

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar

Angående Regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter

Diarienummer: LI2024/00615

Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företräder 9 000 små, medelstora och stora företag med cirka 300 000 medarbetare, får med anledning av remissen anföra följande:

Allmänna synpunkter

Svensk Handels medlemsföretag är genom sina verksamheter inom handelns olika delar stora beställare av transporter och i vissa delar också transportörer. Sett till tonkilometer är handeln den bransch i Sverige som transporterar mest bortsett från malmtransporter. Tillförlitliga, hållbara och kostnadseffektiva transporter är avgörande för att den svenska handeln ska fungera.

Handelns transporter skiljer sig från övriga näringslivets transporter på så sätt att våra varor har oerhört många leveranspunkter då de dels måste nå butiker i alla Sveriges kommuner, dels måste nå konsumenterna på den plats som konsumenterna själv önskar och ofta på tider som passar mottagaren. Inom dagligvaruhandeln rör det sig dessutom ofta om brådskande leveranser med färskvaror då konsumenterna helst vill ha så stor del av produktens hållbarhetstid hemma snarare än på ett lager eller i en butik.

Handelns inrikes transporter sker till drygt 90 procent med lastbil (mot snittet i näringslivet som är 65 procent). Drygt 5 procent sker med tåg och resterande få procent sker med fartyg eller flyg. Handeln är beroende av både import och export av sina varor och står för 14% av de svenska skatteintäkterna och 11% av Svensk BNP. Handelns transporter sker med både tunga och lätta lastbilar, den senare är vanligast i stadsmiljöer.

Svensk Handels medlemmar har höga miljöambitioner – inte minst drivna av konsumenters förväntningar och krav på klimatneutrala transporter.

Synpunkter på utredningens förslag

Svensk handel ställer sig positiva till Transportstyrelsens förslag om att inrätta ett undantag från körkortslagen (1998:488) för förare med B körkort att framföra fordon med en totalvikt som överstiger 3500 kg – men inte mer än 4250 kg som drivs med alternativa bränslen. Elfordon får en högre vikt än fossildrivna fordon då batterierna är tunga, detta gör att fordonets totala vikt tillsammans med last överstiger gränserna för framförande med B körkort. Idag är det svårt att hitta utbildade chaufförer med C körkort i stora delar av landet vilket då försvarar Handels möjligheter att bidra till klimatomställningen.

Det är viktigt att arbetet för att föreslaget datum för ikraftträdandet sker skyndsamt, beslut och processen behöver snabbas på då många kommuner ligger långt fram i sin planering och handels företag behöver planera inköp av transporter och fordon i god tid för att klara konkurrens och nya regler. Även om undantag i körkortslagen är välkommen är det viktigt att arbetet och insatserna för att lindra bristen på behöriga chaufförer fortsätter. Fler behöver vilja utbilda sig med fler körkortsbehörigheter då sannolikheten för fortsatt chaufförsbrist är hög i stora delar av landet.

Under punkt 3.5.1 önskar Svensk Handel att det finns ett undantag för transporter som ingår i försöksverksamheten att framföras på vägar även där det råder lokala föreskrifter för tunga lastbilar men inte lätta lastbilar. Detta för att precis om rapporten nämner undvika längre körsträckor och onödiga kostnader.

Under punkt 5.1.5 önskar Svensk Handel ett förtydligande om avgiftsfinansieringen. Det skulle vara enklare för handeln som transportköpare om avgiften inte lades på körkortsinnehavaren utan per sökande företag eller per bil i försöksverksamheten. Enkelhet att ansöka och låga kostnader för administrationen är att föredra för en redan prisutsatt bransch som vill bidra med sin del i arbetet för att nå klimatmålen.

De av EU-förordningen reglerade kör- och vilotiderna är svåra att förändra men Svensk Handel önskar ett förtydligande om hur det svenska undantaget kring färdskrivare ska se ut baserat på förslaget om 100 km radie från företagets utgångspunkt. Handeln har ofta terminaler på flera olika orter än bolagens utgångspunkter. Ett förtydligande skulle underlätta för såväl förare, transportköpare som för polis och domstolar precis som utredningen nämner under punkt 7.

SVENSK HANDEL

Henrik Ekelund

Chef Näringspolitiska enheten

Åsa Coenraads

Näringspolitisk expert