av mer kapacitetsstarka fordon.

För att öka incitamenten för omställning av transportsektorn är Stockholms stad positiv till att viktgränsen för vad som klassas som lätt lastbil ökar till 4,25 ton när fordonet drivs på el eller gas. Detta bör vara ett tillfälligt undantag, då vikten på sikt kan minska för tekniken och då det i längden är bättre mer färre men mer kapacitetsstarka lastbilar. Därför föreslår Stockholms stad också att fler ska kunna utbilda sig till chaufförer med C-körkort genom att få CSN-lån för körkortet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Stockholm den 23 mars 2022

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Remissen
2. Sammanställning av de länder som infört undantaget eller justerat regelverket på andra sätt för att uppnå samma syfte

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Transportstyrelsen har utrett förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Utredningen redovisar förutsättningarna för ett eventuellt införlivande samt även andra nationella och internationella regler som gäller de aktuella fordonen och förarna med avseende på behörigheter, fordon, yrkestrafik och trafik i allmänhet men med fokus på tung och lätt lastbil. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten i körkortslagen (1998:488).

Infrastrukturdepartementet har remitterat utredningen till Stockholms stad för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholm Stadshus AB skickade remissen vidare till Stockholm Business Region AB.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm ska vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilfri organisation 2030. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030. Stadens framkomlighetsstrategi anger att prioritet ska ges till kapacitetsstarka transporter.

De senaste åren har antalet lätta lastbilar i Stockholm ökat, dels på grund av bristen på utbildade chaufförer med C-körkort och dels på grund av den ökade e-handeln som genererar snabba och fragmenterade leveranser. En utveckling mot lätta lastbilar som drivs av fossila bränslen strider mot möjligheterna att nå stadens klimatmål och målsättningen om en utsläppsfri innerstad samt leder till försämrad framkomlighet än om transporterna skett med färre, mer kapacitetsstarka fordon. Viljan att ställa om är hög i transportbranschen men behovet mötas med fler utbildade chaufförer med C-körkort samt åtgärder för att underlätta och påskynda omställningen, exempelvis till fler eldrivna lätta transportfordon.

Syftet med undantaget som Transportstyrelsen utrett är att förbättra luftkvaliteten och bidra till klimatmålen samtidigt som trafiksäkerheten inte äventyras. Stadsledningskontoret konstaterar dock att direktivet är formulerat på ett sådant sätt att undantaget inte går att kontrollera samt har andra brister som gör det svårt att tillämpa på ett rättssäkert sätt.

Stadsledningskontoret instämmer i miljö- och hälsoskyddsnämndens och trafiknämndens synpunkter att regeringen bör utreda möjligheten att införa en tillfällig undantagsbestämmelse som tillåter tyngre lätta lastbilar som drivs av el eller gas samt vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament i syfte att öka antalet chaufförer med YKB och körkortsbehörighet C1 eller högre.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 februari 2022 följande.

1. Överlämna nedanstående synpunkter som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 31 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen konstaterar att en utveckling med ökande andel lätta lastbilar på diesel inom leveranssektorn strider mot målsättningen om en utsläppsfri innerstad 2030 och möjligheten att nå Parisavtalet. Dessutom påverkas omställningen inom transportsektorn i stort och stadens klimatmål om att vara en klimatpositiv stad år 2040. Lätta lastbilar ökar i antal och det mest rimliga, förnybara alternativet för lätta diesellastbilar är biodiesel i form av HVO100. Ett flertal utredningar och instanser menar att hushållning med biodrivmedel ihop med elektrifiering och effektivisering av transportsystemet krävs för att klimatmålen ska nås. Miljöförvaltningen tar därför intryck av dialogen med branschen, där många aktörer ser en risk för försening i omställningen inom just leveranssektorn till följd av Transportstyrelsens rekommendation till regeringen.

Förvaltningen konstaterar att direktivet är svårt att tillämpa på ett rättssäkert sätt med nuvarande formulering.

Miljöförvaltningen redogör i detta tjänsteutlåtande för varför ett undantag behövs och vad regeringen kan göra för att öka tillgången på behöriga chaufförer.

Därför behövs undantaget

Utredningen hänvisar till att det finns lätta eldrivna lastbilar som har åtminstone samma lastvikt som en dieseldriven motsvarighet. Denna bild delas inte av de marknadsaktörer miljöförvaltningen har haft en dialog med. Förvaltningen har sedan utredningen släpptes fått exempel från aktörer som måste avbeställa eldrivna lätta lastbilar då de kommer tappa flera hundra kilo i lastvikt per lastbil på grund av eldriften. Särskilt komplicerat blir det vid matvarutransporter som kräver kylaggregat. Detta då en eldriven lätt lastbils kylaggregat enligt aktörerna kan väga ett par hundra kilo mer än en dieseldrivens lastbils motsvarighet på grund av tillkommande batterier för att driva kylaggregatet.

