



TGS
2020-11409

Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TGS 2020-11409

Författare Christopher Patten, Susanne Alger, Lars Hammar, Kjell-Olof Matsson,
Markus Backlund, Karin Michaelsson, Olof Stenlund, Jonas Malmstig

Månad År November 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Regeringen gav i december 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningar för och lämpligheten av att göra det möjligt i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det gäller fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Möjligheten gäller dem som haft B-behörighet i minst två år. Syftet var att minska utsläppen av växthusgaser och underlätta användning av fordon som drivs med alternativa bränslen.

Denna rapport utgör myndighetens redovisning av uppdraget.

Uppdragsledare har varit utredare Christopher Patten. I arbetsgruppen har utredarna Susanne Alger och Lars Hammar ingått. Experter i uppdraget har varit utredarna Karin Michaelsson, Kjell-Olof Matsson, Markus Backlund, Olof Stenlund och samhällsekonomen Heba Kurdi, samtliga från avdelning Väg och järnväg, verksjuristen Jonas Malmstig från avdelning Juridik samt språkvårdaren Lena Poggi från avdelning Kommunikation.

Vi vill rikta ett stort tack till alla de myndigheter, branschorganisationer, företag och andra intressenter som bidragit med kunskap och synpunkter i arbetet.

Norrköping, november 2021

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Sammanfattning

Regeringen gav den 10 december 2020 (I2020/03231) i uppdrag åt Transportstyrelsen att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Möjligheten skulle beröra dem som haft B-behörighet i minst två år.

Direktiv (EU) 2018/645¹ ger följande möjlighet till undantag (fortsättningsvis kallad *undantagsmöjligheten*) i artikel 6.4:

c) innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG² med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

Transportstyrelsen tolkar regeringens intresse för undantagsmöjligheten som att de ser den som en möjlighet att minska utsläpp av växthusgaser från transportsektorn.

Det är värt att poängtera att det redan i dag är fullt möjligt att på den svenska marknaden köpa och sedan i trafik använda den typ av fordon som beskrivs här, det vill säga sådana som drivs av alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3 500 men inte 4 250 kg, men inte med körkortsbehörighet B. Förare som utför transporter med fordon som endast kräver behörighet B omfattas inte av kravet på yrkesförarkompetens, men om de kör lastbilar med totalvikt över 3 500 kg måste de följa reglerna för tunga lastbilar. Dessa skiljer sig från kraven för lätta lastbilar i en rad avseenden

¹ Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.

² Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

(färdskrivare, kör- och vilotider, vägarbetstid, lastsäkring, hastighetsbegränsare, särskilda trafikregler som gäller tung lastbil).

En översikt av lastkapaciteten hos fordon med fordonsår 2020 visar att det finns stor variation men även att tillverkare av lätta lastbilar kan erbjuda elfordon med liknande lastkapacitet som dieselfordon. Undantagsmöjlighetens specifika krav om drivsystemets extra vikt och oförändrad lastkapacitet i jämförelse med traditionellt drivna fordon går inte att verifiera och kontrollera utifrån dagens information eftersom uppgifterna inte görs tillgängliga av tillverkare eller registreras vid typgodkännande idag.

Den stora variationen av fordon gör det svårt att fastställa hur jämförelsen ska göras i teorin och ännu svårare att kontrollera i praktiken; exempelvis skulle varken en förare eller polis kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven. Den så kallade legalitetsprincipen³ innebär att inget straff får utdömas om gärningen inte anges i lag eller annan författning. Av legalitetsprincipen följer bland annat att den måste vara så pass precist och bestämt utformad att den kan förstås av de som ska tillämpa lagen.

Om en fordonstillverkare skulle marknadsföra exakt samma fordon fast med olika typer av drift kan man göra jämförelsen, men den möjligheten finns inte för fordonstillverkare som enbart producerar exempelvis elbilar. Det finns i dagsläget ingen fastställd process för hur en jämförelse utifrån undantagsmöjligheten ska gå till och vem eller vilka som ska ansvara för förfarandet. Det är inte helt lätt att se hur man skulle kunna åstadkomma en sådan process. En del länder har skrivit in undantagsmöjligheten i sin lagstiftning som reglerar körkort men ingen har lagstiftat om eller på annat sätt närmare beskrivit processen för att definiera fordonen. Några har medgett att ingen jämförelse utifrån lastkapaciteten eller framdrivningssystemets extra vikt görs, eller åtminstone att regelefterlevnaden inte kontrolleras.

Det är inte möjligt att införa undantaget i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Det är inte heller lämpligt att införa nationell lagstiftning där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelser beivras. Med hänsyn till i första hand dessa legalitets-skäl är Transportstyrelsens sammantagna bedömning därför att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten i körkortslagen (1998:488). Dessutom finns många andra faktorer förknippade med undantagsmöjligheten som urholkar förutsättningarna för att en sådan åtgärd skulle bli effektiv.

Transportstyrelsen menar att det finns effektivare sätt att möta de behov som ligger bakom intresset för undantagsmöjligheten. Exempelvis kan en annan internationell överenskommelse, till exempel på EU- eller FN-nivå, ge

³ Se 2 kap. 10 § regeringsformen, 5 § första stycket lagen (1964:163) om införande av brottsbalken, samt artikel 7 mom. 1 Europarådets konvention den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Konventionen gäller som svensk lag enligt SFS 1994:1219.

bättre förutsättningar för miljövänliga transporter eller nya möjligheter till undantag. Om förutsättningarna förändras bör Sverige göra en ny bedömning.

Summary

On the 10th of December 2020, the Swedish Transport Agency was commissioned by the Swedish Government (I2020/03231) to investigate the prerequisites for and the appropriateness of implementing a possibility to allow, in Sweden, holders of a category B driving licence, to drive heavier vehicles than they would normally be allowed. This would apply to certain types of alternatively fuelled vehicles of which the maximum authorised mass is greater than 3 500 kg but does not exceed 4 250 kg, for the transport of goods and without a trailer. This possibility applies to category B licence holders who have had their licence for at least two years.

In directive (EU) 2018/645⁴, article 6(4), the following point has been added, providing a possibility for an exemption (hereafter referred to as the *exemption possibility*):

c) alternatively fuelled vehicles referred to in Article 2 of Council Directive 96/53/EC⁵ with a maximum authorised mass above 3 500 kg but not exceeding 4 250 kg for the transport of goods operating without a trailer by holders of a category B driving licence which was issued at least two years before, provided that the mass in excess of 3 500 kg is due exclusively to the excess of mass of the propulsion system in relation to the propulsion system of a vehicle of the same dimensions, which is equipped with a conventional internal combustion engine with positive ignition or compression ignition, and provided that the cargo capacity is not increased in relation to the same vehicle.

The Swedish Transport Agency interprets the government's commission as intended to be a possible means of reducing greenhouse gas emissions from the transport sector.

It is worth noting that on the Swedish market, it is already entirely possible to buy and use the type of vehicle described in the *exemption possibility*. That is, an alternatively fuelled vehicle with a maximum authorised mass above 3 500 kg but not exceeding 4 250 kg for the transport of goods, but not with a category B driving licence. Drivers that transport goods in vehicles that only require a category B licence are not required to hold a Certificate of Professional Competence (CPC), but if the vehicle's maximum authorised mass exceeds 3 500 kg, the driver must follow the

⁴ Directive (EU) 2018/645 of the European Parliament and of the Council of 18 April 2018 amending Directive 2003/59/EC on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers and Directive 2006/126/EC on driving licences.

⁵ Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic (OJ L 235, 17.9.1996, p. 59).

rules and regulations for heavy goods vehicles. These rules and regulation differ in a number of ways from those pertaining light goods vehicles (tachographs, driving and resting times, road working hours, load securing, speed limiters, specific road traffic rules that apply to heavy trucks).

An overview of the load capacity for light goods vehicles registered in 2020 indicated a large degree of variation between makes and models, however, manufacturers of light goods vehicles offer battery electric vehicles with comparable load capacities to diesel powered counterparts. From the information that is currently made available by manufacturers or at type approval registration, it is not possible to verify or check the *exemption possibility*'s specific requirements for the excess of mass of the propulsion system in relation to the propulsion system of a vehicle of the same dimensions.

The large variation of vehicles makes the comparison verification process difficult to specify in theory and even harder to implement in practice; for example, neither a driver nor a traffic police officer can determine whether a vehicle meets the requirements of the *exemption possibility*. The legality principle means that no punishment can be dealt if the deed is not specified in law or other statutes. It follows from the principle of legality, among other things, that laws and other statutes must be formulated clearly and precisely so that they can be understood and applied.

If a vehicle manufacturer were to market exactly the same vehicle but with different propulsion systems, a comparison of the extra weight would be possible, but that possibility is not available for manufacturers that only produce for example battery electric vehicles. There is currently no established process for how the comparisons, according to the *exemption possibility*, can be executed or who would be responsible for the procedure. It is far from clear how such a process should be accomplished. Some countries have adopted the *exemption possibility* in their national driving licence laws but none have devised legislation on, or in any other way described the process for defining these vehicles. Some have admitted that no comparisons regarding the vehicle's cargo capacity or the size of the propulsion system's extra weight are made, or at least that compliance is not checked.

It is not possible to introduce the exemption into national legislation without also including all of the conditions for exemption stated in the directive. Neither is it appropriate to introduce national legislation where conformity cannot be checked nor infringements prosecuted. With regard primarily to the grounds of legality, the Swedish Transport Agency's overall assessment is that Sweden should not introduce the *exemption possibility* in the driving licence act (1998:488). Moreover, there are many other factors associated

with the *exemption possibility* that undermine the preconditions for such a measure to be effective.

In the opinion of the Swedish Transport Agency there are more effective ways of meeting the needs that are behind the interest in the *exemption possibility*. For example, creating a modified international accord at an EU or UN level could provide better prerequisites for environmentally friendly transport or for new exemption possibilities. If the circumstances change, Sweden's position should also be reassessed.

Begrepp och förkortningar

Begrepp	Förklaring
Behörighet B	Körkortsbehörighet som ger rätt att köra personbil, för närmare beskrivning se sektion 3.1.
BEV	Battery Electric Vehicle (elfordon) Elfordon som laddar sitt batteri via elnätet. Endast el används för framdrivning.
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Bonus malus	Klimatbonussystem för nya personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar.
Bruttovikt	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
CNG	Compressed natural Gas (naturgas, inklusive biometan, i gasform – komprimerad naturgas).
CoC	Intyg om överensstämmelse med typgodkännande för fordon (Certificate of Conformity).
E85	Etanol motorbränsle med cirka 85 procent etanol och 15 procent bensin.
Fordonsår	Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

FCV	Fuel Cell Vehicle (bränslecellsfordon). Ett elfordon som använder en bränslecell som levererar ström till en elmotor.
HEV	Hybrid Electric Vehicle (hybrid fordon). Fordon som har en kompletterande elektrisk drivlina och vars batteri endast laddas vid körning. Framdrivningen kan ske med elmotorn eller förbränningsmotorn.
HVO	Hydrogenated Vegetable Oil (vätebehandlad vegetabilisk olja), HVO100 (100 procent).
ICE	Internal Combustion Engine (förbränningsmotor).
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar. Se även N2 och N3.
Lastkapacitet	Lastkapacitet finns inte som officiellt definierat begrepp trots att det nämns i direktivtexten. Det tolkas dock som <i>lastvikt</i> , som är reglerat.
Lastvikt (maximilast)	Maximilast är den tyngsta last som bilen är konstruerad för. Maximilast är skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt och är den högsta vikten (passagerare och gods) som ett fordon får lastas med.
LDEF	Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
LNG	Liquified Natural Gas (flytande naturgas).
LPG	Liquefied Petroleum Gas (Gasol – propan och butan).
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton. Se även N1.

M1 (1)	Personbil (inte husbil). Högst nio sittplatser (inkl. förarplats) enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.
M1 (2)	Personbil (husbil). Högst nio sittplatser (inkl. förarplats) enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.
MHEV	Mild Hybrid Electric Vehicle (mild hybrid). Framdrivningen sker med förbränningsmotorn, elmotorn ger kraft till fordonet övriga system för att bland annat avlasta förbränningsmotorn.
N1	Lastbil – lätt. Totalvikt högst 3 500 kg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.
N2	Lastbil – tung. Totalvikt 3 501–12 000 kg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.
N3	Lastbil – tung Totalvikt mer än 12 000 kg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

Personbil	<p>En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1) är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2) är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.</p> <p>Personbilar delas in i klass I och klass II. Se även M1.</p>
PHEV	<p>Plug-in Hybrid Electric Vehicle (laddhybrid).</p> <p>Fordon som använder el (med batteriladdnings möjlighet från extern källa), men som också använder en förbränningsmotor, för framdrivning. Kallas också för plug-in-hybrider.</p>
Tjänstevikt	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, körklart skick, inklusive föraren.
Totalvikt	Den högsta vikt som fordonet är konstruerat för att klara av (tjänstevikt plus maximilast). Fordonets totalvikt avgör vilken körkortsbehörighet som krävs.
VTR	Vägtrafikregistret; Transportstyrelsens register med uppgifter om landets alla fordon och körkortsinnehavare.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	7
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	10
INNEHÅLL	14
1 INLEDNING	17
1.1 Bakgrund.....	17
1.2 Syfte och frågeställningar	18
1.3 Metod	19
1.4 Avgränsningar.....	19
1.5 Disposition	20
2 UTBLICK	21
2.1 Erfarenheter av undantagsmöjligheten.....	21
2.2 Erfarenheter av liknande tillfälliga regleringar	24
2.3 Förhoppningar och farhågor hos svenska intressenter	26
3 KÖRKORTSBEHÖRIGHETER	29
3.1 Dagens regler	29
3.1.1 Internationell reglering.....	29
3.1.2 Rättigheter för behörighet B	29
3.1.3 Definition av personbil och lätt lastbil	32
3.2 Om undantagsmöjligheten skulle införas.....	32
4 FORDONSREGLER	34
4.1 Alternativa bränslen	34
4.1.1 Alternativa bränslen.....	34
4.1.2 Miljöpåverkan	35
4.2 Transport av gods	37
4.2.1 Fordonskategori avsedd för transport av gods.....	37
4.2.2 Godsbefordran.....	37
4.2.3 Regelskillnader mellan fordonskategorierna	38
4.3 Kartläggning och redovisning av vikt och lastkapacitet	39
4.3.1 Framdrivningssystemets extra vikt.....	39
4.3.2 Bibehållen lastkapacitet.....	40
4.3.3 Lastkapacitet N1 fordon registrerade år 2020	40
4.3.4 Räckvidd och lastvikt hos ett urval av kommande N1 elfordon.....	43
4.4 Förutsättningar för kontroll.....	43

5	YRKESTRAFIKREGLER.....	46
5.1	Yrkestrafikillstånd.....	46
5.2	Yrkesförarkompetens.....	47
5.3	Kör- och vilotider samt färdskrivare	49
5.3.1	EU-gemensamma undantag	49
5.3.2	Nationella undantag som gäller i Sverige.....	50
5.4	Vilotidsregler för vissa vägtransporter inom landet.....	52
5.5	Vägarbetstid.....	53
6	TRAFIKREGLERING.....	54
6.1	Generellt om trafikregler	54
6.2	Trafikregler som berör lastbil	54
6.2.1	Regler om tung lastbil.....	54
6.2.2	Regler om lätt lastbil.....	55
6.3	Lokala trafikföreskrifter samt enskild vägs ägares beslut om trafik med motordrivna fordon.....	55
7	TRAFIKSÄKERHET	57
7.1	Hastighet och krocksäkerhet	57
7.2	Stopp- och bromssträcka.....	57
7.3	Överlast.....	58
7.4	Termisk rusning och andra risker	59
7.5	Utbildning.....	59
8	DISKUSSION.....	61
8.1	Vad innebär undantagsmöjligheten för individer, företag och samhälle?.....	62
8.2	Vad säger Wienkonventionen om behörighet B?	65
8.3	Vilka regler skiljer mellan lätt lastbil och tung lastbil?.....	65
8.4	Vilka faktorer komplicerar ett eventuellt införande?.....	66
8.5	Kan man modifiera bestämmelsen eller tillämpa andra undantag?	68
8.5.1	Ytterligare undantag från kör- och vilotider samt färdskrivare	69
8.5.2	Undantag från kravet på yrkesförarkompetens	70
8.6	Infrias farhågor och förhoppningar?.....	70
8.6.1	Trafiksäkerheten.....	70
8.6.2	Miljön	71
8.6.3	Intresset och behovet	72
8.6.4	Alternativa vägar.....	73
8.7	Utredningens begränsningar	74
9	SLUTSATSER	75
	REFERENSER.....	76

1 Inledning

Regeringen gav i december 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningar för och lämpligheten av att införa en möjlighet att tillåta att den som innehåft körkort med behörighet B i minst två år framför fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det gäller fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Denna rapport utgör myndighetens redovisning av uppdraget.

1.1 Bakgrund

Bakgrunden till uppdraget är Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort. Syftet med att införa undantagsmöjligheten beskrivs i skäl 19 där följande står:

För att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och en förbättring av luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, bör medlemsstaterna ges möjlighet att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att köra vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Denna möjlighet att överstiga 3 500 kg bör endast finnas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför, och möjligheten bör vara föremål för begränsningar och villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten.

