

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

### Sammanfattning

Svenska transportarbetareförbundet (härmed Transport) vill ge sina synpunkter på remissen av Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter.

Sammanfattningsvis tycker Transport att förslaget är oroväckande och att försöksverksamheten inte ska genomföras.

### Bakgrund

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488). Med hjälp av undantaget ska förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år kunna framföra lastbil, utan släp, vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg och som drivs av alternativa bränslen. Därtill har myndigheten fått i uppdrag att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Myndigheten föreslår därför bland annat följande:

- Att en förare som är anställd av, eller anlita av, tillståndshavare för försöksverksamhet får föra tung lastbil utan tillkopplad släpvagn, om föraren har haft behörigheten B i minst två år, lastbilen helt eller delvis drivs med alternativa bränslen, lastbilens totalvikt inte överstiger 4 250 kg och relevanta handlingar medförs i fordonet och kan uppvisas vid kontroll.
- Att den som bedriver försöksverksamhet ska ha tillstånd från Transportstyrelsen och följa de villkor för tillståndet som Transportstyrelsen beslutar. Tillstånd får lämnas endast om sökanden kan visa att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöksverksamheten och att sökanden i övrigt är lämplig. Det ska även finnas en utpekad person hos tillståndshavaren.
- Att tillståndshavaren ska årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till Transportstyrelsen.
- Att undantaget som finns beskrivet i artikel 13 punkt f) i förordningen (EG) 561/2006 införs i den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Det vill säga att undanta fordon som används för godstransporter inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7 500 kg.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
LI2024/00615

## **Förbundets synpunkter**

### **Förslaget bidrar inte till de transportpolitiska målen**

Enligt Transportstyrelsen är den föreslagna regleringen i linje med de transportpolitiska målen om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur och på vilket sätt det är i linje med målen motiverar inte myndigheten. Transport tycker inte att inbjudan till lönedumping, lägre löner för personer som kör tyngre fordon, lägre kompetens på de som kör transporter och ökad trafikfara för allmänheten går ihop med ”hållbarhet”. Förslaget är inte i linje med de transportpolitiska målen.

Personalkostnader är den enskilt största kostnaden för företagen inom godstransporter idag. Det är därför vi ser hur flera av företagen på ett fantasifullt sätt kommer på nya upplägg för att minska på dessa kostnader. Sådana exempel är företag som Airmee och Gordon som använder sig av egenanställningar för att få ner personalkostnaderna, där förarna alltså inte anställs av företagen själva och företagen därmed kringgår sitt arbetsgivaransvar. Eller företag som utnyttjar utstationerad arbetskraft samt anlitar underåkerier i flera led. Det är en utveckling som vi på Transport i flera år har försökt motverka. Vi tycker det är förkastligt att Regeringen valt att enbart lyssna på arbetsgivarna och vår motpart i denna fråga som vill kunna anställa billig och utbildad arbetskraft. Vem som helst ska kunna få sitta bakom ratten på ett tungt fordon enligt dem. Förslaget är företagervänligt. Företagen minskar på sina utgifter. Förslaget är inte arbetstagarvänligt.

Lastbilschaufförer tillsammans med byggnadsarbetare är i särklass de farligaste yrkena på svensk arbetsmarknad. År 2024 är det fortfarande lastbilsförare som inte kommer hem till sina familjer efter jobbet. Förslaget minskar säkerheten för förare och sänker kvaliteten inom branschen ännu mer.

Det finns en risk, såsom myndigheten själva påpekar, för negativa överflyttningseffekter från tunga lastbilar till lastbilar som väger mellan 3 500–4250 kg. Det är en utveckling som vi inte vill se, då det bidrar till att vi får fler fordon ute på våra vägar. Det spelar med andra ord inte roll om fordonen är ”hållbara”. Grundpremisen bör vara att minska på antalet fordon i trafiken. Enligt Transportstyrelsens bedömning kommer det föreslagna undantaget inte ha stor påverkan på konkurrensförhållandena. Det finns i dag 122 fordon vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och som också framdrivs av el eller gas. I relation till de cirka 88 000 fordon som totalt är anmälda på tillstånd för yrkesmässig godstrafik är det en mycket liten andel. Transport menar dock att förslaget kommer att öppna upp för överflyttning och att allt fler företag kommer att tillämpa dessa fordon.

