

Dnr: I2021/02956

Johan Laurell  
[johan.laurell@energigas.se](mailto:johan.laurell@energigas.se)

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
Kopia till:  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Stockholm den 23 mars 2022

## Remissvar av Transportstyrelsens utredning (TSG 2020–11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat förslag. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 22 december 2021.

### Bakgrund

Efter att Energigas Sverige, tillsammans med Bil Sweden, 2030-sekretariatet och Transportföretagen, den 17 november 2020 hemställt hos regeringen om en ändring av Körkortslagen (1998:488) så att viktgränsen höjs för att med B-körkort få framföra lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel, gav regeringen i december 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda detta. Uppdraget formulerades så att Transportstyrelsen skulle 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 el eller andra alternativa bränslen.

Transportstyrelsens rapport presenterades i november 2021 och utgör myndighetens redovisning av uppdraget.

### Energigas Sveriges ställningstagande

Energigas Sverige avstyrker Transportstyrelsens slutsats att det inte bör införas ett viktundantag i körkortslagen (1998:488). Ett sådant undantag skulle möjliggöra för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten under förutsättning att fordonet drivs med el eller andra alternativa bränslen.

Enligt klimatmålen ska utsläppen från transportsektorn minska med 70 procent fram till 2030, jämfört med 2010. För att nå dit krävs att alla idag tillgängliga hållbara alternativ används i transportsektorn, inte minst i våra städer, där även luftkvalitet och trängsel är viktiga frågor. Transporter av gods ökar på våra vägar och i våra städer. Dessa ska kunna genomföras så säkert, effektivt och hållbart som möjligt.

Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2018/645, ger möjlighet för medlemsstaterna att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att framföra vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Detta har redan implementerats i ett flertal EU-länder, t ex Danmark, Irland, Norge, Spanien, Tyskland, och en svensk tillämpning skulle påskynda omställningen för denna del av transportsektorn även i vårt land. Men trots detta anför Transportstyrelsen att deras tolkning av regelverket gör att det inte går att genomföra detta även i Sverige.

Transportstyrelsen poängterar att det redan i dag är fullt möjligt att på den svenska marknaden köpa, och i trafik använda, fordon 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 heller inte av kravet på yrkesförarkompetens. Det innebär att de, om de skulle tillåtas att köra lastbilar med totalvikt över 3 500 kg, måste följa reglerna för tunga lastbilar. Dessa skiljer sig från kraven för lätta lastbilar i en rad avseenden (färdskrivare, kör- och vilotider, vägarbetstid, lastsäkring, hastighetsbegränsare, särskilda trafikregler som gäller tung lastbil). Energigas Sverige anser lagstiftningen vid ett införande av viktundantag så att vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg får köras av en person med B-körkort, bör utformas så att dessa fordon fortsatt betraktas som lätta fordon och att reglerna för tunga lastbilar därmed inte omfattar dessa.

I utredningen lyfts att det medför en risk för fler och mer allvarliga olyckor kopplade till fordon inom undantaget, till följd av lägre kunskapsnivåer hos förare med B-körkort jämfört med C-körkort. I omvärldsanalysen konstateras samtidigt att Storbritannien inte ser lätta lastbilar med totalvikt upp till 4 250 kg som mer riskfyllda än fordonsekipage (fordon och släp) med totalvikt 4 250 kg, som är möjliga att framföra med B-körkort. Många av de länder som infört undantaget har dessutom villkorat undantaget med att förarna måste ha genomfört kortare utbildningar med både praktiska och teoretiska delar för att minska olycksrisken. Att på detta sätt villkora undantaget med en kortare utbildning i trafiksäkerhet kopplat till den extra totalvikten ser Energigas Sverige som lämpligt att även ingå i det svenska införandet av undantaget.

Vidare anger Transportstyrelsen att undantagsmöjlighetens specifika krav om drivsystemets extra vikt och oförändrade lastkapacitet i jämförelse med traditionellt drivna fordon inte går att verifiera och kontrollera. Energigas Sverige instämmer i Transportstyrelsen bedömning att viktundantaget endast ska tillämpas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför. Energigas Sverige anser dock att osäkerheter runt möjligheten att kontrollera en efterlevnad av införda viktundantag inte ska vara ett hinder för att införa en åtgärd som påskyndar klimatomställningen. Precis som Transportstyrelsen skriver, har flera länder redan antagit undantagsmöjligheten i sin lagstiftning. Dock har inget land lagstiftat om eller på annat sätt närmare beskrivit processen för att definiera fordonen. Det framstår som märkligt om detta skulle utgöra ett problem i Sverige men inte i andra EU-länder.