Fordon som åtminstone delvis går på alternativa bränslen (exempelvis hybridfordon) kan bli tyngre av att ha två drivlinor – ett fossilt bränslesystem och drivlina samt ett alternativt bränslesystem och drivlina som el eller gas. När fordon överstiger 3 500 kg krävs högre körkortsbehörighet för att köra fordonen. Tanken var att den möjligheten skulle underlätta för företag som sysslar med godstransporter att övergå till eldrivna fordon och även uppmuntra användningen av andra alternativa bränslen. Därför ändrades körkortsdirektivets artikel 6.4, som gäller sådant som medlemsstaterna efter samråd med Europeiska kommissionen får tillåta inom sitt territorium. Följande led lades till:

c) innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa

bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG⁶ med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

Möjligheten att under vissa förutsättningar låta förare med behörighet B framföra vissa fordon som är tyngre än 3 500 kg kallas ”undantagsmöjligheten” i den här rapporten.

Bakgrunden till uppdraget Transportstyrelsen fått är att transportsektorn är en sektor med betydande utsläpp av växthusgaser (främst koldioxid). Regeringen menar att det är nödvändigt att genomföra betydelsefulla utsläppsminskningar i närtid. Riksdagen har dessutom beslutat om ett utsläppsmål: växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska ha minskat med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Transportstyrelsen tolkar regeringens intentioner med uppdraget som att det ska bidra till ett minskat utsläpp av växthusgaser från transportsektorn genom att underlätta användning av fordon som drivs med alternativa bränslen. I det specifika fallet med uppdraget är det lastbilar vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg som avses.

1.2 Syfte och frågeställningar

Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för den ovan beskrivna möjligheten och bedöma om ett införande är lämpligt i Sverige. Syftet med denna rapport är att redovisa myndighetens uppdrag. Om ett införande bedöms vara lämpligt ska författningsförslag och konsekvensanalys redovisas. Konsekvenserna för trafiksäkerheten ska analyseras särskilt. Berörda myndigheter och andra aktörer ska ges möjlighet att lämna synpunkter.

Vi har därför utgått från följande frågeställningar i rapporten:

Vilka regler gäller i dag? Vad skulle ett genomförande medföra när det gäller fordonsregler, trafikregler, yrkestrafikregler, miljöpåverkan och

⁶ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

trafiksäkerhet? Hur har andra länder gjort? Vad har bransch och myndigheter för förväntningar, behov och farhågor? Finns det möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden och lagföra överträdelser? Är ett införande lämpligt?

1.3 Metod

Arbetet i uppdraget har bestått av analyser och yttranden från sakkunniga på Transportstyrelsen samt dialoger med branschaktörer i två digitala möten. Vi har också haft kontakter med andra aktörer under arbetets gång.

Samtalen med branschaktörer har involverat företrädare för berörda myndigheter och kontrollverksamheter samt transportorganisationer och företag. Företrädare från Berco Produktion AB, Bil Sweden, DB Schenker, DHL, ICA, Ikea, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag, Bilprovningen, Länsförsäkringar, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, polisen, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Trafikanalys, Trafikutbildarnas Riksorganisation och Trafikverket deltog.

Information har också inhämtats från forskningsrapporter och artiklar samt myndigheter i andra länder som arbetat med undantagsmöjligheten eller liknande regler.

1.4 Avgränsningar

Sverige har ingen möjlighet att införa körkortsdirektivets undantagsmöjlighet i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Enligt vår tolkning behöver alla förutsättningarna som anges i körkortsdirektivet vara uppfyllda om en medlemsstat ska få tillåta körning utifrån denna undantagsmöjlighet. Därför föreslås inga alternativa formuleringar i denna rapport som därmed avgränsas till den formulering som står i körkortsdirektivet. Därför har inte heller några alternativa lösningar övervägts.

Undantagsmöjligheten är avgränsad till fordon för transport av gods, det vill säga godsbefordran och inte personbefordran. De alternativa bränslen som ingår i undantagsmöjligheten specificeras i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG. Där finns följande definitioner:

***fordon som drivs med alternativa bränslen:** ett motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt ramen i direktiv 2007/46/EG*

***alternativa bränslen:** bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av*

- a) *elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,*
- b) *väte,*
- c) *naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),*
- d) *gasol (LPG),*
- e) *mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.*

Villkor som gäller jämförelsen med konventionellt framdrivna fordon beskrivs senare i rapporten (avsnitt 4).

1.5 Disposition

Rapporten inleds med en bakgrundsbeskrivning av uppdraget (avsnitt 1) och ger en kortfattad internationell överblick av undantagsmöjligheten i andra länder samt synpunkter från bransch och myndigheter i Sverige (avsnitt 2). Eftersom undantagsmöjligheten och uppdraget är kopplat till körkortsbehörighet B redovisas reglerna kring denna (avsnitt 3).

Ett körkort av en viss behörighet gäller för specifika fordonsslag och för fordonsslagen gäller olika regler. Då undantagsmöjligheten skulle innebära att förare med behörighet B får köra fordon som tidigare inte omfattats av denna behörighet redovisas vad som skiljer mellan dessa och vad undantagsmöjlighetens villkor innebär (avsnitt 4).

Undantagsmöjligheten gäller för transport av gods med tung lastbil. För sådana transporter gäller olika yrkestrafikregler som redovisas i rapporten (avsnitt 5). Förarna av dessa fordon måste också följa övrig trafikreglering, även regler som är specifika för tunga fordon (avsnitt 6). Trafiksäkerhetsaspekter utifrån undantagsmöjligheten redovisas (avsnitt 7) och alla sakfrågorna diskuteras slutligen (avsnitt 8).

2 Utblick

I en rapport från Riksdagens utredningstjänst, *Genomförande av direktiv (EU) 2018/645 (2020)*, anges åtta⁷ länder som antingen har tillämpat undantagsmöjligheten (Danmark, Irland, Norge, Spanien, Tyskland, Ungern), eller har liknande bestämmelser (Storbritannien, Österrike).⁸ Även i Nederländerna finns särskilda bestämmelser om eldrivna fordon i en försöksverksamhet. Det finns ytterligare länder som funderar på att införa undantagsmöjligheten. Finland har inte genomfört någon reglering av detta slag, men följer utvecklingen. Nedan följer en kort beskrivning av reglerna i de länder som har gett möjlighet att köra tyngre fordon än 3 500 kg med körkort för behörighet B under vissa förutsättningar.

Därefter presenteras en sammanfattning av uppgifter och synpunkter som svenska intressenter fört fram vid två dialogtillfällen som Transportstyrelsen anordnat.

2.1 Erfarenheter av undantagsmöjligheten

Danmark

Det föreslogs 2016 att man skulle få köra elfordon tyngre än 3 500 kg med behörighet B, men förslaget röstades då ner. Från och med den 1 juli 2020 är det dock tillåtet att köra lastbil i enlighet med undantagsmöjligheten.

Inga andra regler har ändrats och det finns inget särskilt register över dessa fordon. Sedan tidigare finns krav på att förare som för annans räkning kör gods som väger mer än 11 kg/styck i en varubil/skåpbil eller med släp på över 2 000 kg (totalvikt högst 3 500 kg) måste ha ett så kallat varebilschaufföruddannelsesbevis (VUB). Utbildningen sträcker sig över tre dagar och avslutas med ett skriftligt prov. Därefter krävs en fortbildning vart femte år. Kravet gäller dock inte om man har yrkeskompetensbevis (YKB).

Vi har inte fått något svar från Danmark på hur drivsystemets vikt fastställs och hur jämförelsen görs.

Irland

Irland har infört undantagsmöjligheten under 2020. Där används tillverkarens uppgifter om fordonets vikt⁹, konstruktion och användning vid klassificering av fordon. Exakt hur jämförelsen går till är inte klarlagt av irländska myndigheter. Det finns än så länge få sådana fordon, främst elfordon, men de förväntas bli fler.

⁷ I rapporten angavs dessutom Polen, men som svar på våra frågor uppgav Polen att de inte har infört undantagsmöjligheten och inte heller har för avsikt att införa den.

⁸ Norge och Storbritannien ingår inte i EU.

⁹ Uppgiftslämnaren angav "design gross vehicle weight" vilket vi tolkar som fordonets totalvikt.

Norge

Den 1 april 2019 infördes regler som medger att den som har EES-körkort för behörighet B sedan minst två år köra fordon som

a) har en totalvikt över 3 500 kg men inte över 4 250 kg där vikten som överstiger 3 500 enbart beror resultat av på den extra vikten som följer av drivsystemet, jämfört med drivsystemet i ett motorfordon av samma dimensioner men som är utrustat med en förbränningsmotor med elektrisk tändning eller kompressionständning, och att lastkapaciteten inte har ökat,

b) är registrerade i grupp N2, som definieras i kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 3 bokstav b¹⁰

c) som använder alternativa drivmedel, som definieras i föreskrift 25 januari 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav k,¹¹ och

d) är registrerat i Norge och villkoren är dokumenterade genom en notering på fordonskortet eller är registrerat i en annan EES-stat och dokumentationen om villkoren relaterade till motorfordonet finns på norska, svenska, danska eller engelska och medförs under körning.

Enligt uppgift från Norge antogs undantagsbestämmelsen av misstag tillsammans med några andra ändringar för att träda i kraft vid en tidpunkt då direktivet som föreskriver att medlemsstaterna får bevilja sådana undantag ännu inte införlivats i EES-avtalet.

Eftersom man inväntar införlivandet innan reglerna tillämpas finns ännu inte några norskregistrerade fordon som omfattas av undantagsmöjligheten. Ett förslag att upphäva undantagsmöjligheten i norsk lag har precis varit ute på remiss (sista svarsdatum 1 juli 2021) eftersom datum för ikraftträdandet i lagen hade satts innan direktivet införlivats i EES-avtalet. Direktiv (EU) 2018/645 omfattas fortfarande inte av EES-avtalet. När det gör det kan bestämmelsen återinföras. Transport- och kommunikationsministeriet har ansökt om undantag från EFTA Surveillance Authority för att kunna fortsätta det norska undantaget. De väntar på svar innan några ändringar görs.

Sedan 30 april 2021 undantas transporter med fordon som har totalvikt upp till 4 250 kg som drivs elektriskt eller med biogas från kör- och vilotidsreglerna inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget.

Spanien

Spanien har infört undantagsmöjligheten, men uppger att de inte gör några beräkningar utifrån skillnad mellan fordonstyper avseende extra vikt utifrån

¹⁰ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-07-05-817#KAPITTEL_1>

¹¹ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-01-25-92#KAPITTEL_6>

drivsystem eller av fordonets lastkapacitet. Det är få fordon som omfattas av de här bestämmelserna, men de är registrerade i fordonsregistret. Det rör sig främst om elfordon. Processen för verifikation av de fordon som omfattas av undantagsmöjligheten har inte presenterats av spanska myndigheter.

Tyskland

Från och med den 31 december 2014 hade Tyskland ett nationellt undantag från körkortsdirektivet som skulle gälla i fem år. Det gav rätt till förare med körkort för behörighet B som fått minst fem timmars ytterligare undervisning att ansöka om att få kod 192 på körkortet. Koden utgjorde bevis för att de fick köra eldrivna fordon med totalvikt på mer än 3 500 kg upp till 4 250 kg förutsatt att fordonen var eldrivna och användes till godstransporter.

Under undervisningen, som innehöll en teoretisk och en praktisk del, fick deltagarna lära sig om fordonens speciella köregenskaper på grund av driften och vikten, faror relaterade till drivsystemet, beteende vid funktionsstörningar, energibesparande körning och laddning av batterierna. De som undervisade skulle ha fyllt 30 år och haft minst behörighet C1 i minst fem år, inte mer än en prick i körkortsregistret och erfarenhet av att köra elektriska fordon i klass C1.

Det kan tilläggas att vissa tyska förare fått behörighet att köra tyngre fordon utifrån gamla regler som fortsatt gälla för dem som redan hade ett körkort när nya regler infördes.

I och med EU 2018/645 infördes nya regler (undantagsmöjligheten) i april 2019. Det tidigare undantaget var inte längre nödvändigt och man kunde dessutom inkludera andra alternativa drivmedel. Att inte längre behöva hantera sådana ansökningar beräknades ge besparingar och individernas kostnader skulle bli lägre än att ta körkort för behörighet C1.

På frågan hur de kontrollerar om fordonen uppfyller kraven angående extravikt och lastkapacitet svarar Tyskland att de inte gör några sådana kontroller.

Ungern

Undantagsmöjligheten infördes i Ungern under 2020 med exakt samma formulering som i direktivet.¹² På frågan om hur drivsystemets vikt fastställs hänvisar de till artikel 6 i rådets direktiv 95/53/EC. När det gäller lastkapacitet har de ännu inte stött på något fordon som har högre lastvikt för att det har tyngre drivsystem.

¹² <https://njt.hu/jogszabaly/2011-326-20-22.66>

De kommenterade att ett fordon som överstiger 3 500 kg övergår från fordonskategori N1 till N2 (alltså från lätt till tung lastbil) vilket ger konsekvenser i form av krav på färdskrivare, förarkort och vägtullar i Ungern. Enligt deras uppfattning förefaller möjligheten att köra fordonet med B-körkort därför som en rätt liten fördel jämfört med nackdelarna som följer av att fordonet tillhör en annan kategori för typgodkännande. I dagsläget har man inte stött på några fordon som uppfyller kriterierna i undantagsmöjligheten.

2.2 Erfarenheter av liknande tillfälliga regleringar

Förenade kungariket av Storbritannien och Nordirland

Europeiska kommissionen gav 2018 Förenade kungariket av Storbritannien och Nordirland (i denna rapport kallat Storbritannien) undantag från artikel 4(4)(b) i tredje direktivet för att köra fordon med totalvikt mellan 3 500 och 4 250 kg som drivs av el, gas, biogas, väte och vätehybridmotorer till förare som gått en femtimmarskurs om att köra fordon som är så tunga. Innehållet utformades i samråd med kommissionen.

Den brittiska undantaget gäller i fem år (och ska utvärderas 2023) vilket förväntas innebära att det främst är större företag som utnyttjar möjligheten eftersom mindre företag i regel har sina fordon längre än så. Det förväntas också att dessa fordon främst används i tätort där hastigheterna är lägre, vilket minskar allvarlighetsgraden och påverkan av eventuella kollisioner. Storstäder som London har stränga miljözonsregler, till exempel den så kallade "Ultra Low Emissions Zone".¹³

Enligt reglerna som trädde i kraft i juli 2018 får den som gått kursen på minst fem timmar köra ett fordon som drivs av alternativa drivmedel inom det aktuella viktspannet, förutsatt att det är utan släp inom landet och med syftet att transportera gods. (Det finns alltså ingen begränsning utifrån en jämförelse av lastkapacitet eller varför fordonen väger mer).

Regleringen bedömdes ge en ökad risk för olyckor av medicinska orsaker eller förarens inkompetens eftersom man inte behöver uppfylla kraven för C1 eller högre behörigheter. Deras bedömning utifrån trafiksäkerhet var dock att det inte finns stöd för att fordon med en totalvikt på 4 250 kg är svårare att köra än fordon med en totalvikt på 3 500 kg. Den extra vikten för de fordon som regleringen gäller finns troligtvis centrerad runt chassit eller under hytten, snarare än högt upp, och det bör minimera negativa effekter på hantering och manövrerbarhet. Det bör dock noteras att vid en kollision kan tyngre fordon orsaka mer skada. Storbritannien anser att alternativt drivna

¹³ Se länken för ytterligare information: Congestion Charge (Official) - Transport for London (tfl.gov.uk).

fordon med maximalt tillåten totalvikt på 4 250 kg inte är mer osäkra än de ekipage med släp där denna totalvikt redan tillåts.

Utvärderingen i slutet av perioden kommer att gälla såväl effekt på luftkvalitet och utsläpp så väl som teknisk utveckling som gör fortsatt undantag onödigt. De tyckte 2017 att det var svårt att bedöma i vilken mån undantaget skulle komma att anammas, men ett antal intressenter hade uttryckt sitt intresse. Just då var marknadsandelen för elektriska skåpbilar liten och fordon mellan 3 500 kg och 4 250 kg utgjorde endast en liten del av registrerade fordon i landet.

Skåpbilar har lägre högsta tillåtna hastighet än personbilar på vissa typer av vägar. Bilar som används för godstransport och överstiger 3 500 men inte 4 250 kg och drivs av el eller gas och som används inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget är undantagna från EU:s regler för kör- och vilotider samt färdskrivare. Men de måste följa regler för vägarbetsstid.

Sedan 2010 har det varit möjligt att få bidrag för att gå över till fordon med låga utsläpp¹⁴, men endast en fordonsmodell som man har kunnat få bidrag för är mellan 3,5 och 4,25 ton. Det kan vara ett skäl till att undantaget för att köra tyngre fordon med behörighet B än så länge har utnyttjats i väldigt begränsad omfattning.