För att analysera om eventuella negativa överflyttningseffekter sker, föreslår Transportstyrelsen att aktörerna årligen rapporterar om sina fordon till myndigheten. Detta förslag bygger på företagens goda vilja och som är godtycklig. Det är nämligen inte självklart

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
LI2024/00615

att företagen kommer att rapportera på ett tillförlitligt sätt. Det har vi sett inte minst vad gäller yrkestrafiktillstånden. När Transport gör kontroller på förare och fordon som omfattas av yrkestrafiktillstånd inom sista milen-leveranser ser vi att flera företag antingen inte har yrkestrafiktillstånd eller har rapporterat in fel antal fordon på tillståndet.<sup>1</sup>

De arbetsgivare som värdesätter kompetens och utbildad personal kommer se en snedvriden konkurrens och därmed tvingas att anpassa sig. I dag har duktiga företag och åkerier inte brist på chaufförer. De har kunnat rekrytera och bibehålla personal.

Myndigheten skriver lite om branschens attraktionsproblem när de beskriver alternativa lösningar. Lösningen är enligt Transport att inte skapa kryphål för arbetsgivare att anställa mindre utbildad personal. Lösningen är att öka yrkets attraktionskraft så att fler C1 och C2 förare utbildas, samt att faktiskt erbjuda dem utbildningarna.

Att tumma på säkerhet och utbildning för att kapa kostnader för företagen är därför inte rätt väg att gå. Hela branschen kommer att påverkas negativt och fler kommer att välja bort yrket. Fler personer behövs till lastbilschaufförsyrket. Men fler kommer det inte att bli genom att sänka kraven. Branschen behöver tvärtom bli än mer attraktiv där personer vill jobba och stanna kvar. Svensk konkurrenskraft bibehålls inte genom att sänka kompetenskraven. Utan genom satsningar på utbildning, kompetens, grön omställning och självklart på bra jobb med stabila arbetsvillkor för alla.

### **Yrkesförarkompetens är ett måste vid tunga transporter**

Transportstyrelsen skriver på sin hemsida:

*”Att utföra persontransporter och godstransporter med buss och lastbil är ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på kunskap och skicklighet.”*

Vi finner det konstigt att myndigheten och regeringen nu frångår det här. Samt frångår denna goda sed inom branschen. Vi kräver att förare som kör fordon som är tyngre än 3 500 kg, oavsett bränsletyp, ska följa samma sed som resten av branschen. De har lika stort ansvar att agera förebilder inom trafiken som alla andra.

Den nya tekniken och de nya fordonen som kommer i samband med den gröna omställningen kräver kunskap och utbildning, och som erhålls genom yrkesförarkompetens (YKB). I vissa fall kräver den även ny förvärvad kompetens och som arbetsgivarna är skyldiga att förmedla. Transports undersökningar visar att fyra av tio inte får tillgång till kompetensutveckling alls i sitt arbete. I Transportavtalet, som gäller för både chaufförer och anställda vid terminaler, står

---

<sup>1</sup> Hållbar frakt, en studie om e-handels leveranser och leveransalternativ (2023)  
<https://kampanj.transport.se/media/2a5j5tyt/ha17115-hallbar-frakt-handels-seko-transport-blank-baksida-74.pdf>

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

LI2024/00615

det bland annat att ”Företagen ska tillhandahålla varje enskild arbetstagare all kompetensutveckling nödvändig för arbetet. Dock lägst ett genomsnitt om åtta timmar årligen under en femårsperiod. I detta ska YKBfortbildning (yrkeskompetensbevis), för chaufförer, ingå”. Trots skrivningarna i det centrala kollektivavtalet är det tydligt att arbetsgivarnas arbete med kompetensutveckling brister. En majoritet av de anställda anger att de får mindre än sex timmar kompetensutveckling i snitt om året. För chaufförer, som behöver uppdatera sin yrkesförarkompetens vart femte år med en YKB-fortbildning på 35 timmar, innebär detta att de har svårt att ens nå de 35 timmarna som denna utbildning utgör.<sup>2</sup>

Mot bakgrund av det här förstår inte Transport hur myndigheten och regeringen väljer att urholka kompetens- och yrkeskraven än mer inom branschen genom att tillåta utbildade förare att få köra tunga fordon. Den rättvisa gröna omställningen går inte att fullfölja genom att sänka kraven för dem som genomför den. Tvärtom kräver den nya gröna tekniken att fler utbildar sig.

