

Ärendenummer
TRV 2024/30884
Motpartens ärendenummer
LI2024/00615

Dokumentdatum
2024-05-28

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet
Gd sekreterare
Webb- och projektstöd
Ärendeberedning Planering

Svar på remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter (TSG 2023-4473)

Sammanfattande yttrande

Trafikverket är positiva till att denna möjlighet införs. Förslaget kan minska trösklar för omställning till alternativa drivmedel i transportverksamheter som använder lätta lastbilar. De samlade konsekvenserna för Trafikverket och trafiksäkerheten i transportsystemet bedöms som begränsade.

Trafikverket har några synpunkter på förslagets detaljutförande. Trafikverket anser att Transportstyrelsen bör överväga att förtydliga definitionen av försöksverksamheten. Trafikverket har även några noteringar gällande försöksverksamhetens krav på rapportering samt förslagets attraktivitet från transportaktörernas perspektiv.

Minskade trösklar för omställning till alternativa drivmedel

Lätta lastbilar upp till 3 500kg är en viktig del inom godstransportsystemet. Lastförmågan i volym och vikt är avgörande för effektiviteten i genomförande av godstransporter. I transportsektorn pågår en omställning till en energiförsörjning som ger minskad klimatpåverkan och eldrift kommer att ha en stor betydelse för omställningen inte minst inom det här berörda segmentet. I lastbilar som drivs med el tar batterier plats och vikt i anspråk. Det är även brist på chaufförer i transportbranschen. Förslaget med körkortsdispensen i kombination med undantag från krav som relaterar till fordon som överstiger 3 500 kg kan minska trösklar för omställning.

Konsekvenser för Trafikverket inkl. trafiksäkerhetsaspekter

De samlade konsekvenserna för Trafikverket bedöms som begränsade. Förslaget innebär lättnader och nya möjligheter för transportaktörerna vilket

Ärendenummer
TRV 2024/30884
Motpartens ärendenummer
LI2024/00615

Dokumentdatum
2024-05-28

ger positiv effekt på tillgänglighet. Trafikverkets bedömning är att dispensen och undantaget kan innebära minskade trösklar för omställning till en fordonsflotta som drivs med alternativa drivmedel. Samtidigt finns det fler trösklar för omställning såsom höga investeringskostnader och förändrade prestanda som innebär att det i praktiken mest sannolikt sker en successiv omställning. Försöksverksamheten kommer sannolikt inte innebära någon avgörande påverkan på kraven på infrastruktur eller förändring av förutsättningar för trafiksäkerhet. Det finns i nuläget inga tydliga belägg för att trafiksäkerheten skulle försämrats med tunga lastbilar upp till 4 250 kg totalvikt och som drivs med alternativa drivmedel. I Transportstyrelsens förslag gäller dessutom tillståndet för försöksverksamhet en begränsad tid och tillståndet kan återkallas. Det innebär att det finns visst utrymme att kontrollera utvecklingen under försökstiden.

Transportstyrelsen bör överväga att tillhandhålla en vägledning för hur tillståndshavare ska säkerställa att trafiksäkerheten inte påverkas. Trafikverket anser att både Transportstyrelsen och Trafikverket ska analysera eventuella olyckor med tunga lastbilar upp till 4 250 kg totalvikt och som drivs med alternativa drivmedel. Utifrån olycksförlopp bör myndigheterna värdera om förarens körkortsbehörighet haft avgörande betydelse.

För transporter som endast kräver behörighet B finns inga krav på yrkesförarkompetens. För kommersiella transporter av gods med fordon som kräver högre behörigheter krävs yrkeskompetensbevis. Om det nuvarande förslaget till körkortsdirektivet beslutas, kommer förare med behörighet B ändå kunna föra den typ av fordon som ingår i försöksverksamheten när direktivet införlivats i svensk lagstiftning.

Trafikverket ställer sig positiva till kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv. Flertalet av de förslag som lämnas har förutsättningar att skapa ökad trafiksäkerhet. Trafikverket välkomnar särskilt direktivets ökade fokus på nyttjandet av ny teknik och säkerhetssystem. Det ger också förarens beteende i trafiken större betydelse, vilket går i linje med hur Trafikverket och andra aktörer i Sverige redan arbetar för att få medvetna och tänkande förare i trafiken.

Ärendenummer
TRV 2024/30884
Motpartens ärendenummer
LI2024/00615

Dokumentdatum
2024-05-28

Förslagets definition av försöksverksamhet

Författningsförslag 3§: Transportstyrelsen bör överväga att förtydliga definitionen av försöksverksamhet.

