



Ert dnr: I2021/02956

Till: i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remissvar angående Rapport kring förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för serviceresor (bla färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts). 85% av landets kommuner har överlämnat ansvaret för upphandling, transportörsavtal och daglig drift av färdtjänst till RKM)

Sammanfattning

Transportstyrelsen har haft i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningar för att tillåta att den som har körkort med B-behörighet ska få framföra fordon med alternativa bränslen och en totalvikt upp till 4250 kg istället för max 3500 kg. Samrådet gäller en rapport som Transportstyrelsen har lämnat till regeringen utifrån detta uppdrag.

Ursprunget till regeringens uppdrag har varit att EU gjort ett undantag i EU:s körkortsdirektiv så att medlemsstater ges möjlighet att göra denna utökning kopplat till körkortsbehörigheten B.

Redan idag finns en körkortsbehörighet med högre viktgräns om 4,25 ton nämligen B96 (B-utökad) där totalvikten gäller kombinationen av fordon och släp.

Svensk Kollektivtrafik anser

- Att regeringen bör driva frågan mot EU om att detta undantag ska gälla både yrkesmässigtrafik för gods- och persontransporter för M1 fordon.
- Transportstyrelsens bör få i uppdrag att föreslå hur lagar och rutiner måste förändras för att kunna genomföra denna förändring.
- Körkortsbehörigheten B-96 visar att det går att göra undantag om man bara vill.
- Frågan om trafiksäkerhetsaspekterna har onödigt problematiserats i rapporten.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Skapa ett undantag även för yrkesmässiga persontransporter

Utvecklingen mot mer miljövänliga drivlinor pågår inte bara för fordon som är byggda för att transportera gods, utan även för fordon som byggs för att transportera personer (ofta byggda på samma fordonsplattformar). De regionala kollektivtrafikmyndigheterna anammade tidigt klimatmålen och har sedan länge arbetat aktivt för att både minska fordonens klimatpåverkan och erbjuda samordnade persontransporter i syfte att göra transporterna mer energieffektiva. Dessa två åtgärder bidrar var för sig och tillsammans till att uppfylla de nationella klimatmålen samt internationella åtaganden kring utsläppsminskningar. Genom att erbjuda miljövänliga transporter skapas också en bättre image för samhällets service. När det gäller specialfordon (fordon som kan transportera resande i rullstol, permobil, bår samt sittande) har utvecklingen gått långsammare än för vanliga personbilar. Det är därför angeläget att de möjligheter som står till buds för att ersätta dieseldrivna specialfordon även på detta område underlättas. I och med att regeringen inte kan garantera skattereduktion för höginblandade biodrivmedel kommer efterfrågan på eldrivna fordon att öka. För specialfordon (i grunden M1 fordon) innebär detta att totalvikten kommer att överskrida 3500 kg om batterier som garanterar rimlig räckvidd ska ingå.

Det råder brist på förare för persontransporter i taxiliknande fordon (dvs förare med B-behörighet). Pandemin har förvärrat detta. Den minskade efterfrågan på resor under pandemin har fått många förare att byta arbete. Även hela taxiföretag har lagts ned. I och med att Transportstyrelsen från och med 2022 tar ut en årlig avgift för att få behålla taxiförarlegitimationen minskar möjligheten att åter värva förare som lämnat branschen. Att ha särskilt anställda förare som kör taxi med C/D-körkort ökar kraven på utbildning och är kostnadsdrivande för branschen. År 2020 var antalet personer med B-körkort var 6,6 miljoner, medan antalet förare med C/D behörighet var ca 0,6 miljoner vid samma tid. Om det är svårt att locka förare bland 6 miljoner, så är det antagligen tio gånger så svårt att locka förare bland de med C/D-behörighet.

Dessutom bör samma kriterier gälla för alla yrkesförare oavsett om de kör gods eller personer, dvs om ett fordon byggt på samma plattform har dispensen.

Trafiksäkerhetsaspekterna bör vara desamma för gods- som persontransporter då riskerna med tunga fordon främst är i interaktionen med omgivningen än rörande det som transporteras i fordonet.

Teknikutvecklingen på elfordonssidan torde innebära mindre och lättare batterier på sikt. Det borde därför röra sig om en övergångstid, dvs det skulle kunna ses som en dispens som kan omprövas efter låt säga tio år.