Miljöförvaltningen har gjort en enklare kartläggning av utbudet och finner att flertalet modeller av elvarianten har lägre lastvikt än dieselvarianten.

Tabell 1 - Kartläggning av ett antal modeller. Data är hämtad från tillverkarnas hemsidor.

Tillverkare	Modell	Drivmedel	Maximal lastvikt (kg)	Tjänstevikt (kg)	Total vikt (kg)
Toyota	Proace electric professional long 2 dörrar	El	818-1002	2053-2237	3055
	Proace professional long long 2 dörrar	Diesel	1032-1340	1760-2068	3100
Citroen	New business L3 stor	El	860		
	New business L3 stor	Diesel	1211		
Opel	Vivaro L2	El	740	2310	3055
	Vivaro L2	Diesel	1013-1104	1824-1855	2830
Peugeot	L3	El	871	2184	3055
	L3	Diesel	1203-1286	1814-1897	3100
Renault	L1H1	El	1128		3500
	L1H1	Diesel	1623		3500
	L3H2	El	975-1343		3500
	L3H2	Diesel	1434		3500

Utmaningar med undantaget

Transportstyrelsen hänvisar till att de uppgifter som krävs för en kontroll, idag inte görs tillgängliga av tillverkare eller registreras vid typgodkännande. Därmed blir det omöjligt att kontrollera om vikten verkligen härrör från drivlinan, vilket bryter mot legalitetsprincipen. Av denna följer bland annat att en lag ska vara så pass precist utformad att den förstås av dem som omfattas av den. För att lagen ska kunna kontrolleras, behövs ändringar i de regelverk som styr vilka uppgifter som ska finnas i typgodkännanden. Dessa är exakt fastslagna och tar lång tid att ändra.

Flera länder har redan infört undantaget eller justerat regelverk på andra sätt för att uppnå samma syfte, vilket redovisas i Transportstyrelsens rapport (För en mer grundlig genomgång, se bilaga i detta PM). Inget land har dock kunnat redovisa hur systemet för kontroll går till, även om Irland redovisar att de använder uppgifter om fordonets vikt, konstruktion och användning.

Direktivet strider mot Wienkonventionen om vägtrafik¹, som reglerar likställighet inom bland annat trafik- och körkortsregler. Via den har fordon, flyg och fartyg gemensamma regler och kan samsas om globala vägar, farleder och luftleder. Wienkonventionen anger att högsta tillåtna behörighet för B-körkort är 3,5 ton eftersom allt över det är att betrakta som ett tungt fordon, inkluderat de undantagsfall som finns i konventionen.

Bristen på förare med C-körkort har gjort att fler leveranser idag än tidigare körs med lätta transportbilar istället för med tunga fordon. För att minska trängseln i trafiken och köra ut en större mängd gods samtidigt kan det vara önskvärt med färre tunga lastbilar än många lätta

¹<https://www.regeringen.se/496bca/contentassets/9121bf71b2d74c07ab380e9cb92e5504/konvention-om-vagtrafik-wien-den-8-november-1968.pdf>

lastbilar. Undantaget löser inte det här problemet men det skulle en satsning på att utbilda fler chaufförer med C-körkort kunna bidra till.

Ökade krav när fordonet klassas som tungt

Även om förare med behörighet B får köra fordon på upp till 4,25 ton, räknas själva fordonet som tungt och omfattas därför av följande krav som inte finns för lätta lastbilar:

- Fordonet ska ha färdskrivare
- Fordonet ska ha fartbegränsare (innebär maxhastigheter på 80 km/h på 90-väg och 90 km/h på 110-väg)
- Lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska följas
- Fordonen ska besiktigas från år ett (till en högre kostnad), vid stationer där tunga fordon kan besiktas (nationellt finns cirka 170 besiktningstillfällen för tunga fordon, jämfört med cirka 500 för lätta fordon)
- Lokala trafikföreskrifter för tunga fordon vilket ex betyder att fordonen skulle vara förbjudna på de flesta gator i Stockholm mellan kl. 22-06.

Miljöförvaltningen har i dialog med branschen märkt av både positiva och negativa reaktioner på de ökade kraven.