Nederländerna

Sedan juni 2019 har Nederländerna ändrat körkortsreglerna och arbetstidsförordningen om transport i samband med en försöksverksamhet som under vissa villkor tillåter tunga eldrivna tjänstebilar avsedda för godstransport med körkort B. Ändringen är tillfällig och gäller fram till 1 januari 2023. En förutsättning för att tillämpa bestämmelserna är att företagen är med i Green Deal ZES (ett initiativ för miljövänliga alternativ som inbegriper miljözoner, vissa bidrag och mycket annat). Den nederländska företagsmyndigheten (RVO) ansvarar för att föra ett register där uppgifter om företag, förare och fordon som deltar i systemet registreras. Fordonen måste ha en totalvikt på mellan 3 500 och 4 250 kg, vara helt eldrivna, avsedda för godstransport och inte ha släpvagn. Föraren måste ha genomgått en särskild utbildning på minst fem timmar, och förarens transportföretag måste alltså delta i Green Deal Zero Emission City Logistics.

Vägmärket förbud mot trafik med tung lastbil gäller inte för dessa fordon.

Vi har inte fått svar på vår fråga om hur många fordon som ingår i försöket, men de deltagande transportföretagen ska under försöket ge RVO årliga uppgifter om genomförandet, åtminstone uppgifter om:

¹⁴ <https://www.gov.uk/plug-in-car-van-grants>

- antal körda kilometer och antalet resor med fordonet.
- fordonets arbetsområde och, i förekommande fall, de rutter fordonet har kört.
- om fordonet har ersatt ett konventionellt fordon eller har använts utöver det, och
- antalet trafikolyckor som kan kopplas till fordonets högre vikt.

Utbildningen som förarna genomgår omfattar minst två timmar praktik och tre timmar teori. Innehållet omfattar säkerhetskontroll av fordonet och dokumenten, professionell körning (förarens och andra trafikanters säkerhet), särskild kunskap om elfordon (säkerhet och incidenter, fördelar och nackdelar), författningar och villkor.¹⁵

Österrike

Reglerna i Österrike utgår från ett bilateralt avtal mellan Österrike och EU-kommissionen som tillåter att man, inom landet, får köra eldrivna fordon som har en totalvikt på mellan 3 500 och 4 250 kg, används för gods-transport, inte används med släp, om föraren har genomfört en utbildning med fem undervisningsenheter och fått kod 120 på körkortet.

Dessa regler upphör att gälla den 1 mars 2022 och därför överväger man nu hur undantagsmöjligheten i (EU) 2018/645 skulle kunna tillämpas i kommande reglering. Efter konsultation med tekniska experter har man kommit fram till att det är omöjligt att utifrån fordonsdokumenten verifiera om ett fordon uppfyller kraven. Varken föraren eller polisen kan då avgöra om B-behörighet räcker för att få köra fordonet.

2.3 Förhoppningar och farhågor hos svenska intressenter

Transportstyrelsen genomförde två dialogtillfällen – ett med huvudsakligen företrädare för branschen och ett med främst myndigheter. I det här avsnittet redovisas uppgifter och åsikter som framförts vid dialogtillfällena.

Elbilar uppfattades av branschrepresentanterna som bra alternativ utifrån drift och säkerhet, men som dyrare både optimeringsmässigt och kostnads- mässigt. Elfordonen är betydligt dyrare i inköp. Det som uppfattades som begränsande med dagens fordon var lastvikten eftersom batteripaketet kan väga upp till 450 kg. För att kunna optimera rutter borde man kunna öka lasten. Att byta från HVO till el skulle innebära att de tappar minst en tredjedel av lastvikten menade branschen. Även om de valde biogas skulle de tappa 2–300 kilo i lastvikt. Det krävs flera elfordon för att klara samma kapacitet som bensin- eller dieselfordon gör i dag. Det är inte eftersträvs- värt med fler fordon i dagens innerstadstrafik. De menade att dagens utbud är mycket begränsat och att man inte har lyckats optimera balansen mellan

¹⁵ <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/04/Toetsmatrijs%20Elektrische%20voertuigen.pdf>

lastvikt och räckvidd. Det kommer fordon på 4 250 kg under 2022, men man befarade att ingen kommer att utveckla fordon för 3,5 ton om en stor del av marknaden använder fordon på 4 250 kg.

När det gäller räckvidd finns en viss osäkerhet. Det skulle behövas en räckvidd på kanske 30 mil. Laddningen uppfattas som en trång sektor. Det vore önskvärt att kunna underhållsladda hos kund men distribution har kunder på många ställen och det kräver en investering i hårdvara för att kunna förse fordon med el. Det är svårt att förändra situationen om man låter bli att köpa elfordon för att de lastar för dåligt och det i sin tur gör att inte heller laddningsstrukturen byggs ut.

När det gäller möjligheten att använda den aktuella typen av fordon med nuvarande regler påpekade de att tillgången på chaufförer med C-behörighet är en jätteutmaning även i dagsläget. Om man behövde några tusen till finns risk att man inte hittar det.

När Transportstyrelsen förklarade vad undantagsmöjligheten skulle medföra menade branschföreträdarna att om de nya fordonen ska ha färdskrivare och förarkort och man ska hålla sig till vilotider som B-förarna i dag inte behöver kunna på samma sätt ställer det andra krav och komplicerar läget. Även företagen behöver rutiner för att klara färdskrivarna. Om man gör fel och Transportstyrelsen kontrollerar kan det bli stora böter. Om man tar in extrapersonal för att köra ut leveranser behöver de också nödvändiga kunskaper.

Den ökade administrationen talar emot förslaget och kan medföra att bara de mest drivna som vill engagera sig är beredda att utnyttja undantagsmöjligheten. Andra kommer inte att idas. Kanske kommer de bara att användas där det är tvunget. I egenskap av miljömedvetna företag var de trots allt positiva till att få en sådan möjlighet.

I dialogen med myndigheter lyftes räddningstjänstperspektivet. Det finns risker med att ändra från C1 till B. Det kan leda till mer och allvarigare olyckor med dessa fordon och oerfarna förare. Det krävs förståelse för vad den ökade massan innebär, vilket kan kräva utbildning. Det kan även krävas utbildning avseende regler och hantering gällande färdskrivare, kör- och vilotider och vägarbetstid. Okunskap kan också resultera i att fordon överlastas. Redan i dag finns dock B-förare som kör med ekipage i den här vikt-klassen, eftersom man kan ha släp på fordon upp till 3,5 ton, fast då får man inte köra fortare än 80 km/h, inte heller på motorväg och motortrafikled.

Alternativa drivmedel har andra risker som kan uppstå i samband med trafikolyckor (exempelvis toxisk gas, termisk rusning och svårsläckta bränder) vilket påverkar infrastrukturen, transportarbetet och avstängning av vägar. Bärare kan inte bara frakta bort dem efter en olycka eftersom det är

risk för återantändning. Det gäller dock elfordon generellt, inte bara den aktuella viktclassen. Olyckor med gasfordon kan leda till att man behöver stänga av områden vid olyckor och leda om trafiken. Det finns också risk för jetflammar, explosioner och annat. Det krävs kunskaper inte bara hos räddningstjänsten utan även för bärgning, verkstadsarbete med mera. Även laddning är förenat med vissa risker.

Att verifiera vad som uppfyller kraven är en komplex och stor fråga. Regelverket måste förtydligas så man vet vad som gäller. Man måste se till att korrekta uppgifter kommer in i vägtrafikregistret och flaggas där så att man lätt kan identifiera att det är ett sådant fordon som omfattas av de föreslagna reglerna. Om det bara finns uppgift i registreringsbeviset om att det är ett N2-fordon måste man undersöka på plats om kraven är uppfyllda. Det måste vara enkelt att kunna identifiera dessa fordon både vid kontroller på väg och vid hastighetskontroller. Polisen måste utbildas kring detta också, vilket kostar en hel del.

3 Körkortsbehörigheter

3.1 Dagens regler

För att förstå vad undantagsmöjligheten innebär måste man förstå hur dagens regler ser ut i Sverige och internationellt.

3.1.1 Internationell reglering

De svenska reglerna baseras på internationella överenskommelser. EU:s körkortsdirektiv ställer krav på vilka fordon som omfattas av förarbehörigheten. Körkortsdirektivet har i sin tur sin grund i reglerna om körkort i Wienkonventionen om vägtrafik. När det gäller unionsrätten har Sverige inte heller något stort utrymme att göra egna nationella tolkningar. Enligt 1968 års konvention om vägtrafik (Wienkonventionen) ger inte körkort med behörighet B rätt att föra fordon tyngre än 3 500 kg. Det innebär att internationella körkort inte utfärdas med någon sådan rättighet. Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Inte heller i kombination med släpvagn får vikten överstiga 3 500 kg.

Enligt artikel 4 punkt 4 b) i Europaparlamentet och rådets direktiv 2006/126/EG den 20 december 2006 om körkort (körkortsdirektivet) får en person med körkort i kategorin B föra ett motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerat och tillverkat för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Utöver det får en släpvagn tillkopplas med en totalvikt som inte överstiger 750 kg.

Körkortsdirektivet (som alltså gäller inom EU och EES-länderna) har förutom motsvarande begränsning av fordonskombinationens vikt som Wienkonventionen även utrymme för en utökad B-behörighet. Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får till ett motorfordon i denna kategori kopplas en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i bilaga V, kräva att kombinationen bara får köras efter avslutad utbildning, eller godkänt körprov.

3.1.2 Rättigheter för behörighet B

Enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488), ger behörighet B rätt att köra

- 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.*
- 2. trehjuling motorcykel*

3. fyrhjulig motorcykel.

Släpet räknas som lätt om dess totalvikt inte är mer än 750 kg eller om den sammanlagda totalvikten (för bilen och släpet tillsammans) inte är mer än 3 500 kg.¹⁶

Enligt 2 kap. 2 § körkortslagen får terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b köras endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B och enligt 2 kap. 7 b § ger samtliga körkortsbehörigheter också behörigheten AM.

Ibland kan gamla regler fortsätta gälla för den som redan har ett körkort när nya regler införs. För att en sådan rättighet ska gälla behöver det finnas en övergångsbestämmelse, och den gäller vanligen bara så länge körkortet är giltigt. Sådana övergångsregler kallas för hävdvunna rättigheter och inom den europeiska körkortslagstiftningen använder man ofta begreppet ”grandfather rights” (farfarsrättigheter).

I Sverige är körkortsinnehavare som fått ett körkort för kategori B före den 1 juli 1996 behöriga att köra personbilar¹⁷ med en högsta tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton under förutsättning att fordonet är registrerat som personbil och inte som lätt lastbil¹⁸. Rättigheten slutar att gälla om ett körkort blivit ogiltigt efter till exempel en återkallelse eller av någon annan anledning. Om ett nytt körkort utfärdas efter indragning gäller de regler som är aktuella vid tillverkningen av det nya körkortet. Därmed är innehavaren av B-behörigheten enbart behörig att köra bilar med högst 3,5 tons totalvikt.

Körkortsförnyelser påverkar inte rättigheterna. Som körkortsförnyelse räknas till exempel när man låter tillverka ett nytt körkort efter en förlustanmälan eller vid en vanlig tioårsförnyelse.

Av 2 kap. 7 a § körkortslagen framgår att om körkortshavaren har godkänts i ett särskilt körprov ger behörigheten B även rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kg och som i kombination med dragfordonets totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton (utökad behörighet B).

Annars krävs behörighet BE för att få dra tyngre släpvagnar och tyngre fordonskombinationer (men bilen får fortfarande inte ha högre totalvikt än 3 500 kg).

Det finns några undantag från kraven på att föraren måste ha behörighet för fordonet i 2 kap. 10–12 §§ körkortslagen. Undantagen gäller inhägnat

¹⁶ Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.





¹⁷ M1 och M2, se definitionslista ”Begrepp och förkortningar”.

¹⁸ N1, se definitionslista ”Begrepp och förkortningar”.

område, garage-, verkstads- eller bensinstationsområde och polis, kustbevaknings- och tulltjänsteman vid viss tjänsteutövning.

För att få köra tung lastbil¹⁹ krävs minst behörighet C1. För en översikt av vad som just beskrivits se Tabell 1 Körkortsbehörigheter.

Tabell 1 Körkortsbehörigheter

Behörighet	Körkortsålder	Ger rätt att köra
B 	18 år (21 år för trehjulig MC över 15 kW)	1. Personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton, och <ul style="list-style-type: none"> • en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg • en släpvagn med en totalvikt som är högre än 750 kg, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte är över 3,5 ton. 2. Terrängvagn 3. Motorredskap klass I (motorredskap som är gjorda för hastigheter över 30 km/tim) 4. Trehjulig motorcykel 5. Fyrhjulig motorcykel Behörighet B ger även rätt att köra: <ul style="list-style-type: none"> • Moped klass I och klass II • Traktor a och b • Motorredskap klass II. Terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).
Övergångsregel B (utfärdat före den 1 juli 1996)		Personbil med en totalvikt över 3,5 ton, så länge behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av något annat skäl) efter den 1 juli 1996.
B utökad (B96)	18 år	Fordonskombinationer där bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt är över 3,5 ton men inte mer än 4,25 ton.
BE 	18 år	Personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton och en eller flera släpvagnar kopplade till bilen, om släpvagnarnas sammanlagda totalvikt inte är över 3,5 ton.
Övergångsregel BE (utfärdat före den 19 januari 2013)		Dra släpvagnar utan någon begränsning av totalvikten så länge behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av något annat skäl) efter den 19 januari 2013. Sådana körkort får kod 79.06 på baksidan av körkortet.
C1 	18 år	Tung lastbil med en totalvikt på högst 7,5 ton och personbil med en totalvikt över 3,5 ton men inte över 7,5 ton. Man får också dra en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg.
...		
D1 	21 år	Buss som är gjord för högst 16 passagerare utöver föraren och med en längd som inte är över 8 meter. Man får också dra en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg.

Källa: Fordon du får köra - Transportstyrelsen

¹⁹ En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

3.1.3 Definition av personbil och lätt lastbil

För att det ska vara tydligt vad behörighetsreglerna innebär kan det vara på sin plats att definiera vad det är för fordon det handlar om. I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (LDEF) definieras personbil som *en bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och*

- 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller*
- 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone*
 - a. fast monterade sittplatser,*
 - b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,*
 - c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och*
 - d. bord.*

En lastbil definieras som

- 1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.*
- 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.*

Lastbilar delas in i lätta (N1) och tunga lastbilar (N2 och N3).²⁰

Lätt lastbil är en lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

3.2 Om undantagsmöjligheten skulle införas

Om undantagsmöjligheten skulle införas i Sverige behövs en ny bestämmelse i körkortslagen (alternativt körkortsförordningen 8 kap. 9 b §).

Utkast till ny paragraf i 2 kap. körkortslagen lär med stor sannolikhet inte avvika från den officiella lydelsen i körkortsdirektivet (på svenska):

Ny 2 kap. 7 § Trots 5 § får den som har haft körkort med behörighet B under minst 2 år framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG (1) med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med

²⁰ För definition av N1, N2 och N3 se definitionslista ”Begrepp och förkortningar”

*gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att
lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.*

När det gäller hur tiden för körkortsinnehav ska räknas är den enklaste lösningen att hänvisa till datum för första utfärdande av behörigheten som står på baksidan av körkortet (punkt 10). Gränsen syftar till att säkerställa en viss erfarenhet, men vi vet ändå inte om föraren i fråga har liten eller stor körerfarenhet.

4 Fordonsregler

Körkortsdirektivets artikel 6.4 anger vissa förutsättningar för de fordon som omfattas av undantagsmöjligheten. Fordonet ska:

- drivas med alternativt bränsle enligt art. 2 rådets direktiv 96/53/EG²¹,
- vara avsett för transport av gods, och
- ha en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

4.1 Alternativa bränslen

4.1.1 Alternativa bränslen

De alternativa bränslen som ingår i undantagsmöjligheten specificeras enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG. Där finns följande definitioner:

***fordon som drivs med alternativa bränslen:** ett motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt ramen i 2007/46/EG²² om godkännande av fordon.*

***alternativa bränslen:** bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av*

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) väte,

c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),

²¹ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

d) gasol (LPG),

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

Flytande biobaserade drivmedel, till exempel HVO100 eller E85, definieras här inte som alternativa bränslen. Transportstyrelsens tolkning är att elektricitet som används i elhybrider (HEV), det vill säga fordon med både el- och förbränningsmotor, men där elenergin inte kan laddas externt, inte heller omfattas av definitionen. När det gäller laddhybrider (PHEV), det vill säga hybridfordon som kan ladda elenergi från extern källa, anses däremot elektriciteten uppfylla kraven för att vara ett alternativt bränsle.

I förordningen (2001:641) om vägtrafikdefinitioner är alternativt bränsle definierat på samma sätt som i direktiv 96/53/EG. I drivmedelslagen (2011:39), i lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och i förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel definieras alternativt drivmedel däremot lite annorlunda och inkluderar till exempel flytande bränslen men inte mekanisk energi från fordonsbaserade källor.

4.1.2 Miljöpåverkan

Miljöpåverkan som härrör från ett fordon utifrån dess drivmedel, kopplas ofta till luftutsläpp av miljö- och hälsopåverkande ämnen från fordonets avgaser. Hänsyn kan tas till om drivmedlet bidrar till nettoutsläpp av koldioxid, vilket beror på om drivmedlet är fossilfritt eller inte. Bedömning av fordonets miljöpåverkan utifrån vilket drivmedel det drivs av kan också göras med en vidare avgränsning och exempelvis innefatta hela eller delar av fordonets eller bränslets livscykel. I sådana fall kan bland annat resursförbrukning och utsläpp av växthusgaser genom produktion och återvinning omfattas i bedömningen.