Dessutom är det nödvändigt för förarna att känna till allt ifrån fordonets beskaffenhet och olika säkerhetsföreskrifter. Att inte säkerställa att förare som kör tunga fordon har dessa kunskaper skapar en direkt säkerhetsrisk för individen och samhället. Om Regeringen och Transportstyrelsen ändå genomför denna testverksamhet med B-körkort, ska kraven vara godkänd/genomförd YKB och digital godkänd färdskrivare

### **Undantaget om kör- och vilotiderna är oroväckande**

Transport tycker att det är oroväckande att myndigheten samt regeringen vill göra undantag från kör- och vilotiderna genom att titta på kryphål i befintlig lagstiftning. Därmed också göra det möjligt för företagen att slippa färdskrivare. Kör- och vilotider inom transportnäringen finns till för en anledning. Att tumma på det regelverket är dumt. Att myndigheten inte redogör för sin hållning samt skriver ut varför de inte ser några negativa konsekvenser med att utföra undantaget är även det konstigt.

Myndigheten föreslår att undantaget som finns beskrivet i artikel 13 punkt f) i förordningen (EG) 561/2006 införs i den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Undantaget är för fordon som används för godstransporter inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7 500 kg. ***Transport vill påpeka att om och ifall att det undantaget införs så bör det utgå ifrån arbetsgivarens ”arbetsställe” och inte ”där det är beläget”.***

---

<sup>2</sup> Digitala drivkrafter, hur teknologin rattar om transportarbetares vardag (2024)

<https://kampanj.transport.se/media/1g4lrlqc/digitala-drivkrafter-hur-teknologin-rattar-om-transportarbetares-vardag.pdf>

### **Miljözon klass 3 kräver nya regleringar och regelefterlevnad bland företagen**

Myndigheten framhåller att Stockholms planer om att föra miljözon klass 3 i city har aktualiserat frågan om att förare utan YKB ska få köra lastbilar över 3 500 kg. Transport är medvetna om dessa planer och ser att större fordon får det svårare att ta sig fram i storstäderna, inte minst på grund av olika bestämmelser kring vilka zoner som de kan vistas inom.

Det här är också en stor orsak till att vi numera ser flera nya aktörer på våra gator i Stockholm och inom transportbranschen, såsom ellastcykelföretag och diverse hybridfordon. Utvecklingen i sig är inte dålig, men det råder stora brister på regelefterlevnad bland företagen som använder sig av till exempel ellastcyklar. De saknar exempelvis yrkestrafiktillstånd, fastän lastarna ibland kan väga tyngre än 3 500 kg. Förare som kör ellastcyklar är i dem flesta fall egenanställda och vittnar om otrygga anställningsförhållanden samt otrygghet på gatorna. De flesta förare som kör dessa fordon har inte b-körkort och de får ingen utbildning i hur man ska manövrera dem tunga fordonen bland vanlig trafik.

Konsekvensen av den gröna omställningen kan inte få bli att vi tummar på förarens säkerhet och blir sämre med regelefterlevnad. Med de nya förändringarna som sker och där utvecklingen pekar på att vi kommer att se fler fordon av det här slaget, behöver vi därför reglera branschen. Inte urholka den.

### **Stora frågetecken kring hur myndigheten planerar att uppfölja samt utvärdera försöksverksamheten**

Det råder stora frågetecken kring hur Transportstyrelsen planerar att följa upp och utvärdera försöksverksamheten. Stora delar av förslagen bygger återigen på företagets goda vilja och samarbete. Myndighetens förslag är att den som bedriver försöksverksamhet ska ha tillstånd från Transportstyrelsen och följa de villkor för tillståndet som Transportstyrelsen beslutar. Villkor för tillståndet kommer bland annat att vara att tillståndshavaren lämnar nödvändig information till förarna. Tillstånd får lämnas endast om sökanden kan visa att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöksverksamheten och att sökanden i övrigt är lämplig. Det ska även finnas en utpekad person hos tillståndshavaren. Den personen ska ansvara för att verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och med försöksförordningen.