Energigas Sverige instämmer inte heller i Transportstyrelsen argument att det skulle bli problematiskt då ett släp kopplas till de här aktuella fordonen eftersom det problemet enkelt kan lösas genom att undantaget villkoras av att fordonen inte ska ha dragkrok monterad eller att släp inte tillåts.

Transportstyrelsen lyfter också att ett undantag skulle bli problematiskt för transporter med fordonet utanför Sverige. Energigas Sverige instämmer inte i att det skulle vara ett argument mot införandet av ett viktundantag eftersom de fordon som här berörs främst rör sig inom landets gränser och utför stadsnära transporter av exempelvis paket för hemleveranser, matkassar och liknande eller används som servicebilar i närområdet.

## Övriga synpunkter

EnergiGas Sverige vill även lyfta vikten av att kunna producera drivmedel lokalt och regionalt. I händelse av kris eller krig är det viktigt att ha hög energiberedskap. Det är också viktigt att minska utsattheten genom att använda flera olika drivmedel, så att inte alla ägg läggs i samma korg. I det avseende är biogas en viktig pusselbit för att samhällets transportbehov ska kunna fungera även i händelse av kris eller krig. Det är ett av få drivmedel Sverige kan producera lokalt och regionalt samt lagerhållas. Ett undantag som detta skulle stärka biogasens roll i samhällets beredskap och ska inte underskattas.

Biogasen är även avgörande för att nå Sveriges högt satta miljö- och klimatmål, och förtjänar att värderas därefter. Våra matrester, avloppsvatten, stallgödsel och andra restprodukter blir till förnybar energi, samtidigt som vi löser ett avfallsproblem och producerar biogödsel till ny ekologisk mat. Landsbygd möter stad i ett kretslopp med unika samhällsnyttor och stor utvecklingspotential. Biogas är cirkulär ekonomi praktiken.

I dagsläget finns drygt 50 tusen gasdrivna person- och skåpbilar samt över 1 300 tunga gaslastbilar i Sverige och en väl utbyggd infrastruktur av tankställen. Biogasens andel i den komprimerade fordonsgasen har ökat kraftigt och utgör idag ca 96 procent av totalt tankad mängd fordonsgas.

Flera av varandra oberoende studier placerar gasfordon överst på listan över klimatprestanda. En personbil som körs på biogas släpper ut cirka 20 gram koldioxid per kilometer, vilket ofta är lägre än motsvarande laddhybrid. I ett livscykelperspektiv är gasbilarna ibland till och med bättre än bilar som körs på förnybar el. Räknar man dessutom in biogasens övriga samhällsnyttor – som ökad försörjningstrygghet, reduktion av metangasutsläpp och lokal näringslivsutveckling på landsbygden – kan det tyckas helt självklart att gasfordon borde premieras i de politiska styrmedlen.

EnergiGas Sverige vill även i sammanhanget lyfta att problematiken är liknande även för persontrafiksektorn, exempelvis vid färdtjänst och sjuktransporter. Vi uppmanar därför regeringen att driva på inom EU för samma möjlighet även för persontransporter som ett steg i omställningen.

## EnergiGas Sveriges slutsats

EnergiGas Sverige vidhåller med hänvisning till ovanstående att Körkortslagen (1998:488) bör ändras genom att viktgränsen för lätta lastbilar som får framföras med B-körkort höjs för de lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel. Exempel på alternativa drivmedel är biogas, el eller vätgas. Högsta tillåtna totalvikt bör höjas till 4 250 kg, där vikten av den bränslebärande utrustningen får uppgå till högst 750 kg i enlighet med det som tillåts enligt Europaparlamentets 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.

EnergiGas Sverige avstyrker därmed Transportstyrelsens slutsats.

Med vänliga hälsningar

Maria Malmkvist  
Vd

Johan Laurell  
Ansvarig Vägtransporter och Sjöfart