Rena elfordon samt vätgasfordon brukar benämnas nollutsläppsfordon eller utsläppsfria fordon. Utsläppsfritt tungt fordon definieras i EU-förordningen 2019/1242²³ som ett fordon utan förbränningsmotor eller med förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 gram koldioxid per kWh alternativt per kilometer. Begreppet innebär alltså enbart lågt utsläpp av koldioxid vid körning, men i praktiken släpper dessa fordon inte heller ut andra avgaser. Fordon med förbränningsmotor, som laddhybrider och fordon som drivs av

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019. om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG.

fordonsgas, släpper däremot ut miljöpåverkande avgaser med lokalt hälso-mässig påverkan. Oavsett drivmedel orsakar ett fordon ändå utsläpp till luft i form av partiklar från däck, vägbanan och bromsar (OECD 2020).

El

Ett rent elfordon är ett nollutsläppsfordon som inte bildar avgaser med till exempel koldioxid, kväveoxider eller partiklar. Batteritillverkning eller hur elen som laddas i fordonet är producerad, kan också påverka bedömningen av fordonets miljöpåverkan.

Laddhybrid

Laddhybridfordon har både elmotor och förbränningsmotor. De kan både laddas med el och tankas med bensin eller diesel. Beroende på om de laddas eller tankas kommer miljöpåverkan att vara olika. De koldioxidutsläpp som registreras i vägtrafikregistret för en laddhybrid utgår från en viktning av körning med både eldrift och förbränningsmotor. Avgasutsläppen beror på hur ofta fordonet laddas vilket kan innebära att de verkliga utsläppen skiljer sig från de registrerade utsläppsvärdena. Det finns studier som tyder på att utsläppen i verklig körning är högre än de registrerade (Krajinska, 2020; Plötz, Moll, Biecker, Mock, & Li, 2020).

Vätgas

Ett vätgasfordon med bränslecell drivs av en elmotor som förses med elektricitet som bildas av vätgas i en bränslecell. Fordonet är alltså ett slags elfordon. Avgaserna består av vattenånga från bränslecellen och fordonet kan anses vara ett nollutsläppsfordon. Vätgasen blir energibärare och kan produceras genom elektrolys med hjälp av elektricitet eller genom reformering av naturgas. Produktionen av vätgas samt elens ursprung kan inverka på miljöbedömningen. Det sker en viss energiförlust vid produktion av vätgas och även i bränslecellen, verkningsgraden är dock högre än för förbränningsmotorer.

Fordonsgas

Det absolut vanligaste drivmedlet för lättare gasdrivna fordon i Sverige är CNG, compressed natural gas, även kallad fordonsgas. LNG, liquified natural gas, det vill säga flytande gas, används främst i tyngre fordon. Den fordonsgas som tankas i dag i Sverige består till mer än 95 procent av biogas²⁴. Det innebär att den är fossilfri och förnybar och inte bidrar till nettoutsläpp av koldioxid vid förbränning.

Merparten av de lättare gasfordonen är så kallade bifuel-fordon. De kan tankas med både gas och bensin och drivs av samma förbränningsmotor.

²⁴ <https://www.energiogas.se/fakta-om-gas/fordonsgas-och-gasbilar/vad-ar-fordonsgas/> uppdaterad 2021-04-23

Beroende på hur fordonet tankas varierar miljöpåverkan vad gäller hälso-skadliga utsläpp och nettoutsläpp av koldioxid.

4.2 Transport av gods

4.2.1 Fordonskategori avsedd för transport av gods

Bilar som registreras inom Sverige och Europa delas in i olika fordonskategorier enligt definitioner i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om typgodkännande av fordon och har sitt ursprung i *United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations* (UN ECE/TRANS/WP.29/78) (se). Tabell 2 Fordonskategorier

Fordonsslag	Fordonsslagsklass eller lätt/tung	Fordonskategori	Totalvikt
Personbil	I (ej husbilar)	M1	Totalvikt ²⁶ anges inte men får ha högst 8 sittplatser utöver förarplatsen
	II (husbilar)		
Lastbil	Lätt	N1	Högst 3 500 kg
	Tung	N2	3 501–12 000 kg
		N3	Mer än 12 000 kg

Fordon som är konstruerade och tillverkade primärt för transport av gods tillhör kategori N. Det finns tre olika kategorier inom N och det är fordonets totala vikt som bestämmer kategorin. Ett fordon avsett för godstrafik med totalvikt mellan 3 500 kg och 4 250 kg tillhör kategori N2.

4.2.2 Godsbefordran

Undantagsmöjligheten gäller enbart för transport av gods, det vill säga godsdistribution och inte personbefordran. Husbilar brukar vara registrerade som personbil klass II, och definitionen för personbilar i LDEF är att de huvudsakligen är inrättade för just personbefordran. En lastbil är däremot enligt LDEF inrättad huvudsakligen för godsbefordran.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

²⁶ Observera att behörighet B ger rätt att köra en personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton. Se även Tabell 1 för ytterligare information.

4.2.3 Regelskillnader mellan fordonskategorierna

Reglerna för lätta och tunga lastbilar ser inte likadana ut när det gäller krav på utrustning, beskaftenhet, besiktningformer med mera. Några av skillnaderna beskrivs nedan.

Hastighetsbegränsning

Tunga lastbilar ska vara utrustade med en hastighetsbegränsande anordning. Hastighetsbegränsaren ska vara inställd så att det inte går att köra snabbare än 90 kilometer i timmen.

Kontrollbesiktning

Kontrollbesiktning av fordon regleras i 2 kap. fordonslagen (2002:574) och 6 kap. fordonsförordningen (2009:211). Kontrollbesiktning av bilar med totalvikt av högst 3 500 kg ska göras första gången senast tre år efter den månad bilen första gången togs i bruk, andra gången två år efter första kontrollbesiktningen och sedan inom intervall på 14 månader. Här faller lätta lastbilar in, det vill säga fordon i kategori N1. Bilar med totalvikt över 3 500 kg, det vill säga exempelvis fordon i kategori N2, ska däremot kontrollbesiktigas första gången senast ett år efter att fordonet första gången togs i bruk och därefter inom intervall på 12 månader.

Kontrollprogrammen vid kontrollbesiktning skiljer sig åt mellan lätta och tunga fordon i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Det pris för en kontrollbesiktning som besiktningsorganen tar ut är i allmänhet högre för fordon med totalvikt över 3 500 kg än för fordon med totalvikt under 3 500 kg. År 2019 fanns det 533 besiktningsstationer för lätta fordon och 175 för tunga fordon i landet (Holmlund & Svensson, 2020). Tillgängligheten till besiktning av tunga fordon kan påverkas av att det finns färre besiktningsstationer.

Flygande inspektion

Vid flygande inspektion kontrolleras fordonen utifrån Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion. Även här skiljer sig kontrollpunkterna åt utifrån om fordonet har en totalvikt över eller upp till och med 3 500 kg. Ett fordon över 3 500 kg som är ett nyttofordon (dvs. används i kommersiellt syfte) omfattas av specifika krav som har sin grund i direktivet om tekniska vägkontroller av trafiksäkerhet hos nyttofordon i trafik, 2014/47/EU²⁷. Kraven innebär till exempel att rapport från flygande inspektion ska medföras i fordonet och att resultatet av inspektionen även ligger till grund för företagets riskvärde. Fordon som tillhör företag med högt riskvärde ska prioriteras för kontroll vid flygande inspektion.

²⁷Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG

Lastsäkring

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:25) om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon innehåller några bestämmelser som enbart gäller tunga nyttofordon, det vill säga bestämmelser som omfattar fordon i kategori N2. För dessa fordon gäller specifikt bland annat att:

- lastsäkring ska utföras i enlighet med vissa standarder, eller om detta inte är möjligt, intygas med ett lastsäkringsintyg, och
- lös flyttbar lastsäkringsutrustning ska vara märkt eller hållfastheten intygad med certifikat.

4.3 Kartläggning och redovisning av vikt och lastkapacitet

Undantagsmöjligheten enligt direktivet förutsätter att den del av fordonets vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande ska bero på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett motsvarande fordon som drivs av bensin eller diesel. Lastkapaciteten får inte heller vara högre än för motsvarande bensin- eller dieselfordon.

4.3.1 Framdrivningssystemets extra vikt

Även om elmotorer och batterier väger en del, saknar rena elbilar bland annat vikt från förbränningsmotor och avgasreningssystem samt har mindre behov av förstärkningar och ljudisolering i motorutrymmet. Dagens batterier i elfordon är betydligt tyngre än den mängd bensin eller diesel som behövs för att nå motsvarande räckvidd. En god uppskattning på elbilars batterivikt är 7 kg/kWh. I dag finns det elbilar med batterikapacitet upp till 100 kWh vilket innebär en batterivikt på cirka 700 kg. En fulltankad dieseltank på 70 liter väger cirka 70 kg.

Det är inte orimligt att anta att ett eldrivet transportfordon kan ha en extravikt upp till 750 kg på grund av framdrivningssystemet. Det gäller i synnerhet laddhybrider (PHEV). Samtidigt har tillverkare av fordon visat att det är möjligt att bygga eldrivna fordon med i stort sett samma vikt som fordon med förbränningsmotor, se avsnitt 4.3.4.

Det blir även allt vanligare att tillverkare designar ett elfordon så att det från grunden är anpassat för eldrift istället för att utgå från ett fordon med förbränningsmotor. Då kan ramkonstruktionen och karossen anpassas för eldrift och vikten på fordonet kan optimeras.

Ett gasfordons extra vikt består av gassystemet i de fall fordonet är av bifuel-typ, det vill säga också har bränslesystem för bensin. Merparten av de lättare gasfordonen i dag är av bifuel-typ. De tyngsta lastbilarna (oftast

kategori N3) är däremot vanligen utrustade med enbart gasdrift. Den extra vikten för gassystemet ligger ofta mellan 100–400 kg utifrån bilmodell.

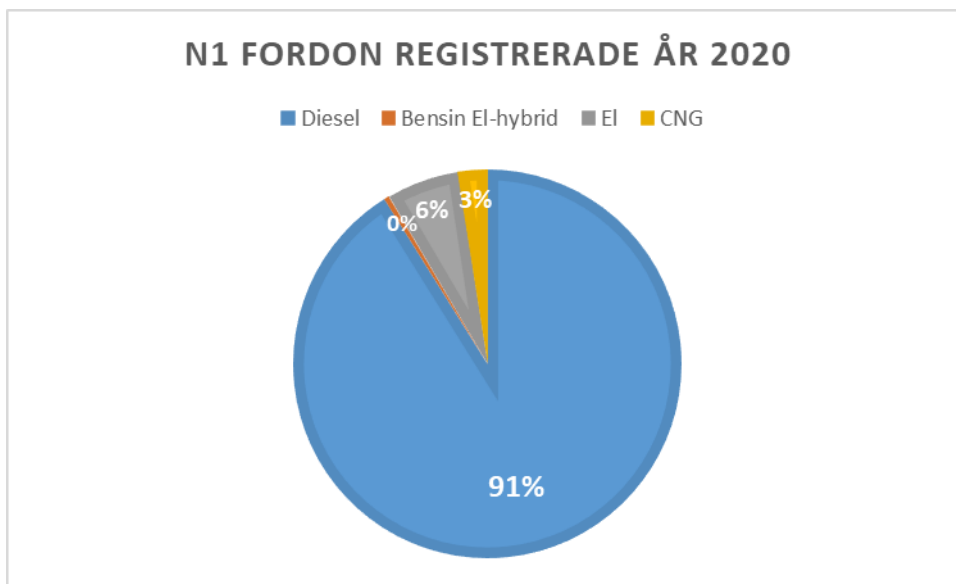
4.3.2 Bibehållen lastkapacitet

Lastkapaciteten för fordon av kategori N1 varierar kraftigt. Det finns fordon med enklare flak utan lämmar, för till exempel transport av personbilar, som har en maximal lastvikt upp till 1 500 kg. Sen finns det fordon med större skåp för gods och exempelvis bakgavellyft för att enklare kunna lasta i och ur. Skåpet kan ibland vara så stort som 20 kubikmeter och lastkapaciteten så låg som 400 till 800 kg beroende på om det finns en bakgavellyft eller inte. Det innebär att man kan lasta 20 till 40 kg per kubikmeter. I dessa fall finns det stor risk att man överlastar fordonet om hela skåpet fylls. Transportbilar med skåp finns att hyra och får köras av privatpersoner som endast innehar behörighet B. Det kan vara svårt att veta hur mycket man lastat och den stora lastvolymen kan innebära att sannolikheten ökar att man överlastar fordonet. Ett fordon med alternativt drivmedel kan ha större tjänstevikt och därmed ännu lägre lastkapacitet – i de fall fordonet väger upp mot 3 500 kg skulle undantagsmöjligheten innebära ökade möjligheter att fordonet framförs med laglig vikt.

4.3.3 Lastkapacitet N1 fordon registrerade år 2020

Teknikutvecklingen av fordon med alternativa drivmedel sker snabbt. Nedan kommer en redovisning av fordon registrerade 2020.

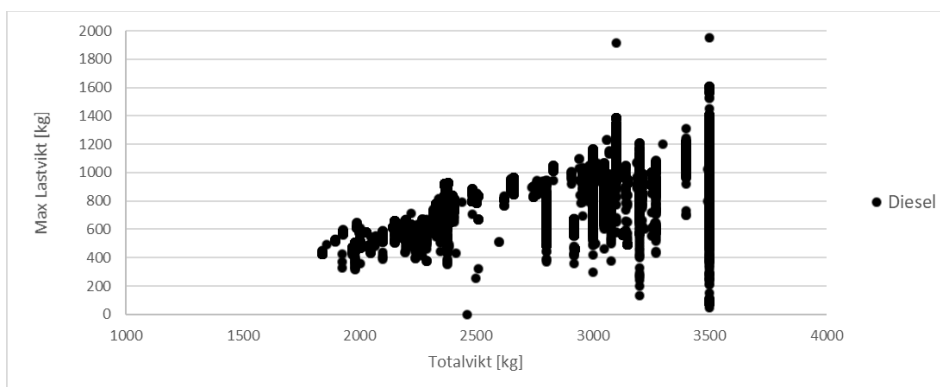
År 2020 nyregistrerades cirka 30 500 nya lätta lastbilar, det vill säga fordonskategori N1 som har en totalvikt upp till 3 500 kg. Strax över 90 procent av fordonen registrerades med diesel som drivmedel och näst vanligast var rena elfordon med 6 procent. Fördelningen mellan drivmedlen kan ses i Figur 1 nedan.



Figur 1 Nyregistrerade N1 fordon efter framdrivningssystem (år 2020)

Den tredje vanligaste formen av drivmedel var komprimerad gas, även kallad CNG, med cirka 3 procent av nyregistrerade fordon. Andelen hybridfordon som drivs med bensen och el är väldigt liten när det gäller lätta lastbilar år 2020. Det är en skillnad mot vanliga personbilar där den tekniken är mycket vanligare.

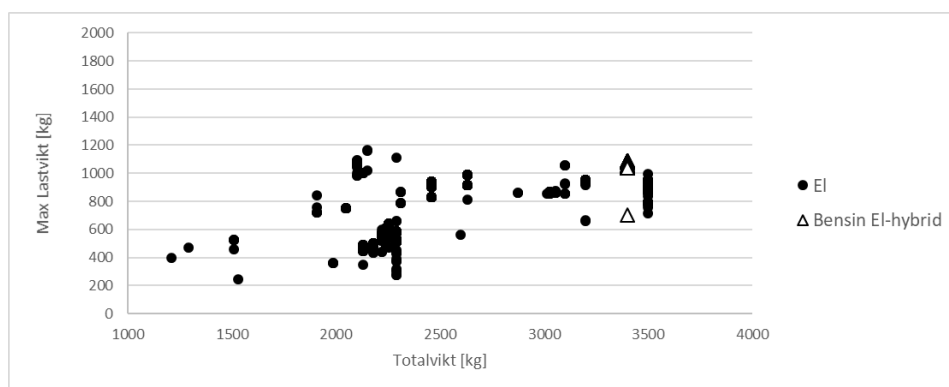
Undantagsmöjligheten innebär att lastkapaciteten inte får vara större än för motsvarande fordon som drivs med bensen eller diesel. För att fastställa att lastkapaciteten inte har ökat måste alltså en jämförelse ske med ett fordon som drivs med bensen eller diesel. Om man tittar på lätta lastbilar (N1-fordon) under 2020, ser man att lastkapaciteten varierar kraftigt bland fordonen.