Av definitionen framgår det inte tydligt om fordonen enbart behöver drivas av alternativa drivmedel eller ej (helt eller delvis). Trafikverket förordar att enbart fordon som helt drivs av förnybara drivmedel ska inkluderas. En hybrid eller laddhybrid kan ha väldigt kort körsträcka på el vilket innebär en risk att fordon som till större delen körs med konventionella drivmedel används inom försöksverksamheten. Vidare är det i dagsläget väldigt få laddhybrider tillgängliga på marknaden. Att inkludera ”som helt drivs med alternativa” i definitionen av försöksverksamhet skulle förtydliga definitionen samtidigt som ett minimalt antal fordon utesluts. Detta kopplar även till 9§ där Transportstyrelsen inkluderat ”helt eller delvis”.

Transportstyrelsen bör överväga att harmonisera omfattningen av vad som inkluderas i definitionen av försöksverksamhet med omfattningen av undantaget från kör- och vilotidsregelverket.

Försöksverksamhetens krav på rapportering

Försöksverksamhetens krav på rapportering skulle kunna förtydligas.

Författningsförslag 5§: Ett tillstånd är förenat med villkor, men det framgår inte vilka dessa villkor är. Enligt definitionen omfattar försöksverksamhet både försök och erfarenhetsinsamling men vad detta innebär är inte definierat.

Författningsförslag 7§: Tillståndshavaren ska årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat. Det saknas beskrivning vad denna utvärdering ska innehålla och vilka resultat som ska redovisas.

Att Transportstyrelsen avser att ställa villkor och att information om vad som bör rapporteras avses att meddelas i anslutning till beslutet om tillstånd (enligt bedömning sidan 38) leder till att förutsättningarna och den administrativa bördan för de aktörer som avser att gå in i försöksverksamhet är okända vid tillfället för ansökan.

På sidan 39 i Transportstyrelsens rapport finns ett förslag på rapporteringsmall på antalet fordon hos försöksverksamhetsaktören. Enligt Transportstyrelsen är syftet med denna mall att analysera effekterna för överflyttning av godstransporter från tunga lastbilar till lastbilar som väger

Ärendenummer
TRV 2024/30884
Motpartens ärendenummer
LI2024/00615

Dokumentdatum
2024-05-28

mellan 3 500-4 250 kg samt för att analysera transporteffektivitet och klimatpåverkan av försöksverksamheten. För den första frågan (överflyttning) bör det vara effektivare om Transportstyrelsen själva hämtar ut data från trafikregistret än att varje enskild försöksverksamhetsaktör ska sammanställa och skicka in data manuellt.

Försöksverksamhetens attraktivitet

Det framgår inte av Transportstyrelsen utredning hur avgörande undantaget från kör- och vilotidsregelverket är för attraktiviteten att tillämpa försöksverksamhet. I det nuvarande förslaget omfattas samtliga alternativa drivmedel som elektricitet, väte, metan, gasol och mekanisk energi. I undantaget från kör- och vilotider inkluderas metan, gasol och el, men inte väte. Överlag så saknas det en bedömning över omfattningen i tillämpningen samt hur detta slår mellan större respektive mindre företag.

Det är oklart om försöksförordningen innebär restriktioner av transporter av farligt gods. Ur ett konsekvensperspektiv bör det värderas om detta bör omfattas av försöksverksamheten.

Förordning 2004:865 11§: Det framgår inte av Transportstyrelsens konsekvensutredning vilka effekter begränsningen på ”en radie av 100 km” har för användarna, inte minst i delar av landet med längre avstånd mellan samhällen. Ju längre daglig körsträcka ett fordon har desto svårare är det att klara detta genom batteridrift inom kraven för lätta lastbilar (max 3,5 ton). Det är även otydligt vilket företag som avses i paragrafen. Det tillståndshavande företaget kan bedriva verksamhet i stora delar av landet, med betydligt längre avstånd än 100 km från företagets registrerade placering.

Ett av skälen i regeringens beslut är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Kravet på inom en radie av 100 km kan utgöra begränsningar för olika typer av verksamheter samt delar av landet.

Beslut och samråd

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit utredningsledare Jenny Karlsson, avdelning Transportkvalitet. Samråd har skett med enhetschef Charlotta Redtzer, Förrarprov och strateg Rikard Engström, Strategisk utveckling. Inom verksamhetsområde Planering har samråd skett med senior sakkunnig Magnus Lindgren, Transportkvalitet, sakkunnig Markus Lundkvist,

Ärendenummer
TRV 2024/30884
Motpartens ärendenummer
LI2024/00615

Dokumentdatum
2024-05-28

Transportkvalitet, t.f. enhetschef Anna Knutsson, enhet Gods och ITS
Transportkvalitet, avdelningschef Marie Hagberg, Transportkvalitet, samt
även utredningsledare David Goldberg, ledningsstöd på uppdrag av
verksamhetsområdeschef Planering Ulrika Geeraedts.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Jenny Karlsson
Utredningsledare

jenny.e.karlsson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 76 86
Mobil: 070- 007 10 65

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/30884, Motpartens ärendenummer LI2024/00615, Dokumentdatum 2024-05-28, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.