Slutsatser

Omställningen inom transportsektorn går för långsamt och åtgärder som underlätta och påskynda omställningen mot fossilfria leveransfordon är positiva och angelägna. Undantaget inom körkortslagstiftningen är en åtgärd och det finns fler.

Tyvärr är direktivet skrivet på ett sådant sätt att undantaget inte går att kontrollera samt har andra brister som gör det svårt att tillämpa på ett rättssäkert sätt.

Förvaltningen föreslår därför ett temporärt undantag parallellt med att ett kontrollsystem samtidigt tas fram.

Miljöförvaltningen konstaterar att statens och kommuners roll som upphandlare är ett kraftfullt verktyg, som kan och bör användas ännu mer för att öka andelen eldrivna leveranstransporter och även transporteffektiviteten.

Miljöförvaltningen ser sammanfattningsvis följande möjligheter:

- Regeringen inför skyndsamt ett tidsbegränsat undantag på fem år för förare med B-körkort, som haft körkort i minst två år, att köra lastbilar upp till 4.25 ton enligt vad som anges i EU-direktivet, och tillser under tiden att ett kontrollsystem kommer på plats. Vart tredje år bör en uppföljning av investeringar i nya lätta lastbilar ske för att se om åtgärden gett önskad effekt.
- Regeringen vidtar kraftiga arbetsmarknadspolitiska åtgärder för att öka antalet personer med C1-och C-körkort och/eller YKB^[1]-behörighet, t ex genom att ändra i CSN-reglerna^[2] så att personer kan få studiemedel för detta
- Staten och kommunerna stärker arbetet med upphandling genom att ställa upphandlingskrav för fordonsleveranser på el och andra förnybara drivmedel.

^[1] <https://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens>. YKB står för Yrkeskompetensbevis, och regleras i en lag och en förordning om yrkesförarkompetens hos Transportstyrelsen.

^[2] <https://www.csn.se/>. CSN står för Centrala studiestödsnämnden och reglerar villkoren för stöd och lån till studier i Sverige och utomlands.

Serviceenämnden

Serviceenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 februari 2022 följande.

1. Serviceenämnden beslutade att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Ärendet är komplext och har olika dimensioner. Dels miljöaspekten men också säkerhetsaspekten samt möjligheten att följa upp detta undantag som i sådana fall skulle gälla.

En översikt av lastkapaciteten hos fordon med fordonsår 2020 visar att det finns en stor variation, men även att tillverkare av lätta lastbilar kan erbjuda elfordon med liknande lastkapacitet som dieselfordon. Om man ska införa detta undantag ska det vara möjligt att verifiera drivsystemets extra vikt och oförändrade lastkapacitet i jämförelse med traditionellt drivna fordon. Det är inte möjligt att verifiera och kontrollera utifrån dagens information eftersom uppgifterna inte görs tillgängliga av tillverkare eller registreras vid typgodkännande idag.

Den stora variationen av fordon gör det svårt att fastställa hur jämförelsen ska göras i teorin och ännu svårare att kontrollera i praktiken: exempelvis skulle varken en förare eller polis kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven. Det finns i dagsläget ingen fastställd process för hur en jämförelse utifrån undantagsmöjligheten ska gå till och vem eller vilka som ska ansvara för förfarandet. En del länder har skrivit in undantagsmöjligheten i sin lagstiftning som reglerar körkort men ingen har lagstiftat om eller på annat sätt närmare beskrivit processen för att definiera fordonen.

Förutom utmaningarna med möjligheten att kontrollera fordonen, skulle dessa förare inte ha yrkesförarkompetens. Dessa förare är inte utbildade för och inte heller vana vid att framföra tyngre fordon. De känner sannolikt inte till många regler som gäller för fordon med totalvikt över 3,5 ton, tex regler för yrkestrafik, lastsäkring, färdskrivare och kör- och vilotider.

Tittar man på trafiksäkerheten skulle dessa fordon som drivs på alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3500 kg, men inte 4250 kg, klassas som ett N2-fordon. Det innebär att det är en tung lastbil, vilket medför att fordonet regleras som ett tungt fordon inklusive hastighetsbestämmelser. För tung lastbil är högst tillåtna hastighet om 90 km i timmen på motorvägar och motortrafikleder och 80 km i timmen på övriga vägar. För en lätt last, dvs N1-fordon, gäller endast generellt föreskrivna högsta tillåtna hastighet. Ur ett krocksäkerhetsperspektiv, och därmed även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, är den lägre hastigheten för tung lastbil av stor betydelse trots den högre totalvikten.