Figur 2 Lastkapacitet och totalvikt (kg) för dieselfordon N1

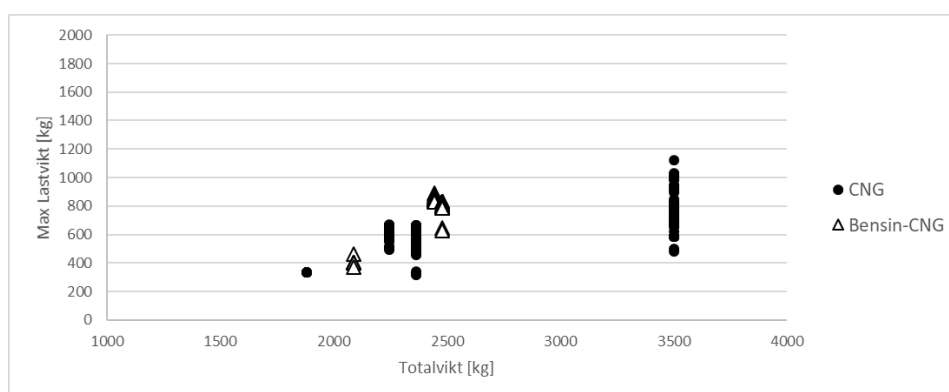
Lastkapaciteten för en lätt lastbil som drivs på diesel varierar beroende på bland annat vad fordonet ska användas till. För fordon registrerade år 2020 och med totalvikt på 3 500 kg varierade lastkapaciteten mellan 45 och 1 950 kg.

Även för lätta lastbilar som drivs med el varierar lastvikten. För fordon med en totalvikt på 3 500 kg ligger lastvikten på 700 till 1 000 kg men samtidigt finns det fordon med lägre totalvikt som har liknande lastkapacitet. Dessa borde teoretiskt sett kunna öka sin lastvikt genom att öka totalvikten till 3 500 kg.



Figur 3 Lastkapacitet och totalvikt (kg) för el- och elhybridfordon N1

Lastvikten för lätta lastbilar med gasdrift visas nedan och för fordon med en totalvikt på 3 500 kg ligger lastvikten på 500 kg till strax över 1 100 kg. Här kan man se att det finns gasfordon med liknande lastkapacitet som dieselfordon.



Figur 4 Lastkapacitet och totalvikt (kg) för gas- och gashybridfordon N1

Det är inte givet att fordon som drivs med alternativa drivmedel har lägre lastvikt än andra fordon. Bland fordon med fordonsår 2020 finns det flera exempel på fordon med alternativa drivmedel som har liknande lastkapacitet som fordon med diesel som bränsle. Fordonsindustrin har visat att det är möjligt att konstruera fordon med alternativa drivmedel som har en lastvikt

motsvarande liknande dieseldriven bil och en totalvikt på högst 3 500 kg. Det är mer vad fordonet ska användas till och hur det utrustas i övrigt som avgör lastvikten.

Lastvolym finns inte med i statistiken eftersom den inte är en uppgift som ska anges enligt något regelverk och därför inte registreras för fordonet.

4.3.4 Räckvidd och lastvikt hos ett urval av kommande N1 elfordon

Utvecklingen av eldrivna fordon sker snabbt. För att ge en översiktlig presentation av fordon som redan i dag finns tillgängliga ifrån några av de största tillverkarna finns i Tabell 3 en jämförelse mellan fordonen och lastkapaciteten för motsvarande förbränningsmotorfordon.

Tabell 3 Specifikation av olika modeller av N1-fordon

	Totalvikt (kg)	Lastvikt (kg)	Lastvolym (m ³)	Batterikapacitet (kWh)	Räckvidd (km)	Lastvikt med dieselmotor (kg)
Toyota PROACE	3 100	1 000	6,6	50/75	230/330	680–1 240
Citroën e-Jumpy	3 055	860	6,6	50/75	230/330	834–1 294
Opel Vivaro-e	3 055	930	6,1	50/75	230/330	1 020–1 420
Peugeot e-Expert	3 100	1 130	6,1	50/75	230/330	830–1 310
Renault Master Z. E	3 500	1 100–1 470	13	33	150	920–1 430
Volkswagen Crafter	3 500	975	11	36	114	920–1 460
Fiat e-Ducato	3 500	615–1 085	10–17	47/79	235/370	775–1 420

Fiat Ducato finns i en eldriven version totalvikt på 4 250 kg – med högre lastvikt än den dieseldrivna versionen med totalvikt på 3 500 kg (1495 kg/1885 kg beroende på batteristorlek).

Några tillverkare har valt att inte utnyttja möjligheten att en lätt lastbil får väga upp till 3 500 kg. Trots att man har valt en totalvikt på 3 100 kg kan man ändå erbjuda en lastvikt som är jämförbar med motsvarande dieselfordon. Tillverkaren Renault har valt att utnyttja maximalt tillåten totalvikt för att kategoriseras som N1 och kan genom det erbjuda en lastvikt upp till 1 470 kg beroende på övrig utrustning. Lastvikten är bland de högsta som finns för en lätt lastbil, även vid en jämförelse med dieselfordon med fordonsår 2020.

4.4 Förutsättningar för kontroll

För att veta om föraren har rätt körkortsbehörighet för fordonet behövs information som visar att fordonet uppfyller de krav som anges i körkortsdirektivets artikel 6.4. Polisen behöver kunna kontrollera fordonet och föraren måste kunna säkerställa att den har rätt körkortsbehörighet.

Undantagsmöjlighetens krav för lastkapacitet och extra vikt för framdrivningssystem har endast med förarbehörigheten att göra. Fordon som inte uppfyller kravet får fortfarande föras på väg (av förare med rätt behörighet), och kraven kan därmed inte regleras i samband med fordonsgodkännandet.

Vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret (VTR) innehåller bl. a uppgifter om ett fordonets beskaffenhet och utrustning, till exempel uppgifter om vilket eller vilka drivmedel fordonet drivs med, fordonskategori, totalvikt samt maximal lastvikt. Fordonsuppgifter som behövs för kontroll av fordonet ska enligt vägtrafikdataförordningen (2019:382) föras in i VTR.

En uppgift om ett fordonets beskaffenhet och utrustning förs i regel in i vägtrafikregistret i samband med fordonsgodkännande, det vill säga vid registrering av nytt fordon eller vid registreringsbesiktning av fordon som tidigare tagits i bruk och ändrats eller importerats. Nya typer av uppgifter krävs i regel aldrig in retroaktivt från fordonsägare eller tillverkare för att registreras på befintliga fordon i registret.

Att införa en ny variabel i VTR är förenat med stora kostnader – systemutveckling av ett nytt fält i VTR kostar flera miljoner kronor. Listan för prioriterade VTR-ändringar är lång, vilket gör att en ändring kan ligga ganska långt bort i tid. Det krävs även en ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret innan uppgiften kan föras in. Att införa fast tilläggsinformation på ett fordon i registret genom en så kallad textkod innebär ett enklare och billigare förfarande med kortare ledtider. En textkod kan innehålla exempelvis ja/nej uppgifter men inte exakta värden.

EU-typgodkännande

De flesta fordon som säljs på europeiska marknaden är EU-typgodkända. Ett EU-typgodkänt fordon ska kunna godkännas att tas i trafik i Sverige utan att behöva uppfylla några ytterligare krav. Ett nytt EU-typgodkänt fordon ska åtföljas av ett intyg om överensstämmelse med typgodkännande (CoC, Certificate of Conformity) som innehåller en rad olika uppgifter om fordonet. Det finns inget rättsligt stöd för att kräva in ytterligare fordonsuppgifter för registrering utöver dem som finns på CoC.

Uppgift om extra vikt för alternativ framdrivning

Förutsättningen att en totalvikt som överstiger 3 500 kg uteslutande ska bero på extra vikt för alternativ framdrivning i förhållande till framdrivningssystemet hos motsvarande fordon av samma storlek med en konventionell förbränningsmotor går i dag inte att kontrollera i VTR, eftersom uppgift om framdrivningssystemets extra vikt inte registreras.

2012/1230/EU²⁸ om krav på typgodkännande av vikter och mått ställer krav på att tillverkaren ska fastställa och ange värdet för framdrivningssystemets

²⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

extra vikt på en skylt på fordonet tillsammans med övriga obligatoriska märkningar. Uppgiften ska även anges på fordonets intyg om överensstämmelse med typgodkännandet (CoC, uppgift 13.3 Extra vikt för alternativ framdrivning). Uppgiften anges för de fordon som utnyttjar möjligheten att godkännas med högre maximala vikter för fordon och fordonskombinationer än annars tillåtet, eftersom de drivs av alternativa bränslen eller är nollutsläppsfordon. Förutsättningarna för den möjligheten anges i direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter i internationell trafik. Uppgift om extra vikt för alternativ framdrivning anges inte på skylt eller på CoC för fordon som inte nyttjar denna möjlighet vilket innebär merparten av de N2-fordon som drivs av alternativt drivmedel.

Lastkapacitet

För att kunna kontrollera undantagsmöjlighetens förutsättning att lastkapaciteten inte får vara större för ett fordon med alternativt drivmedel än för ett fordon av samma storlek med förbränningsmotor, behöver det fastställas vilket fordon som ska användas för jämförelsen. Det behöver säkerställas att fordonen har samma storlek. I sådana fall då fordonet med alternativt bränsle bygger på en fordonsmodell som redan finns i en motsvarighet med förbränningsmotor, finns möjlighet att göra en jämförelse. Om fordonet med alternativt bränsle däremot är av en modell som är konstruerad i grunden som exempelvis ett elfordon och inte finns i motsvarande modell med förbränningsmotor, kräver en sådan bedömning att det exempelvis finns schablonmässiga värden för ett fordon av aktuell storlek. Några sådana värden anges inte i undantagsmöjligheten.

För att kunna kontrollera kraven på fordonet enligt undantagsmöjligheten måste det klargöras hur det ska fastställas att ett fordon uppfyller kravet, vem som verifierar och intygar kravuppfyllnad, när det ska göras och hur det ska framgå att fordonet får föras med B-behörighet.

5 Yrkestrafikregler

En del yrkestrafikregler utgår från fordonets vikt, andra från vilken behörighet som krävs för att köra och vissa från det faktum att det är fråga om en vägtransport i yrkesmässig trafik. Det är dock endast behörigheten att köra som påverkas av undantagsmöjligheten. Om det räcker med körkort för behörighet B innebär det att något krav på yrkesförarkompetens inte finns, vilket kan ses som en lättnad av regelverket. Dock skulle förarna och transportföretagen fortsatt vara skyldiga att följa övriga regler som redovisas i detta avsnitt.

5.1 Yrkestrafiktillstånd

För att få bedriva yrkesmässig trafik²⁹ krävs ett yrkestrafiktillstånd. Yrkesmässig trafik är trafik som bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon, traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) eller motorredskap med tillkopplade släpfordon och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. Ett fordon får användas i yrkesmässig trafik först när en fullständig fordonsanmälan har kommit in till Transportstyrelsen.

Kravet på yrkestrafiktillstånd gäller dock inte för företag som uteslutande bedriver

1. transporter med utryckningsfordon,
2. transporter av döda,
3. transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
4. transporter som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
5. transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,
6. transporter av sockerbeter, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter, eller

²⁹ Bestämmelser om yrkesmässig trafik finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 92/96/EG och i yrkestrafiklagen (2012:210) samt yrkestrafikförordningen (2012:237).

7. transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

5.2 Yrkesförarkompetens

Bestämmelser om krav på yrkesförarkompetens finns i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och i föreskrifter meddelade med stöd av den. Kravet på yrkeskompetensbevis gäller de förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Krav på yrkesförarkompetens gäller i alla länder inom EU samt i Norge, Island och Liechtenstein.

Föraren är ansvarig för att genomgå den utbildning som krävs för att få ett yrkeskompetensbevis.

En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning (eller i vissa fall genom hävdvunnen rätt³⁰) och utbildningen avslutas med ett kunskapsprov, som i de flesta fall avläggs vid Trafikverket. Grundutbildningen syftar antingen till att utföra gods- eller persontransporter och man kan efter avslutad grundutbildning genomgå en kompletterande grundutbildning för att förvärva kompetens även för det andra transportslaget. Beroende på förarens ålder är grundutbildningen antingen 280 timmar eller 140 timmar. Den kortare grundutbildningen, är avsedd för den som är 23 år³¹ och äldre och utbildar sig till förare för persontransporter med buss eller för den som är 21 år och äldre och utbildar sig till förare för godstransporter med tung lastbil.

En förare som har yrkeskompetensbevis måste även genomgå fortbildning vart femte år för att få ett nytt bevis utfärdat. En fortbildning omfattar 35 timmar och får delas upp i delkurser som ska vara minst 7 timmar vardera. Syftet med fortbildningen är att uppdatera de viktigaste kunskaperna som behövs för att utöva yrket. Tyngdpunkten i utbildningen ligger på trafik-säkerhet, arbetsmiljö och minskad miljöpåverkan.

2 kap. 4 § lagen om yrkesförarkompetens innehåller en rad undantag då kravet på yrkeskompetensbevis inte gäller. Bestämmelserna ska inte tillämpas på förare av fordon

1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen,

³⁰ Förare som har eller har haft körkort för buss utfärdat före den 10 september 2008 eller körkort för tung lastbil utfärdat före den 10 september 2009 är undantagna från kravet på grundutbildning.

³¹ Man får gå den kortare grundutbildningen för buss vid 21 år, men får då bara köra buss i linjetrafik där linjens längd är högst 50 kilometer.

2. *som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller räddningstjänsten,*
3. *som används inom ambulanssjukvården,*
4. *som utför gods- eller persontransporter inom det civila försvaret,*
5. *som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,*
6. *som är nya eller ombyggda och ännu inte tagits i drift i transportverksamhet,*
7. *som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,*
8. *som används vid övningskörning eller körprov enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis, under förutsättning att fordonet inte samtidigt används för en kommersiell gods- eller persontransport,*
9. *som inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller träning för yrkeskompetensbevis, under förutsättning att körningen står under uppsikt av någon som*
 - a) *innehär yrkeskompetensbevis för det fordon som framförs, eller*
 - b) *är trafiklärare för det fordon som framförs och innehär körkortsbehörighet för fordonet,*
10. *som inte används för en kommersiell gods- eller persontransport,*
11. *som används för att transportera material eller maskiner eller annan utrustning som föraren ska använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,*
12. *som används för persontransporter och kräver körkortsbehörighet D1 eller D och körs utan passagerare till eller från den servicedepå som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,*

13. som används, eller hyrs utan förare, av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter i företagets egen verksamhet, under förutsättning att fordonet
 - a) inte används utanför en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget, eller
 - b) framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller
14. som används för ett företags gods- eller persontransporter i landsbygdsområden för att försörja företagets egen verksamhet med gods eller arbetskraft, under förutsättning att transporten är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten.

5.3 Kör- och vilotider samt färdskrivare

För fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton (samt bussar oavsett vikt) gäller EU:s regelverk om kör- och vilotider³² om man inte omfattas av något undantag från kör- och vilotider (se avsnitt 5.3.1 och 5.3.2). För dessa vägtransporter används färdskrivare³³ för att säkerställa att reglerna följs. Våra vägar ska vara trafiksäkra, förare ska ha goda arbetsförhållanden och transportföretag ska kunna konkurrera på lika villkor. Därför finns det regler om kör- och vilotider.

Det finns två typer av undantagsbestämmelser från reglerna om kör- och vilotider som tillämpas. Det är dels undantag i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 som gäller generellt, dels nationellt gällande undantag i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare med mera.

5.3.1 EU-gemensamma undantag

Undantag från regler om kör- och vilotider gäller för vägtransporter med:

1. *Fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.*
2. *Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som*

³² Bestämmelser om kör- och vilotider finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

³³ Bestämmelser om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

3. *Fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen.*
4. *Fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av Försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll.*
5. *Fordon som används i nödsituationer eller för räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd.*
6. *Specialfordon som används för sjukvårdsändamål.*
7. *Specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat.*
8. *Fordon som prövas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift.*
9. *Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods.*
10. *Kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.*

5.3.2 Nationella undantag som gäller i Sverige

Utöver de EU-gemensamma undantagen har medlemsstaterna möjlighet att införa vissa andra undantag. Dessa gäller då endast nationell och därtill omfattas förarna allttjämt av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (se 5.5).

1. *Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen*

verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget.

- 2. Jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.*
- 3. Fordon som uteslutande används på öar med en areal av högst 2 300 kvadratkilometer och som inte är förenad med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.*
- 4. Fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare.*
- 5. Fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas-, och elanläggningar, underhåll och kontroll av vägar, dörr-till-dörr-insamling och -bortskaffande av hushållsavfall, telekommunikationstjänster, radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare.*
- 6. Fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport.*
- 7. Fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar eller för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder.*
- 8. Fordon som används för transport av djuravfall eller djurkadaver som inte är avsedda som människoföda.*
- 9. Fordon som används för transport av levande djur från bondgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på 100 kilometer.*
- 10. Specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.*

Alla fordon som omfattas av reglerna om kör- och vilotider inom EU ska vara utrustade med färdskrivare. Det finns två typer av färdskrivare.

1. Digital färdskrivare, där kör- och vilotider registreras digitalt i en fordonsenhet och på ett förarkort. Den digitala färdskrivaren är obligatorisk i fordon som tagits i bruk från och med den 1 maj 2006. Den smarta färdskrivaren är obligatorisk i fordon som har registrerats första gången från och med den 15 juni 2019.
2. Analog färdskrivare, där kör- och vilotider registreras mekaniskt på diagramblad. Den analoga färdskrivaren får bara finnas i fordon som tagits i bruk före den 1 maj 2006.

