

Diarienummer LI2023/01973

2030-sekretariatet: Remiss av kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv

2030-sekretariatets slutsatser

EU-kommissionens förslag till nya körkortsregler på EU-nivå¹ innebär omfattande förändringar, men som till stora delar inte direkt berör transportsektorns omställning för att klara 2030-klimatmålet. Då detta mål är grunden för 2030-sekretariatets verksamhet, fokuserar vi i detta remissvar enbart på de delar som rätt utformade kan bidra till den hållbara omställningen i Sverige och EU. Vår input avser såväl regeringens fortsatta arbete med frågan som den kommande behandlingen i EU-parlamentet och den slutliga dialogprocessen.

Kommissionen (på engelska i regeringens remissutskick) anger uttryckligen att *"The proposal is also instrumental in achieving the Sustainable Development Goals¹⁵, namely it contributes to making cities and human settlements by 2030 inclusive, safe, resilient and sustainable and to providing access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all."* Kommissionen slår också fast att detta förslag bygger på den tidigare antagna *Sustainable and Smart Mobility Strategy*. Därmed är det också centralt att granska förslaget ur detta perspektiv. Följande punkter är då centrala:

- **Förbättrade kunskaper i hållbar mobilitet i körkortsutbildningen.** Kommissionens förslag ska leda till *"Improving driving skills, knowledge and experience, and reduce and punish dangerous behaviour."* Detta bör innebära skärpta, konkreta krav på hållbarhetsdelen i körkortsutbildningen, bortom *"ecodriving"* eller sparsam körning som är i fokus för kommissionens förslag (*"Emissions from the road transport sector include greenhouse gases emissions, air pollutants, noise and microplastics from tyre and road wear. Driving style influences these emissions, with possible negative impacts on the environment and human health. Therefore, driving training should equip drivers to reduce their impact on emissions as well as to prepare them to drive zero-emission vehicles."*). Oavsett vilket körkort det handlar om, bör man ges grunderna i att bli en hållbar mobilist, med förmåga att kombinera ihop en hållbar mobilitet, förstå klimatpåverkan från olika transportval, etc.
- **Gynna delad mobilitet.** EU:s regelverk tillåter bara den som har D-körkort att köra sträckor kortare än 50 km till de fyllt 21 år, innebärande att den som har utbildat sig till bussförare på gymnasiet ofta väljer ett annat jobb innan åldersgränsen uppnås,

¹ <https://www.regeringen.se/contentassets/2c56573476d1456290c8f0c777f5e862/proposal-1-driving-licence-directive.pdf>

vilket försvårar för kollektivtrafiken som redan är hårt drabbad av brist på busschaufförer². Åldersgränsen bör för alla trafikslag (dvs taxi, kollektivtrafik, lastbil) vara högst 18 år; det är genomförd utbildning och inte ålder som ska vara styrande. Det vore att generalisera Kommissionens förslag på lastbilssidan; *”make the profession of truck driver more accessible and appealing to younger generations, in order to broaden their occupational possibilities, and to help tackle the driver shortage within the Union.”*

- **Gynna elektromobilitet.** Idag försvåras omställningen till eldrivna nyttofordon av begränsningen att B-körkort gäller för fordon på högst 3.5 ton totalvikt. Medlemsländer har möjlighet att bevilja undantag upp till 4.25 ton, vilket 2030-sekretariatet menar att Sverige skyndsamt bör göra, så att personer över 18 år med B-körkort får framföra dessa fordon.³ I första hand bör EU dock ändra regelverket, så att 4.25 ton blir högsta totalvikt; den högre vikten jämfört med tidigare motsvaras av den förbättrade passiva och aktiva säkerheten för fordonet.

Av samma skäl bör automatdrift ses som det normala; mindre än 5% av nybilsförsäljningen är med manuell växellåda och alla elbilar saknar densamma. Att kunna hantera en manuell växellåda bör därför bli ett moment ungefär som halk- eller mörkerkörning i utbildningen, men inte kopplas till körkortsvillkor.