Fördelar för samhället är att det eventuellt kan innebära mindre växthusgasutsläpp från dessa fordon. En fördel för den enskilda individen är denne inte behöver skaffa en högre körkortsbehörighet än B och behöver inte skaffa ett yrkeskompetensbevis.

Nackdelar för samhället är att förare utan behörighet för tunga fordon samt yrkeskompetensbevis är inte tillräckligt utbildade och inte känner till alla regler som gäller för tunga fordon. Det är svårt att avgöra vilka fordon som omfattas av undantagsmöjligheten och därmed om det är ett regelbrott att framföra ett visst fordon. Eventuellt ökad olycksrisk med förare som kör fordon utan utbildning.

I Stockholms stad genomförs många transporter till stadens verksamheter, verksamheter där det också finns barn. Förvaltningen anser att de transporter ska framföras så säkert som möjligt.

Förvaltningen anser inte att fördelarna uppväger nackdelarna med att införa denna undantagsmöjlighet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild. Staden har som mål att vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilfri organisation 2030. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030.

Även om alla fordon blir fossilfria kvarstår problematiken om trängsel på stadens gator. Stockholms stads framkomlighetsstrategi pekar därför mot ett behov av mer kapacitetsstarka transporter och stadens Godstrafikplan anger att godstransporternas negativa påverkan på miljön och på stadens attraktivitet ska minska. De senaste åren har det skett en ökning av lätta lastbilar, dels på grund av bristen på utbildade chaufförer med C-körkort och dels på grund av det ökande behovet av snabba, fragmenterade, leveranser till följd av ökad e-handel. Fler företag väljer därför att transportera sitt gods med lätta lastbilar vilket leder till fler fordonsrörelser i trafiken. När nu elektrifieringen står på agendan menar branschen att omställningen av lätta lastbilar bromsas av att lastvikten begränsas vid byte från HVO till eldriven lätt lastbil, på grund av batteriets vikt.

Trafikkontoret konstaterar att en utveckling av lätta lastbilar som drivs av diesel strider mot stadens målsättning om en utsläppsfri innerstad och möjligheterna att nå Parisavtalet. Efterfrågan på eldrivna lätta lastbilar och viljan att ställa om är hög från branschen men fler marknadsaktörer vittnar om att de behövt avbeställa eldrivna lätta lastbilar när de insett att de kommer tappa flera hundra kilo i lastvikt på grund av eldriften.

Transportstyrelsen påpekar i sin utredning att det redan idag är fullt möjligt att köpa och använda den typ av fordon som ett undantag skulle avse, det vill säga sådana som drivs av alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25. Dessa fordon kräver dock behörighet C1 eller högre. Branschen menar att det råder brist på chaufförer med C-körkort, men även på behöriga lärare, vilket hindrar möjligheten att nyttja dessa fordon. Trafikkontoret eftersträvar en utveckling mot mer kapacitetsstarka transporter och ser därför ett behov av att öka antalet utbildade chaufförer med C-körkort. Förutom att de med dagens regler kan framföra tyngre fordon som kan lasta mer gods per transport, ökar även kompetensen för bland annat trafiksäkerhet och logistik hos chaufförerna. 2013 införde regeringen fyra nya körkortsbehörigheter för lastbil och buss, bland dem behörighetskategori C1, vilket ger behörighet att transportera tunga lastbilar upp till 7,5 ton. Antal utfärdade körkort med behörighet C1 ökar för varje år, samtidigt om antal utfärdade körkort med behörighet C minskar².

Utöver ett C1-körkort krävs ett yrkeskompetensbevis (YKB) för att utföra godstransporter med fordon över 3,5 ton³. För att erhålla YKB krävs idag en grundutbildning på minst 140 timmar som avslutas med ett förarprov hos Trafikverket. Yrkesföraren behöver utöver det genomgå en fortutbildning vart femte år för att upprätthålla sitt YKB.

För att öka antalet chaufförer med YKB och behörighet C1 eller högre bör Regeringen vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament för att utbilda fler förare. I Finland t.ex. lättade regeringen på kraven för undervisningstid för att ta ett C1-körkort i syfte att

² <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-korkortsinnehavare-efter-behorighet1/>

³ <https://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens>

minska kostnaderna för körkortet och för att öka antalet utbildade chaufförer⁴. Förslag på åtgärder som kan vara aktuella för Sverige kan vara att utbildningskostnaden är avdragsgill för företag som erbjuder vidareutbildning för sina chaufförer, eller att införa möjlighet till studiemedel via CSN likt det idag ges möjlighet för stöd för B-körkort.

