

2023-06-08
LI2023/02684
LI2023/01080
LI2023/01081 (delvis)

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att möjliggöra godstransporter med lastbilar som har en totalvikt som understiger 4 250 kg för den som har körkort med behörighet B

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488) för att deras förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen enligt artikel 2 i 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 och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Försöksverksamheten ska vara enkelt utformad, inte begränsas till ett visst antal aktörer och ska påbörjas senast den 1 juli 2024. Försöksverksamheten ska utformas så att även små aktörer har möjlighet att delta.

Transportstyrelsen ska särskilt beakta den försöksverksamhet som Belgien har utarbetat och ta hänsyn till kommissionens förslag om omarbetat körkortsdirektiv¹ för att ge stabila förutsättningar för berörda branscher.

Transportstyrelsen ska lämna förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna. Eventuella ändringar i myndighetens föreskrifter ska utarbetas parallellt.

¹ COM(2023) 127 final.

Transportstyrelsen ska under uppdragets genomförande inhämta synpunkter från berörda myndigheter, besiktningbranschen, berörda branschorganisationer och ett urval av andra aktörer som kan ha intresse för eller nytta av försöksverksamheten.

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, inklusive hur verksamheten ska finansieras. Eventuell risk för överflyttning av godstransporter från tunga lastbilar till lastbilar som väger mellan 3 500–4 250 kg ska analyseras och effekterna för transporteffektivitet och klimatpåverkan bedömas.

Transportstyrelsen ska senast den 8 mars 2024 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort medger nationella undantag som innebär att den som har haft körkort med behörigheten B i två år får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods. Fordonet får endast framföras utan släpvagn och en förutsättning är 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.

Regeringen gav den 10 december 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa ett sådant undantag i Sverige (I2020/03231). Transportstyrelsen föreslog i redovisningen av uppdraget att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten då myndigheten bland annat bedömde att ett införande av undantaget inte skulle gå att göra med hänsyn till legalitetsprincipen och att det är svårt att tillämpa för fordon som endast tillverkas i eldrivna modeller (LI2023/01080).

Redovisningen remitterades med blandat remissutfall. De som använder lätta godstransportfordon i sin verksamhet lyfte fram behovet att införa ett undantag, medan flera myndigheter instämde i Transportstyrelsens bedömning, särskilt vad gäller kontrollfrågan. Ytterligare frågor som lyftes upp av remissinstanserna var t.ex. behov av särskild utbildning för förare, försäkringsfrågor, löneläget för yrkesförare och att ett undantag kan leda till en suboptimering av elfordonens konstruktion. Utifrån ett klimatperspektiv var Trafikverket, Naturvårdsverket och Statens energimyndighet positiva eftersom de menar att ett undantag kan påskynda elektrifieringen av lätta godstransporter som är ett betydande segment av godstransporter.

En genomgång av andra länders implementeringar visar att det kan uppstå frågetecken vad gäller den jämförelse som ska göras av den extra vikten i förhållande till konventionell förbränningsmotor. I de fall denna uppgift registreras vid registerbesiktningen kan det leda till att lika fordon behandlas olika. För att komma undan problemen har exempelvis Belgien inrättat en försöksverksamhet med ett förenklat förfarande.

I mars 2023 lämnade kommissionen ett förslag på omarbetat körkortsdirektiv. Där föreslås att två år efter att ett körkort med kategori B har utfärdats för första gången ska körkortet vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn. Förslaget innebär att undantagsmöjligheten i det nuvarande körkortsdirektivet ersätts med en generell regel, men också att den jämförelse som upplevts som problematisk av en stor del av EU:s medlemsländer avskaffas. Enligt förslaget ska direktivets regler börja tillämpas tre år efter antagandet. Förslaget behandlas för närvarande i ministerrådet.

Skälen för regeringens beslut

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Enligt etappmålet under det s.k. hänsynsmålet ska växthusgasutsläppen från inrikestransporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det långsiktiga klimatmålet innebär att transporterna bör ha i princip nollutsläpp senast 2045.

I dag används lätta lastbilar för ett stort antal godstransporter, till exempel för paketleveranser. Omställningen av dessa transporter behöver påskyndas där elektrifieringen är en viktig del. Ett hinder som har identifierats är att alternativa bränslen kan medföra en ökad vikt på lastbilen, som i sin tur innebär att den klassas som en tung lastbil enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) och därmed endast får framföras av den som har körkort med behörighet C och yrkeskompetensbevis. Detta försvårar en snabb elektrifiering eftersom det dels råder brist på förare med C-körkort, dels innebär ökade kostnader att anställa förare med C-körkort för transporter som vanligtvis genomförs av förare med B-körkort.

Med hänsyn till den förarbrist som finns bland förare med C-körkort och behovet av att påskynda den gröna omställningen av transportsektorn bör en försöksverksamhet skapas som kan tjäna som en brygga till dess att det omarbetade körkortsdirektivet är färdigförhandlat och genomförandet av direktivet i svensk rätt påbörjas. En försöksverksamhet kan även ge värdefull erfarenhet när bestämmelserna ska genomföras i svensk rätt. För att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn är det viktigt att rena elfordon inte missgynnas bara för att det inte finns någon motsvarande modell som drivs av en konventionell förbränningsmotor.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Enar Lundgren

Kopia till

Justitiedepartementet/DÅ, L5 och PO

Finansdepartementet/BA

Arbetsmarknadsdepartementet/ARM

Klimat- och näringslivsdepartementet/BI och KI

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/US