Det är föraren som är ansvarig för att följa reglerna om kör- och vilotider. Vid vägkontroll som utförs av Polisen kan föraren som bryter mot gällande regler dömas till böter. Polisen kan också skicka en rapport till Transportstyrelsen som utreder transportföretagets ansvar för dessa överträdelser och får påföra företaget sanktionsavgifter för konstaterade överträdelser. Innan en transport påbörjas är man skyldig att kontrollera att färdskrivaren i fordonet är besiktad inom de senaste två åren. Ett fordon med en färdskrivare som inte besiktats får endast användas för transporter som är undantagna regelverket och för vilka färdskrivare inte krävs.

5.4 Vilotidsregler för vissa vägtransporter inom landet

Att förare som framför fordon i sitt arbete är utvilade är viktigt, framför allt för trafiksäkerheten. Därför finns det i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet regler om hur förarna ska vila även när transporter sker med bland annat lätta fordon. Reglerna gäller för transporter med fordon som:

1. *används för godstransporter, dock inte posttransporter, om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,*
2. *används i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211),*
3. *används för skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning, om bilen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämplig för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedd för detta ändamål, eller*
4. *används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter eller för utfodring av djur.*

Den som kör denna typ av transporter ska föra en personlig tidbok där anteckningar om arbete och vila ska göras. Om det finns en godkänd och fungerande färdskrivare i fordonet får man använda den i stället för en personlig tidbok. Man behöver dock inte föra personlig tidbok när man utför vägtransporter av gods i förvärvsverksamhet, om transportererna har en underordnad betydelse i förvärvsverksamheten. Undantaget är dock förenat med att den sammanlagda körtiden under varje period om 24 timmar inte får överstiga 4 timmar och 30 minuter.

5.5 Vägarbetstid

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete gäller för mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare och som utför vägtransporter som omfattas av de gemensamma kör- och vilotidsreglerna. Det innebär således att även den som tillämpar ett nationellt undantag för kör- och vilotider alltså omfattas av vägarbetstidslagen. I lagen regleras bland annat arbetstid och raster. Genom kollektivavtal kan dock vissa undantag göras från delar av lagen och med stöd av föreskrifter som meddelats med stöd av lagen finns bestämmelser om undantag för egenföretagare som motsvarar de undantag som kan göras genom kollektivavtal.

Med arbete avses hela tidsperioden från arbetets början till arbetets slut. Där ingår körning, lastning och lossning inklusive övervakning av detta, hjälp till passagerare som stiger av eller på fordonet, rengöring och tekniskt underhåll, administrativa formaliteter med exempelvis polis eller tull och annat arbete som handlar om att säkerställa fordonet, lastens och passagerarnas säkerhet. Även väntetid, det vill säga den tid som anställda/inhyrda inte fritt kan disponera över utan som de måste befinna sig på arbetsställena beredda att utföra arbete, räknas som arbete.

6 Trafikreglering

6.1 Generellt om trafikregler

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Den innehåller bland annat generella trafikregler och särskilda trafikregler som meddelas genom föreskrifter efter bemyndigande i förordningen. Bland de generella reglerna finns sådana regler som är specifika för vissa fordonsslag. För tung lastbil gäller bland annat att det inte får föras med högre hastighet än 90 kilometer i timmen på motorväg och motortrafikled och 80 kilometer i timmen på övriga vägar. Var tunga lastbilar får föras kan begränsas genom särskilda trafikregler om miljözon.

6.2 Trafikregler som berör lastbil

De regler som gäller för alla fordonsförare gäller även för förare av lastbil, såväl lätta som tunga lastbilar. Därutöver finns regler som särskilt gäller förare av lastbil, eller förare av tung eller lätt lastbil.

6.2.1 Regler om tung lastbil

I miljözon klass 1 får tunga lastbilar föras endast om den första registreringen, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år oräknat. I miljözon klass 3 får tunga bussar och tunga lastbilar föras endast om fordonet³⁴ är

- a) ett fordon med endast eldrift (elfordon),
- b) ett bränslecellsfordon (vätgasfordon),
- c) ett gasdrivet en- eller tvåbränslefordon (gasfordon) och fordonets motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde kraven angående gränsvärden för utsläpp³⁵, eller
- d) ett hybridelfordon som drivs med elektrisk energi från extern laddning (laddhybrid) och fordonets motor vid

³⁴ Enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008, i den ursprungliga lydelsen,

³⁵ som anges i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, i lydelsen enligt kommissionens förordning 133/2014

tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de angivna gränsvärdena för utsläpp³⁶.

6.2.2 Regler om lätt lastbil

För lätta lastbilar finns det, till skillnad mot tunga lastbilar, ingen särskild bestämmelse om högsta tillåtna hastighet som gäller för fordonsslaget. Den som för en lätt lastbil ska därför följa den hastighet som är föreskriven för vägen.

I miljözon klass 2 får lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar framföras. Fordon som har gnisttänd förbränningsmotor eller kompressionständermotor får föras endast om fordonet vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde kraven angående gränsvärdena för utsläpp³⁷.

I miljözon klass 3 får lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar föras endast om fordonet³⁸ är

- a) ett fordon med endast eldrift (elfordon),
- b) ett bränslecellsfordon (vätgasfordon), eller
- c) ett gasdrivet en- eller tvåbränslefordon (gasfordon) och fordonets motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde kraven angående gränsvärdena för utsläpp³⁹.

6.3 Lokala trafikföreskrifter samt enskild vägs ägares beslut om trafik med motordrivna fordon

Särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. De särskilda trafikreglerna får avse bland annat följande:

- förbud mot trafik med fordon,
- förbud mot omkörning,

³⁶ som anges i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009, i lydelsen enligt kommissionens förordning 133/2014

³⁷ som anges i tabell 1 och 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012

³⁸ enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6), i den ursprungliga lydelsen,

³⁹ som anges i tabell 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 5 och Euro 6), i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012

- begränsning av högsta tillåtna hastighet,
- tillåtelse att stanna eller parkera fordon,
- förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon, eller
- axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt på motordrivna fordon eller fordonståg med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §.

Föreskrifter enligt ovanstående får avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag, eller fordon med last av viss beskaffenhet.

3 § Lokala trafikföreskrifter meddelas av följande myndigheter:

1. kommunen

a) i fråga om vilket område som enligt 1 § andra stycket 3 ska utgöra tätbebyggt område eller miljözon,

b) för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare,

c) för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering,

d) för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare, och

e) för terräng, och

2. Länsstyrelsen

a) i andra fall än som avses i 1,

b) i fråga om stopplikt och väjningsplikt enligt 1 § andra stycket 12 och 13 för vägar i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare, och

c) i fråga om sådana föreskrifter som avses i 1 § tredje stycket.

Polismyndigheten får meddela föreskrifter om ett beslut av kommunen eller länsstyrelsen inte kan avvaktas utan särskild olägenhet.

En enskild vägs ägare ska enligt 10 kap. 10 § trafikförordningen avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Ett sådant förbud får avse även fordon med viss största bredd, längd eller vikt. På enskilda vägar begränsas vikten vanligen till 3,5 ton eller 4 ton, åtminstone under tjällossningsperioder.

7 Trafiksäkerhet

7.1 Hastighet och krocksäkerhet

Ett fordon som drivs på alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – för transport av gods klassas som ett N2-fordon. Det innebär att det är en tung lastbil, vilket medför att fordonet regleras som ett tungt fordon inklusive hastighetsbestämmelser.

Som nämnts tidigare har en tung lastbil en högsta tillåtna hastighet om 90 kilometer i timmen på motorvägar och motortrafikleder och 80 kilometer i timmen på övriga vägar. För en lätt lastbil, det vill säga ett N1-fordon som högst får ha en totalvikt på 3 500 kg, gäller endast den generellt föreskrivna högsta tillåtna hastigheten. Den kan som högst vara 120 kilometer i timmen (på en motorväg som har hög standard). Ur ett krocksäkerhetsperspektiv, och därmed även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, är den lägre hastigheten för tung lastbil av stor betydelse trots den högre totalvikten.

Euro-NCAP har krocktestat skåpbilar i kategori N1. Många av de modeller som ingått i detta testningsprogram omfattar fordonmodeller som liknar de fordon som skulle kunna omfattas av undantagsmöjligheten. Skåpbilar är högre och tyngre och har vanligen styvare konstruktioner och högre höjd jämfört med personbilar. Vid kollisioner brukar skåpbilarnas storlek, styva konstruktioner och högre vikt drabba föraren/passagerarna i det mindre fordonet, vilket ökar sannolikheten för allvarliga personskador eller dödsfall i personbilen.⁴⁰

7.2 Stopp- och bromssträcka

Stoppsträckan på exempelvis en personbil är beroende av ett antal olika faktorer. Man kan räkna ut stoppsträckan enligt följande formel (AASHTO, 2011)⁴¹:

$$s = (0,278 * t * v) + v^2 / (254 * (f + G))$$

där

s är stoppsträcka (i meter);

t är förarens reaktionstid (i sekunder);

v är fordonets hastighet (i kilometer i timmen);

G är lutningen på vägbanan (decimal). Siffran är positiv uppför och negativ utför;

⁴⁰ Euro NCAP | Säkerhet hos skåpbilar 2021

⁴¹ Transportation.org – The home of transportation professionals och https://www.academia.edu/31621593/A_Policy_on_Geometric_Design_of_Highways_and_Streets

f är friktionskoefficienten mellan däcken och vägbanan. Där 0,7 vanligen anses motsvarar en torr väg bana medan en våt väg bana kan vara mellan 0,3 och 0,5.

Fordonsmassan ska i teorin inte påverka stoppsträckan eftersom den extra massan ökar friktionen mellan däcken och vägbanan vilket kvittas mot energin från den högre massan. En skåpbil som är fullastad kommer dock troligtvis att ha en längre bromssträcka än samma skåpbil utan last. Det beror på att däcken, fjädringssystemet och bromssystemet är i regel inte är dimensionerade för maximala belastningar vid en maximal last. En långtradare av typ N3 (tung lastbil > 12 000 kg) med luftbromsar har en fördröjningseffekt i tid fram till en maximal bromsning vilket leder till längre stoppsträckor.⁴² Det är fordonets hastighet vid inbromsningen som påverkar stoppsträcka mest (Hartman, 2014). Vid ett vinterväglag på vägbanan kan friktionskoefficienten (f) vara mycket lägre än torr asfalt – exempelvis $f = 0,3$ som motsvarar nysandad packad snö (Trafikverket, 2012). Det ökar stoppsträckan väsentligt.

7.3 Överlast

Undantagsmöjligheten specificerar att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande får bero på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon. Lastkapacitet har tolkats som maximilast för fordon.

Maximilasten varierar mycket mellan olika N1-fordon, vilket gör det svårt att säga något generellt om vad som kännetecknar den typen av fordon. Även lastvolymen varierar men inte alltid i proportion till lastvikten. Lastvolymen är ofta betydligt större än vad man kan anta utifrån uppgifter om maximilast, vilket kan resultera i överlast om man inte har väldigt lätta men utrymmeskrävande kollin. Föraren är ansvarig för att fordonet inte är överlastat. Att föra en personbil eller lastbil med överlast kan leda till penningböter (se Riksåklagarens föreskrifter (SFS 1999:178) och ordningsbot för vissa brott och lagen (1972:435) om överlastavgift för aktuella belopp). Det är också farligt för föraren och andra trafikanter eftersom man överskrider begränsningarna för vad fordonet är designat för att klara av i form av bromskapacitet, fjädring och chassiegenskaper samt krockvårdsskydd.

⁴² Se även amerikanska myndigheten Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) för ytterligare information, [Long Stopping Distances | FMCSA \(dot.gov\)](#) och delstat Utahs information, [Stopping Distances - Truck Smart \(utah.gov\)](#).

7.4 Termisk rusning och andra risker

Termisk rusning och andra risker som är specifikt associerade med alternativa drivmedel har en direkt koppling till säkerhet och indirekt koppling till trafiksäkerhet.⁴³ Riskerna kommer från brandrisken från gas och eldrivna fordon vilket kan vara en fara för räddningstjänsten och förare/passagerare (Thors, Wingfors, Fredman, Hägglund, Tengell & Tunell, 2016).

Det finns både kemiska och elektriska risker med litiumjonbatterier. Den största risken är att ett batteri kan hamna i en så kallad termisk rusning. Det innebär att batteriet har blivit instabilt vilket ger upphov till en accelererande temperaturökning. Orsaker kan vara mekanisk påverkan, till exempel en deformation på grund av yttre påverkan på batteriet. En elektrisk påverkan kan också uppstå, exempelvis genom återkommande djupurladdning och överladdning. En påbörjad termisk rusning kan endast bromsas genom kylning, men kan inte stoppas förrän energin är förbrukad. Brandförloppet kan vara häftigt och svårsläckt (MSB, 2020).

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) håller på att utveckla en vägledning som omfattar taktik, metod och teknik för räddningspersonalens hanterande av gasfordon som är inblandade i olyckor. Vägledningen riktar sig i första hand till räddningstjänstens personal, men målsättningen är att även annan personal som arbetar i samband med trafikolyckor, fordonsbränder eller liknande händelser ska ha nytta av den. Vägledningen ska sprida erfarenheter från olyckor till räddningspersonal och fordonsindustrin som ett led i att förbättra säkerheten.⁴⁴

I en promemoria från MSB konstateras att riskerna för dessa bränder är relativt låga i dagsläget men karaktären på bränderna kräver nya rutiner och andra risker uppstår (Bergholm, 2020).

7.5 Utbildning

Eftersom förare med behörighet B inte är utbildade för och inte heller vana vid att framföra tyngre fordon uppstår frågan om det borde krävas utbildning. Det har inte varit en förutsättning för undantagsmöjligheten men i de länder som infört liknande undantag tidigare har det varit krav på särskild utbildning för att få framföra fordonen. Transportstyrelsen ser också behovet eftersom de som enbart har behörighet B troligen inte känner till många regler som gäller för fordon med totalvikt över 3,5 ton, till exempel regler för yrkestrafik, lastsäkring, färdskrivare och kör- och vilotider,

⁴³ <https://www.msb.se/sv/publikationer/vagledning-raddningsinsats-dar-litiumjonbatterier-forekommer/>

⁴⁴ <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/raddningstjanst-och-raddningsinsatser/metod-och-teknikutveckling-for-raddningstjansten/>

vägarbetstid med mera. Dessa regler är dock något som ingår i kunskapskraven för behörighet C1.

8 Diskussion

Transportstyrelsen fick i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Utgångspunkten var en undantagsmöjlighet utifrån EU:s körkortsdirektiv. Rapporten redovisar hur dagens regler ser ut och vad ett införande av en sådan regeländring skulle innebära.

En aspekt som kanske inte betonats nog är att det redan i dag är fullt möjligt att på den svenska marknaden köpa och sedan i trafik använda den typ av fordon som beskrivs här, det vill säga sådana som drivs av alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3 500 men inte 4 250 kg, men inte med behörighet B. En förare med behörighet C1 eller högre får köra sådana fordon. Företag med förare som har C1 eller C behörigheter kan redan i dag utnyttja sådana fordon. När det gäller lastkapacitet hos dagens fordon har några tillverkare valt att inte utnyttja möjligheten att en lätt lastbil får väga upp till 3 500 kg. Vi vet inte vilka avvägningar som gjorts i deras designprocess. Tillverkare av elfordon med en totalvikt på 3 100 kg kan ändå erbjuda en lastvikt som är jämförbar med motsvarande dieselfordon. Tillverkarna av lätta lastbilar kan alltså redan i dag erbjuda elfordon med jämförbar lastkapacitet som motsvarande modell med diesel som drivmedel utan en totalvikt som överskrider gränsen på 3 500 kg.

Vi har i utredningen kommit fram till att det inte är lämpligt att införa undantagsmöjligheten för körkort med behörighet B. Vi konstaterar att man när undantagsmöjligheten infördes i körkortsdirektivet endast utgått från behörighetsaspekten och inte tagit hänsyn till de internationella reglerna för typgodkännande av fordon. Dessutom innehåller förslaget ett antal krav på fordonet som är svåra att förstå och ännu svårare att kontrollera; exempelvis skulle varken en förare eller polis kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven med dagens tillgängliga information.

Först och främst är det legalitetsprincipen som är motiveringen till Transportstyrelsens ställningstagande om lämpligheten av att införa undantagsmöjligheten. Legalitetsprincipen innebär att inget straff får utdömas om gärningen inte anges i lag eller annan författning och att en lag måste vara så pass precist och bestämt utformad att den kan förstås av dem som ska tillämpa lagen.

8.1 Vad innebär undantagsmöjligheten för individer, företag och samhälle?

Utredningen har undersökt förutsättningarna för ett införande av undantagsmöjligheten och funnit många faktorer som underminerar förutsättningarna för ett effektivt införande. I Tabell 4. presenteras en kort summering utifrån vilka regler som gäller i dag samt vad ett genomförande skulle medföra i form av för-, respektive nackdelar för *individen*, *företag* och *samhället*. Uppräkningen omfattar såväl stora som små fördelar och nackdelar.