Batteriutvecklingen går framåt. Samtidigt sker en utbyggnad av laddinfrastrukturen, vilket bidrar till att räckvidden och därmed storleken på batteriet på sikt inte utgör samma problem som idag. Att öka lastkapaciteten på fordon genom att få ner onödig vikt tordes vara en av de viktigaste drivkrafterna i utvecklingen. Frågan är hur snabbt den här utvecklingen går. Att införa en undantagsregel baserat på en begränsning som finns idag kanske är inaktuellt om ett par år. En undantagsbestämmelse som undanröjer hinder avseende batteriets utformning riskerar att bromsa innovationsviljan i teknikutvecklingen av batterier för lätta lastbilar. Kontoret anser därför att en tillfällig undantagsbestämmelse som endast gäller upp till tio år skulle vara mer gynnsam för alla. En sådan lösning skulle

gynna branschen att kunna ställa om här och nu, samtidigt som teknikutvecklingen främjas och fler utbildas till yrkeschaufförer. När teknikutvecklingen är i kapp, det vill säga när lätta lastbilar som drivs av alternativa bränslen kan ha samma lastvikt som de som drivs av diesel, bör det tillfälliga undantaget tas bort. Parallellt med införandet av det tillfälliga undantaget bör Regeringen utreda frågan kring kontrollsystem och utbildning av B-körkortsförarna, som krävs när fordonet klassas som tungt. Ett alternativ kring utbildning kan vara att se över möjligheten för företagen själva att utbilda sina chaufförer för att öka kompetensen, likt möjligheten att utbildas till truckförare inom företag som finns idag.

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. Fordonen skulle däremot vara förbjudna på de flesta gator mellan 22-06. En tillfällig undantagsbestämmelse skulle fortsatt bryta mot Wienkonventionen. Kontoret konstaterar att flera länder i EU idag bryter mot Wienkonventionen, framförallt kring lastvikt för lätta lastbilar. Kontoret föreslår därför att Regeringen inför nästa revidering av Wienkonventionen ser över så att den inte utgör ett hinder för att klara Parisavtalet.

Sammanfattningsvis föreslår trafikkontoret följande åtgärder:

- Att Regeringen utreder möjligheten att införa en tillfällig undantagsbestämmelse som tillåter tyngre lätta lastbilar som drivs av el eller gas
- Att Regeringen bör vidta arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament i syfte att öka antalet chaufförer med YKB och behörighet C1 eller högre.

Stockholm Business Region AB

Stockholm Business Region AB:s yttrande daterat den 23 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Business Region kan konstatera att Stockholmsregionen är landets största konsumentmarknad. Enligt Trafikanalys (2017) sker det inom Stockholms län omkring 100 000 lastbilstransporter per vecka, varav en fjärdedel utgör transporter av livsmedel och post/budleveranser. E-handeln förutspås också öka kraftigt vilket i sin tur ökar antalet transporter. Enligt stadens egna godstrafikplan framgår att en av planeringsriktningarna handlar om att godstransporternas negativa påverkan på miljön och stadens attraktivitet ska minska. Framtidens godstransporter behöver svara mot krav på framkomlighet, säkerhet, miljö och klimat. Lösningar ska präglas av nytänkande och innovation samt en smart kombination av olika trafikslag beroende på exempelvis geografiskt läge och typ av flöde. Genom utveckling av ef-

⁴ <https://www.lvm.fi/sv/-/forenklade-krav-pa-undervisning-for-korkort-for-latta-lastbilar-987952>

fektiva och hållbara transportlösningar kan godstrafiken i stadens offentliga rum optimeras och därigenom bidra till den attraktiva staden.

Utmaningen för leveransföretagen är att lätta lastbilar som drivs av el generellt är tyngre jämfört med de dieseldrivna; något som innebär mindre lastkapacitet. Branschaktörer som vill värna en grön omställning av sin fordonsflotta står därmed inför ett dilemma med betydande ekonomiska konsekvenser. Antingen måste de bekosta C-körkort för fler chaufförer eller köra ut leveranser med fler fordon till följd av att el- och gaslastbilarna har betydligt lägre lastvikt jämfört med motsvarande diesellastbilar. Dessutom måste tyngre fordon förses med färdskrivare och omfattas av betydligt mer komplicerade regelverk.

Stockholm Business Region anser således att Transportstyrelsens slutsats om att inte införa en undantagsmöjlighet är problematisk för transportbranschen och bolaget bedömer att branschens möjlighet att öka takten för en grön omställning kommer försvåras.