Transportstyrelsen nämner under rubriken "alternativa vägar" att kraven vid offentliga upphandlingar kan påverka efterfrågan på alternativt drivna fordon. Regioner och kommuner har gått före och tagit ansvar för att miljöanpassa sina transporter där fordonsmarknaden kan erbjuda lösningar. Men samhället (regioner och kommuner) har inte obegränsade resurser och ska dessutom tillgodose tex färdtjänstberättigades resebehov. Det är därför möjligt att ställa miljökrav på vanliga personbilar, men inte för specialfordon då marknaden inte erbjuder detta i sådant antal att det skapas konkurrens på fordonsmarknaden. Att kravställa transporter som kräver D-körkort skapar dessutom komplicerade upphandlingslösningar där olika affärsmodeller och kollektivavtal fördyrar och försvårar för anbudsgivare att lägga konkurrenskraftiga och transparenta anbud Detta riskerar att skapa ännu större förarbrist samt försvåra en rationell tilldelning av uppdrag.

Detta sammantaget gör att regeringen mot EU bör driva att det undantag som tagits fram för godstransporter även bör gälla persontransporter.

Undantaget B96 visar att det går att göra undantag

Med en smärre tilläggsutbildning kan förare med B-körkort ges rätt att köra fordon med kombinationen bil+släp med totalvikt upp till 4,25 ton. Det torde vara förenat med större trafiksäkerhetsmässiga risker att framföra ett fordon med ett släp med denna totalvikt än det är att framföra ett fordon utan släp med denna vikt. Det torde också vara enklare att kontrollera om ett fordon används i yrkesmässig trafik, och ett fordons totalvikt genom registerslagningar, än att göra motsvarande kontroller för fordon+släp. Här finns alltså ett prejudikat på att B-förare i Sverige kan ges rätten att framföra tyngre fordon utan att behöva utöka till C/D-behörighet.

Frågan om trafiksäkerhetsaspekter

Självklart får man anta att ett fordon som vid tillverkningen installerats med eldrift och batteri, istället för tex dieselmotor, också uppfyller de trafiksäkerhetskrav som ställs. Att då som i rapporten måla upp trafiksäkerhetskonsekvenser vid överlast är ju att fylla rapporten med saker som inte är relevant, man får uppfattningen om att rapportskrivaren bestämt sig för att försöka att hitta alla motargument som finns. Ändå medger Transportstyrelsen att de varken gjort en fullödig trafiksäkerhetsbelysning eller miljöbelysning eftersom de inte ansett det nödvändigt eftersom förslaget inte är lämpligt att införa. Speciellt intressant blir det när man i slutsatserna ändå konstaterar att "Generellt sett anses inte ett sådant fordon utgöra en ökad trafiksäkerhetsrisk".

Transportstyrelsens bör få ett uppdrag att föreslå hur lagar och rutiner måste förändras

När man läser rapporten förvånas man över hur Transportstyrelsen tagit sig an uppgiften. De har varit problemfokuserade istället för lösningsfokuserade. Om målet är att möjliggöra något borde rapporten främst fokuserat på hur hindren kan övervinnas för att uppnå målet, inte stapla upp problemen i en stor hög och sedan konstatera att det är omöjligt. Att tex ställa kostnaden för att utbilda poliser, svårighet att kontrollera fordon (eftersom polisen har tillgång till vägtrafikregistret torde inte svårigheten att kontrollera om ett fordon får köra i 70 eller 80 km/h vara ett stort problem) mot att skapa miljövinster genom att minska andelen fordon som drivs på diesel visar på bristande fokusering på samhällets övergripande mål. De flesta fordon som berörs av förslaget kommer aldrig att trafikera hela landet, utan bara storstäder och starka stråk, varför tex den räckviddsproblematik som Transportstyrelsen anger som ett hinder rimligen är ett mycket litet problem.

Onekligen har ett flertal EU-länder sett möjligheter att implementera undantaget. Kanske är viljan att nå klimatmålen större i dessa länder än i Sverige?

Vi önskar därför att Regeringen ger Transportstyrelsen ett förnyat uppdrag som ger Transportstyrelsen möjlighet att utreda och komma med positivt inriktade förslag som skapar nytta för miljö, medborgare och branscher.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

JOHAN WADMAN

VD