Fördelar med undantagsmöjligheten för *individen* kan påstås vara att en enskild inte behöver skaffa en högre körkortsbehörighet än B för att föra fram ett fordon på högst 4 250 kg enligt förslaget. Samma förare behöver inte heller skaffa ett yrkeskompetensbevis. Detta kan dock ses som en nackdel för samhället eftersom förare med behörigheter för tunga fordon samt yrkeskompetensbevis generellt är mer utbildade. Dessutom ställs högre krav på förare av tunga fordon genom hälsokontroller efter en viss ålder. Nackdelar för individen kan vara att de har sämre kunskap och kännedom om vilka regler som gäller för tunga fordon vilket kan leda till exempelvis böter vid överträdelser. Det är en nackdel för individen om det inte går att avgöra vilka fordon som omfattas av undantagsmöjligheten och därmed om det är ett regelbrott att framföra ett visst fordon med behörighet B.

Fördelar med undantagsmöjligheten för *företag* kan vara att de inte behöver rekrytera och avlöna chaufförer med C1 eller högre körkortsbehörigheter. Det är oklart om en oförändrad lastvikt gentemot lätta lastbilar är en fördel eller en nackdel. Om den begränsade lastvikten på befintliga lätta lastbilar som drivs med diesel upplevs som ett problem är det en nackdel för företag att lastvikten måste vara oförändrad. Nackdelar för företag med undantagsmöjligheten är många. Till skillnad från en lätt lastbil behöver en tung lastbil besiktas redan från första året och därefter årligen vilket kostar mer. Dessutom finns färre besiktningstationer för tunga fordon jämfört med besiktningstationer för lätta fordon. Besiktningavgiften är dessutom generellt högre. En färdskrivare måste installeras i fordonet, företag måste införa rutiner för en korrekt hantering samt utbilda personal i dessa rutiner. Företag behöver även utbilda förare med behörighet B i kraven som finns för tunga fordon. En fartbegränsare behöver installeras och de lägre hastigheter som gäller för tunga fordon kan, i jämförelse med en lätt lastbil, ge längre restid. Tungas fordon hamnar utanför dagens bonus-malus-system⁴⁵.

⁴⁵Bonus malus-systemet gäller för nya personbilar klass I och II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar. Se även: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2020/12/prop.-20202168/>

Tabell 4 Sammanfattning av vad ett införande av undantagsmöjligheten skulle innebära för individ, företag och samhälle om man ersatte dagens lätta lastbilar med fordon som omfattas av undantagsmöjligheten. Gröna rutor är fördelar och röda nackdelar (gråa rutor är en oklar fördel/nackdel).

Individ
Behöver inte högre behörighet än B
Behöver inte yrkeskompetensbevis
Behöver känna till kraven för tunga fordon
Regler som inte kan kontrolleras
Företag
Behöver inte rekrytera och avlöna chaufförer med C1 eller högre
Oförändrad lastvikt gentemot lätta lastbilar
Besiktning varje år
Färre besiktningstillfällen
Högre avgift för besiktning
Behöver införa rutiner för färdskrivare
Behöver utbilda förare i krav för tunga fordon
Begränsad tillgång till vissa vägsträckor pga vikt
Kostnad för installation av hastighetsbegränsare
Kostnad för installation av färdskrivare
Tunga fordon hamnar utanför bonus-malus-systemet
Lägre tillåten hastighet (kan påverka restid)
Samhälle
Eventuellt mindre utsläpp
Eventuellt ändrade trafikflöden pga. lokala trafikföreskrifter för tung lastbil
Eventuellt krävs ändring av lokala trafikföreskrifter avseende tillåten bruttovikt upp till 4,25 ton
Förare utan yrkeskompetensbevis
Eventuellt ökad olycksrisk med förare som kör fordon som är tyngre än de är vana vid utan utbildning
Kostnad för att utveckla process för verifiering
Kostnad för att utbilda polis
Kostnad för att ändra i VTR
Regler som inte kan kontrolleras
Kostnad regelutveckling
Kostnad för verifikationsförfarandet
Svårt att identifiera dessa fordon vid hastighetskontroll

Fördelar med undantagsmöjligheten för *samhället* kan vara mindre växthusgasutsläpp. Betydande minskningar av växthusgaser förutsätter dock betydande övergångar till alternativa drivmedel. Nackdelar för samhället är dock många och i viss mån av graverande natur. Främsta nackdelen ur ett rättssäkerhetsperspektiv är att undantagsmöjligheten inte kan kontrolleras. För samhället är det inte odelat positivt för säkerheten att en förare med en lägre behörighet får köra ett tyngre fordon på behörighet B och utan YKB. YKB finns eftersom att köra tyngre och större fordon kräver mera kunskap och innebär ett större ansvar för (allas) säkerhet och miljön. I YKB-utbildningen ingår även kunskap om alternativa drivmedel. Det är också en nackdel för samhället genom ökade kostnader för utbildningen av poliser, utvecklingen av VTR och för att utveckla processer för verifikationen av dessa fordon enligt undantagsmöjligheten. För samhället är det en nackdel att dessa fordon lär vara svåra för polisen att identifiera vid exempelvis en hastighetskontroll när de ser ut som lätta lastbilar men ska följa reglerna för tunga lastbilar.

Undantagsmöjligheten omfattar två huvudkomponenter:

- själva fordonet, och
- en människa med ett körkort som ger vissa behörigheter.

Förslag till författningsändringen och även detta uppdrag behöver ta hänsyn till båda komponenterna för att undantagsmöjligheten eventuellt ska kunna aktualiseras i det nationella regelverket.

Vi menar att det därför är främst en fråga om rättsprinciper. Den så kallade legalitetsprincipen i svensk lag är den primära motiveringen till Transportstyrelsens ställningstagande. Legalitetsprincipen innebär att inget straff får utdömas om gärningen inte anges i lag eller annan författning. Legalitetsprincipen kommer till uttryck i regeringsformen, brottsbalken och Europakonventionen.⁴⁶ Av legalitetsprincipen följer att en lag inte får tillämpas retroaktivt eller analogt till nackdel för den tilltalade och att en lag måste vara så pass precist och bestämt utformad att den kan förstås av dem som ska tillämpa lagen. Legalitetsprincipen kan sägas vara härledd ur den så kallade konformitetsprincipen (Jareborg, 2001). Konformitetsprincipen innebär att straff eller annan brottspåföljd endast får drabba en person som kunnat – det vill säga haft förmåga och tillfälle att – rätta sig efter lagen.

Undantagsmöjligheten gör visserligen att dessa fordon får köras med behörighet B, men att sådana fordon över 3 500 kg kategoriseras som tung lastbil har andra följder som kan göra möjligheten mindre attraktiv.

⁴⁶ Se 2 kap. 10 § regeringsformen, 5 § första stycket lagen (1964:163) om införande av brottsbalken, samt artikel 7 mom. 1 Europarådets konvention den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Konventionen gäller som svensk lag enligt SFS 1994:1219.

Ytterligare aspekter som lett fram till Transportstyrelsens ställningstagande presenteras nedan.

8.2 Vad säger Wienkonventionen om behörighet B?

Undantagsmöjligheten kan ifrågasättas utifrån de krav på körkort som anges i FN:s konvention om vägtrafik. I Wienkonventionen⁴⁷ fastställs de flesta grundläggande reglerna om bland annat trafikregler och körkort. Sverige har ratificerat Wienkonventionen, och det innebär att förplikta sig att följa den. I Wienkonventionens bilaga 6, punkt 8 och 9 anges körkortsbehörigheter och viktbegränsningar för dessa. Enligt de körkortskategorier som anges i bilagan är högsta vikt för behörighet B 3 500 kg. Dock ger punkt 10 utrymme för att införa behörigheter och underkategorier av andra fordon än de som tas upp under körkortskategorierna. Beteckningarna för sådana kategorier eller underkategorier bör då inte likna symboler som används i konventionen (se Tabell 1) för att undvika att de förväxlas. Transportstyrelsen konstaterar att konventionens krav inte är förenliga med undantagsmöjligheten i körkortsdirektivet.

8.3 Vilka regler skiljer mellan lätt lastbil och tung lastbil?

Svenska regler är inte bara kopplade till EU-regler utan också andra internationella överenskommelser, exempelvis indelning i fordonskategorier enligt definition i UNECE:s resolution om fordonskonstruktioner. I den går gränsen mellan lätt och tung lastbil (N1 respektive N2) just vid 3 500 kg. I och med att dessa fordon kategoriseras som tunga lastbilar måste de regler som gäller tunga lastbilar följas.

Det innebär att:

- man måste följa kör- och vilotider och därmed krav på att använda färdskrivare och förarkort (vilket förutsätter rutiner hos förare och rutiner hos företagen för hantering av färdskrivare),
- man måste följa bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
- högsta tillåtna hastighet är 80 kilometer i timmen (90 kilometer i timmen på motorvägar och motortrafikleder),
- fartbegränsare måste installeras i fordonet,
- fordonsbesiktning sker från första året (och till en högre kostnad), och

⁴⁷ Convention on Road Traffic done at Vienna on 8 November 1968.

- besiktning görs vid stationer där tunga fordon (N2) kan besiktas (nationellt finns cirka 170 sådana, jämfört med cirka 500 för lätta fordon (N1)).

Dessutom finns det särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter som gäller för tunga lastbilar, men inte lätta lastbilar, exempelvis på broar eller genomfartsvägar. Detta kan leda till längre körsträckor för fordon som skulle omfattas av undantagsmöjligheten.

Att det är andra regler som blir aktuella kan göra det mindre attraktivt för företagen att använda sig av undantagsmöjligheten och det utgör också skäl för att förespråka lämplig utbildning för förarna.

Om dagens förare med körkort för behörighet B ska köra dessa fordon måste de kunna hantera färdskrivare samt känna till och följa de regler som gäller tunga lastbilar. De företag som skaffar sådana fordon måste vara medvetna om att det inte bara är vikten som skiljer, utan att det handlar om en annan fordonsklass med andra förutsättningar.

Själva syftet med att ha olika behörigheter är att förarna ska ha de kunskaper och färdigheter som krävs för just de fordonen. Det är därför inte orimligt att kräva att förarna av fordon som väger mer än 3 500 kg ska ha visat att de kan föra dessa och har de erforderliga kunskaperna genom ett förarprov för minst behörighet C1, men det förutsätts inte i undantagsmöjligheten.

8.4 Vilka faktorer komplicerar ett eventuellt införande?

När det gäller körkortsinnehav bedöms det inte vara nödvändigt att ta hänsyn till om körkortet varit återkallat eller spärrat under någon del av den tiden. Det är sannolikt en förhållandevis liten grupp som av den anledningen inte uppfyller kraven på två års innehav trots att det gått minst två år sedan första utfärdande. Att fastställa vilka som har haft behörighet B i minst två år är alltså enkelt, men utifrån tillgänglig information och med hjälp av nuvarande system och rutiner går det alltså inte att identifiera och kontrollera de fordon som kan vara aktuella för undantagsmöjligheten.

Undantagsmöjligheten förutsätter en jämförelse av vikt och lastkapacitet med traditionellt drivna fordon. En del länder har skrivit in undantagsmöjligheten i sina körkortslagar men utifrån vad vi fått reda på verkar inga ha fungerande system för att kontrollera efterlevnaden och lagföra överträdelse. De länder som har svarat på våra frågor om hur denna jämförelse går till har svarat att den inte görs (Tyskland och Spanien) eller – i Norges och Ungerns fall – att det ännu inte finns några fordon av den typ som undantagsmöjligheten gäller. Irland säger sig utgå från tillverkarnas uppgifter, men har inte gett några detaljer om hur jämförelsen går till.

Österrike, som ännu inte infört just dessa regler, har kommit fram till att det inte går att göra en sådan jämförelse i dag.

Även Transportstyrelsen har konstaterat att detta inte är möjligt att kontrollera utifrån dagens fordonsinformation. Även om det på typgodkännandet (CoC), finns uppgift om extra vikt för alternativ framdrivning är det enbart för fordon som utnyttjar möjligheten att godkännas med en högre totalvikt (till exempel ett N3 fordon) än vad som annars är tillåtet och inte för fordon som inte nyttjar denna möjlighet, till exempel fordon i kategori N2.

Eftersom uppgiften om framdrivningssystemets vikt ändå tas fram i dag inför godkännandet av vissa fordon, så finns förutsättningar att den ska kunna anges även för N2. I det fall ett fordon konverteras i efterhand till drift med alternativt bränsle, finns möjlighet till direkt jämförelse mellan fordonets vikt med alternativt bränsle och fordonets vikt med diesel- eller bensindrift. Det kan i ett sådant fall vara möjligt att se om en ökning av tjänstevikten beror på framdrivningssystemet. Att föra in en uppgift om framdrivningssystemets extra vikt i VTR enbart för efterkonverterade fordon vore dock inkonsekvent. En möjlighet skulle kunna vara att tillverkaren på eget initiativ anger uppgiften om framdrivningssystemets extra vikt. Tillverkaren eller importören kan sedan ansöka om att registrera uppgiften i VTR. Det kan dock inte säkerställas genom frivilliga initiativ att uppgiften finns tillgänglig för dessa fordon. För att uppfylla undantagsmöjlighetens krav behövs dessutom uppgift om lastkapacitet.

Liknande grundfordon för godstransport kan utformas på många olika sätt och därmed ha olika vikter och lastkapacitet. Detta kan göra en bedömning av om ett fordon som drivs med alternativt drivmedel har samma lastkapacitet som en diesel- eller bensindriven motsvarighet komplexare. Om en fordonstillverkare skulle marknadsföra exakt samma fordon fast med olika typer av drift kan man göra jämförelsen, men den möjligheten finns inte för fordonstillverkare som enbart producerar exempelvis elbilar. Det finns i dagsläget ingen fastställd process för hur en jämförelse utifrån undantagsmöjligheten ska gå till och vem eller vilka som ska ansvara för förfarandet. Det är inte helt lätt att se hur man skulle kunna åstadkomma en sådan process.

Oavsett den slutliga utformningen av processen är såväl utformning som drift förenat med kostnader och involverar flera instanser. Det skulle ta tid och krävas utbildningsinsatser innan man skulle kunna börja tillämpa processen. Kostnaderna för att möjliggöra, utarbeta, bygga upp och underhålla de system som krävs kvarstår oavsett hur många som använder sig av undantagsmöjligheten.

Lastkapaciteten (tolkat som maximilast) för N1-fordon varierar kraftigt, vilket gör det svårt att säga något generellt om vad som kännetecknar den typen av fordon. Även lastvolymen varierar men inte alltid i proportion till lastvikten. Lastvolymen är ofta betydligt större än vad man kan anta utifrån uppgifter om maximilast, vilket kan resultera i överlast om man inte har väldigt lätta men utrymmeskrävande kollin. I många av dessa rymliga lätta lastbilar kan man endast lasta mellan 20 till 40 kg per kubikmeter lastvolym. Detta är dock ett generellt problem och gäller såväl lätta lastbilar som eventuella fordon som omfattas av undantagsmöjligheten. Om man har en bakgavellyft väger en sådan en hel del vilket minskar maximilasten.

Utifrån FN:s regelverk klassificeras fordon som är ägnade åt godsbefordran över 3 500 kg som tunga lastbilar. Det är inte något som förändras utifrån undantagsmöjligheten. Undantagsmöjligheten är också enbart en nationell regel, så förare som tänker utnyttja möjligheten kan inte korsa rikets gränser med fordon som omfattas av undantaget, exempelvis över till grannländerna i Norden.

8.5 Kan man modifiera bestämmelsen eller tillämpa andra undantag?

Det går inte att genomföra undantagsmöjligheten i direktivet i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Enligt vår tolkning behöver alla förutsättningarna som anges i körkortsdirektivet vara uppfyllda om en medlemsstat ska få tillåta körning utifrån denna undantagsmöjlighet. Däremot är det inte en tvingande bestämmelse på så sätt att alla måste tillämpa den. Det är upp till varje land att avgöra om man vill använda sig av denna möjlighet.

Att ändra EU-regler kräver tid och förhandlingar med många parter. Just nu pågår en revision av körkortsdirektivet (2006/126/EG). Det finns möjligheter att komma med inspel och förslag under revisionsarbetet. Det kan ske dels genom en så kallad ”Open Public Consultation” Q4 2021/Q1 2022 där det är möjligt för intressenter och allmänheten att lämna synpunkter på det som föreslås, dels genom Sveriges representation i EU:s Körkortskommitté. Enligt EU-kommissionens tidplan för revisionen är avsikten att ta beslut om ett nytt, fjärde körkortsdirektiv i slutet av 2022.

Även efter beslut om nya direktiv kan det vara en tämligen lång process innan det kan tillämpas i svensk lagstiftning. Tredje körkortsdirektivet fastställdes i slutet av 2006. Propositionen om genomförandet i Sverige kom i slutet av 2011 och det nya bestämmelserna började tillämpas i januari 2013. Därefter har ett antal ändringar gjorts i direktivet (det finns 11 ändringar i den konsoliderade versionen) och nu pågår alltså en totalöversyn inför ett nytt körkortsdirektiv.

8.5.1 Ytterligare undantag från kör- och vilotider samt färdskrivare

Varje medlemsstat får inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat, medge vissa undantag från kraven på kör- och vilotider.⁴⁸ Flertalet sådana nationella undantag har införts i Sverige (se avsnitt 5.3.2). Ett undantag som dock inte är infört är det som gäller:

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 7,5 ton.