Hur Transportstyrelsen kommer att säkerställa det här är dock otydligt.

Transportstyrelsen beskriver även att de ser det som nödvändigt att aktörerna säkerställer att förarna har tillräcklig utbildning om de regler som gäller för dessa fordon. Hur den kontrollen ska göras finns det ingen beskrivning om, annat än att myndigheten avser att ställa villkor för

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
LI2024/00615

tillståndet, till exempel att tillståndshavarna ska informera sina förare om relevanta regelverk. Som redan beskrivet ser Transport att det idag råder brist på information, kompetensutveckling och utbildning inom sektorn. Vi ställer oss kritiska till att det här kommer att gå att genomföra på ett korrekt sätt.

Myndigheten ger även som förslag att tillståndshavaren årligen lämnar en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till Transportstyrelsen. Information om vad som bör rapporteras meddelas i anslutning till beslutet om tillstånd. Myndigheten menar även att kravet på rapportering skulle kunna utökas så att datainsamlingen blir mer omfattande och sker regelbundet under hela försöksperioden. Men att det inte har funnits något sådant behov och att data ger för lite nytta i relation till kostnaden för aktören och myndigheten. Det här är en ett konstigt förhållningssätt av myndigheten.

Transport kräver att myndigheten gör en gedigen uppföljning och utvärdering av försöksverksamheten och att frågorna till utvärderingen tas fram partsgemensamt. Samt att det i allra högsta grad görs en utvärdering som är kopplat till trygghet, säkerhet och arbetsmiljö för förarna.

Transport tycker att det är bra att tillstånd till försöksverksamhet ska kunna återkallas.

### **Grönomställning kan inte ske på bekostnad av social hållbarhet**

Regeringen hävdar att ett av grundproblemen är att det finns för få tunga fordon med alternativa bränslen och att det här i kombination med behöriga C-kortsförare blir ett stort problem för den gröna omställningen. Problemen som regeringen beskriver är inte speciellt stort. Serieproduktionen av tunga lastbilar med alternativa bränslen har inte tagit fart – antalet lastbilar som i dag rullar på svenska vägar med alternativa bränslen är så pass få att det skulle gå att ställa upp dem på en parkering. Det är upp till företagen att köpa dessa fordon. Så länge de inte gör det kommer inte producenterna att öka tillverkningstakten. Lösningen är därför att göra det enklare att investera i dessa fordon, inte att anställa utbildade förare.

### **Osäkerhet kring om huruvida myndigheten står bakom förslaget**

Slutligen anser Transport att förslaget har tagits fram hastigt och ogenomtänkt. Dels på grund av den bristande motiveringen till flera av förslagen och bristen på konsekvensanalys. Myndigheten beskriver exempelvis inte varför de ”inte ser några negativa konsekvenser” med vissa av förslagen. Dels på grund av skrivningar som hänvisar till myndighetens uppdrag kring att göra jämförelser med försöksverksamheten i Belgien (där deltagarna inte har något undantag från exempelvis fordonskrav på fartbegränsare och krav på kör- och vilotider, dels färdskrivare och vägarbetstid). Den försöksverksamheten påbörjades i september och denna remiss kom ut i mars. Alltså har myndigheten bara haft sex månader på sig att dra slutsatser från den försöksverksamheten. Det är korttid för uppföljning och utvärdering av en verksamhet. Vilket kan vara en anledning till att den försöksverksamheten inte så grundligt redogörs för i remissen.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
LI2024/00615

Det är konstigt att myndigheten då väljer att inkludera det i remissen. Det är också tydligt att Belgien valt att inte göra några undantag i sin försöksverksamhet. Trots det drar myndigheten andra slutsatser för svenska förarens räkning.

Stockholm den 30 maj 2024

## **SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET**

Tommy Wreeth  
*Förbundsordförande*

Sirin Celik  
*Föredragande*