

Departementsråd Maria Gelin  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

<b>Vår referens</b>	<b>Diarienummer</b>
Tom Petersen	Utr 2021/124
<b>Er referens</b>	<b>Datum</b>
I2021/02956	2022-03-15

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

Regeringen gav Transportstyrelsen 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. Direktiv (EU) 2018/645 ger möjlighet till ett sådant undantag under vissa bestämda förutsättningar.

Trafikanalys har anmodats att yttra sig om Transportstyrelsens slutrapport. Vi instämmer med Transportstyrelsens slutsatser, och avråder från att utvidga körkortsbehörighet B till tyngre fordon än 3,5 ton.

Anledningen till ställningstagandet är att:

- regelförändringen är otillräcklig för att uppnå avsett syfte – att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen – eftersom många andra regler gäller för fordon tyngre än 3 500 kg, som kan utgöra större hinder för företag och privatpersoner;
- regelförändringen riskerar också att vara marknadsstörande, eftersom det redan enligt utredningen finns möjligheter att inom befintlig viktbegränsning utveckla eldrivna fordon med jämförbar lastkapacitet som fordon med förbränningsmotor. Utvecklingen av mer vikt- och utrymmeseffektiva fordon riskerar därför att hämmas om ett undantag införs, och skulle kunna leda till suboptimering av elfordons konstruktion;
- det är omöjligt för såväl förare som polis att avgöra om kriterierna för den föreslagna undantagsmöjligheten är uppfylld, vilket strider mot legalitetsprincipen. Några justeringar som skulle kunna åtgärda denna punkt är om den märkning av drivsystemets extravikt som krävs för fordon i internationell trafik inom EU blir obligatorisk för alla fordon – vilket dock endast skulle kunna gälla nyutvecklade fordon – samt att denna variabel införs i vägtrafikregistret. Dessa förändringar bedöms dock vara förknippade med betydande tidsfördröjning och kostnader,

exempelvis för utbildning, verifikation samt utveckling av vägtrafikregistret, vilka inte motsvaras av nyttan med reformen;

- ett införande skulle inte vara förenligt med Wienkonventionens regler om körkortsbehörigheter och viktbegränsningar för vägtrafik, och dess symboler på körkortet.

Samtidigt anser Trafikanalys att en liknande utredning skulle vara motiverad för fordon i persontransport – exempelvis storbils- och rullstolstaxi, som används i färdtjänst och andra särskilda persontransporter. Någon sådan undantagsmöjlighet finns dock inte i direktiv (EU) 2018/645.

Ärendet har beretts av Tom Petersen och avdelningschef Andreas Tapani.

Mattias Viklund  
generaldirektör