Att införa ett sådant nationellt undantag skulle innebära, under förutsättning att samtliga kriterier uppfylls, att det i vissa fall skulle vara möjligt att köra dessa fordon utan krav på färdskrivare. Någon annan möjlighet att undkomma kravet på kör- och vilotider samt färdskrivare finns inte så länge fordonet väger mer än 3,5 ton och det är fråga om kommersiella transporter. Det ska dock noteras att detta undantag inte enbart skulle komma att gälla för de fordon som är föremål för denna utredning utan för samtliga fordon som anges i undantaget. Om det däremot avser en icke-kommersiell transport av gods omfattas dessa fordon av det EU-gemensamma undantaget för fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton (se punkt 9 i sektion 5.3.1).

Vilka konsekvenser ett sådant införande skulle medföra har inte ingått att utreda i detta uppdrag då den frågan är större i sitt sammanhang. Vår bedömning är vidare att även om ovan angivna undantag skulle införas i svensk rätt, kommer det att finnas åtskilliga godstransporter på detta område som utförs inom en betydligt större radie än 100 km från den plats där företaget är beläget. Det skulle också medföra att en del av dessa godstransporter är undantagna från kravet på kör- och vilotider samt färdskrivare och att andra är det inte. Det kan leda till stor osäkerhet kring vilka regler som gäller, både för de företag som har att följa reglerna och för de myndigheter som ska kontrollera att reglerna efterlevs.

Om man väljer att införa ytterligare undantag från kraven på kör- och vilotider samt färdskrivare, för vissa godstransporter som inte överstiger 7,5 ton, kan man istället överväga att införa andra krav som också syftar till en ökad trafiksäkerhet. Det är möjligt att föreskriva att dessa transporter istället ska omfattas av bestämmelserna i förordningen (1994:1297) om vilotid vid vissa vägtransporter inom landet. Med en sådan reglering kan högre trafiksäkerhet uppnås genom att det åtminstone ställs krav på dygnsvila för dessa chaufförer, utöver de bestämmelser som följer av

⁴⁸ Enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

vägarbetstidslagstiftningen (se avsnitt 5.4 och 5.5). En sådan reglering blir då jämförbar med de transporter som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar eller för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder, som också är undantagen från kraven på kör- och vilotider (se avsnitt 5.3.2 och 5.4).

8.5.2 Undantag från kravet på yrkesförarkompetens

Genom att, under vissa förutsättningar, tillåta att man kör en tung lastbil med behörighet B undkommer man kravet på yrkesförarkompetens, eftersom det endast gäller för de tyngre körkortsbehörigheterna (C1, C1E, D1, D1E, C, CE, D och DE).

Om det är så att kravet på yrkeskompetensbevis uppfattas som alltför betungande i kombination med körkort behörighet C1 anser vi att man istället bör överväga ett undantag från kravet på yrkesförarkompetens. Ett sådant undantag kan dock inte beslutas nationellt utan kräver en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG. Undantaget måste då beslutas genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet (det kan alltså inte beslutas genom ett kommittéförfarande).

Avsikten med att införa krav på grundläggande yrkesförarkompetens och återkommande fortbildning för förarna var dock särskilt att förbättra trafiksäkerheten. Andra bärande delar som ingår i yrkesförarkompetensen är arbetsmiljö och minskad miljöpåverkan. Genom att införa en möjlighet att köra dessa fordon med behörighet B, alternativt att undanta vissa transporter från kravet på yrkesförarkompetens, så förlorar man trafiksäkerhetssyftet.

8.6 Infrias farhågor och förhoppningar?

Om vi antar att den beskrivna undantagsmöjligheten skulle införas, vad skulle det få för konsekvenser för trafiksäkerhet och miljö?

8.6.1 Trafiksäkerheten

Transportstyrelsen föreslår inte att undantagsmöjligheten tillämpas i Sverige men har ändå belyst trafiksäkerheten för ett fordon som omfattas av undantagsmöjligheten och potentiella konsekvenser av ett sådant införande. Generellt sett anses inte ett sådant fordon utgöra en ökad trafiksäkerhetsrisk. Till stor del beror det på att ett fordon som omfattas av undantagsmöjligheten klassas som en tung lastbil (N2) och därmed även omfattas av de hastighetsbegränsningarna som gäller för dessa.

Vid kollisioner brukar dock skåpbilarnas (exempelvis N1 fordon) storlek, styva konstruktioner och högre vikt drabba förare/passagerarna i det mindre fordonet,⁴⁹ vilket ökar sannolikheten för allvarliga personskador eller dödsfall i personbilen. Det gäller skåpbilar generellt och inte enbart N2 fordon enligt undantagsmöjligheten, men rent allmänt kan ett fordon med högre vikt orsaka mer skada vid en kollision.

Fordon med överlast är generellt ett problem och att inte överlasta N1 fordon med stora lastutrymmen, upp till 20 kubikmeter, utgör en utmaning. Exempelvis skulle en lätt lastbil (som går på fossilbränsle) ha en maximal lastvikt på cirka 700–1 000 kg. Att köra med överlast har negativa konsekvenser för säkerheten där ett fordon är designad för vissa maximala vikter med avseende på till exempel bromsar, fjädringar och deformationszoner vid krock.

Många transportföretag som har lätta lastbilar vill även ha en bakgavellyft av praktiska skäl och kanske arbetsmiljöskäl. De väger dock cirka 200 kg vilket reducerar lastvikten som är möjlig för fordonet. Föraren har ett ansvar att inte överlasta sitt fordon.

8.6.2 Miljön

Miljöaspekter kan gälla utsläpp eller resurspåverkan. Rena elfordon samt vätgasfordon brukar benämnas nollutsläppsfordon eftersom de inte släpper ut några hälsoskadliga avgaser vid drift. Fordonsgasen som tankas i dag i Sverige bidrar inte till några större nettoutsläpp av koldioxid vid förbränning, men de flesta lättare gasfordon är så kallade bifuel-fordon och kan tankas med både gas och bensin. Beroende på hur fordonen tankas varierar miljöpåverkan vad gäller hälsoskadliga utsläpp samt nettoutsläpp av koldioxid. Fordon med förbränningsmotor, som laddhybrider och fordon som drivs av fordonsgas, släpper ut avgaser som även kan ha hälsomässig påverkan lokalt.

Om man skulle införa regler utifrån undantagsmöjligheten innebär det att även så kallade laddhybrider omfattas. Dessa kan drivas av såväl elektricitet som fossila bränslen. Effekten på utsläppen varierar förstås utifrån i vilken utsträckning man använder eldrift respektive förbränningsmotor. Om regleringen får som effekt att man ersätter dagens lätta lastbilar med tyngre fordon i form av laddhybrider och använder förbränningsmotorn, får det inte någon större gynnsam effekt på utsläppen.

Oavsett drivmedel orsakar fordonet ändå exempelvis utsläpp till luft och mark av partiklar från däck, väg och bromsar.

⁴⁹ Euro NCAP | Säkerhet hos skåpbilar 2021

Produktionen av vätgas samt elektricitetens ursprung kan inverka på miljöbedömningen. I helhetsbilden ingår också tillverkning och återvinning av batterier. Även om all elektricitet som användes kom från förnybara källor eliminerar det inte alla koldioxidutsläpp som uppstår i samband med utvinning av mineraler till batterier, återvinning av batterier, konstruktion och distribution av fordon. Även om situationen är annorlunda för lastbilar finns dock analyser som visar att en övergång till eldrivna personbilar skulle leda till betydande utsläppsminskningar (Knobloch, m.fl., 2020).

8.6.3 Intresset och behovet

Effekternas storlek beror naturligtvis på om det är många som utnyttjar den givna möjligheten. Som tidigare nämnts kan intresset dämpas av att det ändå uppfattas som krångligt till följd av kraven som ställs för att framföra tunga lastbilar. En annan faktor som kan påverka intresset för fordon som omfattas av undantagsmöjligheten är hur nödvändigt det är att kunna utnyttja den extra vikten. Som exemplifierats i avsnittet 4.3 om Fordonsregler är det inte givet att ett fordon som drivs av el eller andra alternativa drivmedel är mycket tyngre än ett som drivs av traditionella drivmedel. En översikt av fordon med fordonsår 2020 visar att det finns stor variation men även att tillverkare av lätta lastbilar kan erbjuda elfordon med liknande lastkapacitet som dieselfordon.

I dialogen med branschen presenterades en bild av att dagens alternativt drivna fordon hade betydligt lägre lastvikt än dieseldrivna fordon. Vi har inte fått samma uppfattning vid den kartläggning som gjorts av lätta lastbilar. Den visar att det är stora variationer både när det gäller totalvikt och lastvikt, men att det redan idag finns elfordon som kan konkurrera med dieselfordon när det gäller lastkapacitet. När det gäller hybridfordon och gasfordon har de oftast dubbla drivsystem vilket gör att de får högre vikt.

Även om förare som transporterar gods med behörighet B i dagsläget inte får framföra fordon vars vikt överstiger 3 500 kg är det inte det främsta hindret för övergång till alternativa drivmedel. En begränsning i nuläget är räckvidden, vilken i sin tur bland annat är kopplad till laddinfrastrukturen⁵⁰. Om fordon som drivs av gas, vätgas eller elektricitet ska kunna användas för transporter över hela landet, krävs en utbyggd infrastruktur för påfyllning och laddning.

Intresset för att få köra tyngre fordon med behörighet B är stort bland husbilsägare, men det är inte relevant i detta sammanhang. Att undantaget är begränsat till fordon som används för godstransporter gör att det inte kan utnyttjas för exempelvis husbilar eller andra tyngre personbilar.

⁵⁰ Se exempelvis Tanka gas - Energigas Sverige och Karta över elbilsaddplatser (uppladdning.nu)

Den tekniska utvecklingen går fort och intresset för att utveckla miljövänliga alternativ är stort. Även om man skulle komma på ett bra sätt att tillämpa bestämmelserna och välja att lägga den tid och de resurser som skulle krävas för att införa undantagsmöjligheten, är det möjligt att behovet försvinner redan innan ändringarna hunnit träda i kraft.

8.6.4 Alternativa vägar

Transportstyrelsen menar att det finns effektivare sätt att möta de behov som ligger bakom intresset för undantagsmöjligheten. Vi har inte utrett alternativ eftersom det inte ingått i uppdraget, men man kan tänka sig olika angreppssätt utifrån vad som tros vara problematiskt. Om det enbart är ekonomiska avvägningar som avgör vilka fordon man väljer kan ekonomiska incitament påverka det valet. Kraven vid offentliga upphandlingar kan påverka efterfrågan på alternativt drivna fordon. Om anledningen till att man inte redan idag väljer dessa fordon är att det är brist på förare med behörighet C1 eller högre kan man vidta ytterligare arbetsmarknadspolitiska åtgärder eller andra incitament för att utbilda fler förare. Eftersom dagens fordon ofta ligger under gränsen 3,5 ton kanske bättre batterier kan medföra att lastvikten och räckvidden kan ökas utan att överskrida den gränsen. Med utveckling av fyllningsstationer för vät-, eller biogas och en utbyggd laddinfrastruktur skulle räckvidden inte heller utgöra samma problem. För att minska utsläppen från inrikes transporter är det eventuellt inte ytterligare 750 kg utan att förändra lastkapaciteten som är lösningen. För att få miljöeffektiva transporter kanske det krävs färre men större fordon.

Mycket har hänt med teknikutvecklingen på den korta tid som har gått sedan direktivet formulerades. Exempelvis är det inte givet att en elbils design utgår från en chassidesign för ett traditionellt fossilbränslefordon. Det kan göra att det är mer än drivlinan som är annorlunda. Om man just vill gynna den här typen av fordon (enligt undantagsmöjligheten) skulle en undantagsmöjlighet som inte hade nuvarande formulering vara lättare att införa, exempelvis utan jämförelsekraven, för att minska växthusgasutsläppen. Kanske kan en annan internationell överenskommelse, till exempel på EU- eller FN-nivå, ge bättre förutsättningar för miljövänliga transporter eller nya möjligheter till undantag. Därför föreslår utredningen att istället för att införa detta undantag utifrån nuvarande förutsättningar bör Sverige aktivt arbeta för att förändra nuvarande bestämmelser i samband med revisionen av körkortsdirektivet som för närvarande pågår. I det fall de internationella konventionerna eller EU-reglerna ändras, bör Sverige göra en ny bedömning.

8.7 Utredningens begränsningar

Eftersom denna utredning kommit fram till att det inte är lämpligt att införa undantagsmöjligheten, har vi inte undersökt alla möjliga konsekvenser för trafiksäkerhet och miljö. Vi har inte heller undersökt konsekvenser av andra möjliga undantag, till exempel från bestämmelser om kör- och vilotider, som skulle kunna kopplas till färd med fordonen. Utredningen har genomförts på mindre än ett år vilket innebär att egen forskning inte har varit möjligt utan vi har sökt i aktuella forskningsdatabaser och dylikt.

9 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att man när undantagsmöjligheten infördes i körkortsdirektivet endast utgått från behörighetsaspekten och inte tagit hänsyn till fordonsreglerna. Direktivet innehåller ett antal krav på fordonet som är svåra att förstå och ännu svårare att kontrollera; exempelvis skulle varken en förare eller polis kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven. Vi anser att det därför inte är lämpligt att införa sådana regler. När kraven inte går att kontrollera kommer eventuella överträdelser inte att kunna lagföras (legalitetsprincipen). Det strider också mot det allmänna rättsmedvetandet att införa regler som det blir straffritt att bryta mot trots att regelbrott får negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, sund konkurrens med mera.

Transportstyrelsens sammantagna bedömning är därför att Sverige inte bör införa denna undantagsmöjlighet i den svenska körkortslagstiftningen utan i stället undersöka andra vägar att uppmuntra användandet av alternativa drivmedel och minska utsläppen.

Referenser

- AASHTO (2011). *A Policy on Geometric Design of Highways and Streets 6th Ed.* Washington DC: American Association of State Highway and Transportation Officials. ISBN: 978-1-56051-508-1.
- Bergholm, U. (2020). *Sammanställning av bränder i eltransportmedel 2018-2019.* Myndigheten för samhällsskydd och beredskap PM, ärendenummer 2020-02136.
- Hartman, J.C. (2014). *Effects of velocity, temperature and rainfall on the friction coefficient of pneumatic tyres and bitumen roads.* Doctoral thesis, Automotive Manufacturing and Mechanical Engineering, RMIT University, Melbourne, Australia.
- Holmlund, P., & Svensson, T. (2020). *Fordonsbesiktningensmarknaden 2019.* Rapport DNR TSV 2019:5741, Transportstyrelsen.
- Jareborg, N. (2001). *Allmän kriminalrätt.* Uppsala: Iustus förlag. ISBN 91-7678-470-3.
- Knobloch, F., Hanssen, S. V., Lam, A., Pollitt, H., Salas, P., Chewpreecha, U., Huijbregts, M. A.J., Mercure, J.-F. (2020). Net emission reductions from electric cars and heat pumps in 59 world regions over time. *Nature sustainability*, 3(6), 437-447.
- Krajinska, A. (2020). *Plug-in hybrids: Is Europe heading for a new dieselgate?* Transport & Environment. Nerladdad 2021-02-23 från 2020_11_Plug-in_hybrids_report_final.pdf (transportenvironment.org)
- MSB (2020). *Vägledning, räddningsinsats där litiumjonbatterier förekommer.* Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) publikationsnummer: MSB1615.
- OECD (2020). *Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport: An Ignored Environmental Policy Challenge*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/4a4dc6ca-en>.
- Plötz, P., Moll, C., Biecker, G., Mock, P. & Li, Y. (2020). *Real-World Usage of Plug-in Hybrid Electric Vehicles: Fuel Consumption, Electric Driving, and CO₂ Emissions.* ICCT White paper. Nerladdad 2021-02-22 från <https://theicct.org/sites/default/files/publications/PHEV-white%20paper-sept2020-0.pdf>
- Riksdagens utredningstjänst (2020), *Genomförande av direktiv (EU) 2018/645.* Nedladdad 2021-04-06 från korkortsdirektivet-latt-lastbil_rut-2020_1493-direktiv-eu-2018645.pdf (wordpress.com)

Thors, L., Wingfors, H., Fredman, A., Hägglund, L., Tengel, T. & Tunell, M. (2016). *Nya risker för räddningspersonal vid bränder/gasning av batteripack hos e-fordon*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, publikationsnummer MSB1055, ISBN 978-91-7383-706-4.

Trafikverket (2012). *Vägar och gators utformning – Begrepp och grundvärden*. TRV publikation 2012:199.

Transportstyrelsen fick i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn.

I rapporten redovisas förutsättningarna för införlivande av en sådan undantagsmöjlighet utifrån Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 där bland annat en ändring av artikel 6.4 i direktiv 2006/126/EG om körkort möjliggörs. I rapporten presenteras även andra nationella och internationella regler som gäller de aktuella fordonen och förarna med avseende på behörigheter, fordon, yrkestrafik och trafik i allmänhet men med fokus på tung och lätt lastbil. Kortfattat berörs också andra länders erfarenheter av det aktuella undantaget samt möjliga konsekvenser för trafiksäkerhet och miljö. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att Sverige inte bör införa denna undantagsmöjlighet i den svenska körkortslagstiftningen.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503