- **Gynna energi- och utrymmeseffektiva fordon.** Mopeder, vespor, motorcyklar och andra eldrivna tvåhjulningar är yt- och energieffektiva. I takt med att den aktiva och passiva säkerheten stärkts, har de en alltmer välkommen roll i morgondagens mobilitet, och därför bör EU:s förslag om åldersgräns på 20 år för mc inte införas för de lättare och mindre motorstarka motorcyklarna. Mikromobilitet med hastighet under 25 km/h bör inte omfattas av krav på körkortsutbildning.
- **Ändrad klassning av fordon.** I en särskild process föreslås förändringar av regler för framförande av A-traktor, vilket 2030-sekretariatet nyligen skrivit remissvar på där vi i huvudsak tillstyrker Transportstyrelsens förslag.⁴ Vi menar dock generellt att nationella fordonsklasser bör undvikas, och föreslår att klassningen på sikt uppgår i EU:s gemensamma, med fördelning mellan bl.a. fyrhjuliga L7e och personbilar.
- **Klargör hållbarhetens betydelse.** Kommissionen föreslår en tvåårig provotid för de som tagit körkort, men den fokuserar enbart på rattonykterhet. Också andra förseelser inklusive hållbarhetsrelaterade bör ingå i vad som särskilt följs upp de första åren.
- **Säkra aktualiserad kunskap.** Kommissionen anger att *”In a context of gradual digitalisation and automation and emission reduction requirements of road transport, as well as of constant technological progress of motor vehicles, it is necessary to keep all*

² <https://www.tn.se/arbetsmarknad/26671/nytt-direktiv-drabbar-hel-bransch-det-ar-illa/>

³ http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/04/2030-sekretariatets-remissvar-Bkorkort-for-elfordon-l2021_02956.pdf

⁴ <http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2023/02/2030-sekretariatet-remissvar-Transportstyrelsens-promemoria-Uppdrag-att-utreda-regler-fo%CC%88r-A-traktorer-230124.pdf>

drivers up to date in terms of road safety knowledge and sustainability. The promotion of lifelong training can be key in keeping experienced drivers' skills up to date in terms of road safety, new technologies, and ecodriving, which improves fuel efficiency, and reduces emissions, and speed management." Vi delar helt denna inriktning och beklagar att den inte åtföljs av konkreta förslag, som vi menar bör inkludera:

- Faktisk uppdatering av kunskaper varje gång körkortet ska förnyas (vart femte/tionde år beroende på kategori), med någon form av enklare teoritest och alltså inte som idag bara en formaliaprocedur. Kostnaden för detta behöver hållas nere, så att det inte blir betungande för t.ex. åkerier eller låginkomsttagare. Kravnivån bör också hållas rimlig, så att inte t.ex. äldre som i övrigt kör bra i onödan begränsas i sin mobilitet.
- Systematiserad spridning av nya regler och ny kunskap till befintliga körkortsinnehavare, säkerställt att mottagaren nås genom t.ex. Bank-ID.
- **Sänkta reella hastigheter.** Att sänka hastigheten är bland det mest effektiva som kan göras både för att minska trafikdödligheten och sänka trafikens klimatpåverkan, men idag är straffen för hastighetsöverträdelser väldigt olika mellan olika EU-länder. I Sverige är t.ex. böterna för fortkörning långt mindre kännbara än i våra grannländer, där flera också relaterar beloppen till personens inkomst. EU bör förtydliga att alla medlemsländer bör ha en miniminivå för bötesbelopp för fortkörning, en miniminivå för övervakning och ett regelverk som godkänner dolda fartkameror samt att snitthastigheten mellan två mätpunkter kan utgöra grund för böter och indraget körkort.
- **Vidgad nollvision.** Såväl EU:s gemensamma arbete för minskad trafikdödlighet som Sveriges arbete med nollvisionen bör uppdateras, så att inte bara de som omkommer *i trafiken* omfattas, utan också de mångdubbelt fler som dör *av trafiken*. En sådan justering, som bl.a. förre infrastrukturministern lyft fram och Nollvisionens nestor Claes Tingvall uttryckt sig positivt om, skulle förtydliga värdet av ett minskat trafikarbete, samt ökat resande med utsläppsfria fordon.

Kommissionen föreslår en rad olika policyoptions (A-C med underförslag). Vi tar inte ställning mellan dessa, då ingen av dem uppfyller de förväntningar vi redogör för ovan, och då körkortsfrågorna är långt mer mångfacetterade än indelningen ger sken av.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

För 2030-sekretariatet
Mattias Goldmann