



## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

[john.woxstrom@akeri.se](mailto:john.woxstrom@akeri.se)

## Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

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

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV TRANSPORTSTYRELSENS UTREDNING (TSG 2020-11409) OM FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ATT FÖRA VISA FORDON SOM DRIVS MED EL ELLER ANDRA ALTERNATIVA DRIVMEDEL MED KÖRORTSBEHÖRIGHET B

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

## Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag vidhåller att det bör införas en möjlighet i enlighet med artikel 6.4 c) i direktiv 2006/126/EU att med körkortsbehörighet B få föra fordon för godstransporter med en totalvikt som inte överstiger 4250 kg

och som drivs med el eller andra alternativa drivmedel

- Sveriges Åkeriföretag erinrar om Transportstyrelsens näringspolitiska ansvar
- Sveriges Åkeriföretag erinrar om att det redan idag är tillåtet att få lov att köra en fordonskombination (lätt lastbil med ett lätt tillkopplat släp) som får lov att ha en sammanlagd totalvikt om 4250 kg
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är en för snäv tolkning av lastkapacitet att se det som lastvikt, även volym är en form av lastkapacitet
- Sveriges Åkeriföretag att inte alla förutsättningar för 4250 kg med alternativa drivmedel måste definieras på kilot när för att fastställa en exakt vikt
- Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen är inkonsekvent när man motsätter sig 4250 kg för ett visst definierat fordon för drift med alternativa drivmedel när det accepteras att man med behörighet B får lov att köra en personbil klass II, husbil, som kan vara en till husbil ombyggd tidigare tung linjebuss
- Sveriges Åkeriföretag anser att även elhybrider (HEV) kan omfattas av definitionen av alternativa bränslen
- Sveriges Åkeriföretag anser att det inte krävs någon ny variabel eller ett nytt fält i VTR
- Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen spekulerar kring trafiksäkerhet i avsnitt 7

- Sveriges Åkeriföretag undra om Transportstyrelsen har missförstått tanken med legalitetsprincipen, den är inte till för att skydda myndigheter från att göra fel eller att göra det svårt att lagföra överträdelser

## Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form Transportstyrelsens utredning om förutsättningarna att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B.

## Inledning

Transportstyrelsen ska enligt 1 § 2 stycket förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen verka för de transportpolitiska målen. Dessa mål finner man via följande länk: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Där finner man under rubriken Övergripande mål att "[t]ransportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Enligt 11 a § enligt samma förordning ska Transportstyrelsen svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter.

Enligt 14 § enligt samma förordning ska Transportstyrelsen verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att Transportstyrelsen synes att inte ha tagit hänsyn till sin instruktion vid genomförandet av utredningen.

Det ska redan här också konstateras att redan med dagens körkortsbehörighet B får en körkortsinnehavare köra ett fordon med en högsta tillåten totalvikt om 3500

kg tillsammans med ett lätt släp med en högsta tillåten totalvikt om 750 kg, vilket sammanlagt blir högst 4250 kg. Rent körtekniskt bör det betraktas som något mer avancerat att köra ett sådant fordonståg, idag dessutom utan krav på en viss minsta innehavstid av körkortsbehörighet B och utan krav på någon särskild ytterligare utbildning, än att köra ett enda fordon med en vikt om högst 4250 kg.

### **Kommentarer till utredningen**

Med hänsyn till ovanstående är det svårförståeligt att i princip hela Transportstyrelsens utredning synes ha som syfte att enbart finna argument emot att införa möjligheten i svensk rätt att låta förare av körkortsbehörigheten B få föra fordon för godstransport upp till en högsta tillåtna totalvikt om 4250 kg om fordonet drivs med el eller vissa andra alternativa drivmedel.

Sveriges Åkeriföretag deltog bland de näringslivsorganisationer vid det samråd som hölls i frågan. Det rådde en tydlig samstämmighet från dessa organisationer att man förordade att möjligheten införs i Sverige.

### ***Om Begrepp och förklaringar sidan 10 ff***

Som förklaring till begreppet lastkapacitet anges att det av Transportstyrelsen tolkas som lastvikt. Detta är dock enligt Sveriges Åkeriföretag en för snäv tolkning. Lastkapacitet kan även innebära att en viss volym gods kan transporteras. Detta gör att Transportstyrelsen är för fixerad vid just ”vikt”.

### ***Om avsnitt 1.4 Avgränsningar och 2.1 och 2.2 Utblick***

Det är enligt Sveriges Åkeriföretag inte alls givet att alla de förutsättningar om fordonet som finns i artikel 6.4 c) i direktiv 2006/126/EG måste definieras på kilot för att fastställa en extra vikt. Som utblicken visar i avsnitt 2 har en rad länder inom EU lyckats att i sina egna nationella bestämmelser inför denna undantagsmöjlighet. Det gäller till exempel även Danmark. Det är då en stor brist att Transportstyrelsen inte tar sitt näringspolitiska uppdrag på allvar och försöker

finna lösningar i stället för att enbart slå ifrån sig och säga att ”detta går inte att genomföra”.

### ***Om avsnitt 2.3 Förhoppningar och farhågor hos svenska intressenter***

Transportstyrelsen nämner att en ökad administration hos åkeriföretagen talar emot förslaget. Men detta är ett argument som är absolut irrelevant. När företag har för avsikt att införskaffa en inventarie, så gör företaget alltid en egen värdering av för- och nackdelar med de till buds stående alternativen. Låt säga att det skulle bli en ökad administration när det gäller ett alternativ men företaget kan ändå komma att anse att den eventuellt ökade administrativa bördan uppvägs av fördelarna med att införskaffa den nu aktuella inventarien. Då är det fel att Transportstyrelsen försöka använda detta som ett argument emot att införa möjligheten till undantagsbestämmelsen. Detta måste företagen själva får värdera.

### ***Om avsnitt 3 Körkortsbehörigheter***

Det är helt riktigt som Transportstyrelsen skriver på sidan 30 att om en person har en körkortsbehörighet B som erhållits före den 1 juli 1996 får lov att köra en personbil. Men det ska då observeras att den behörigheten inte är kopplad till en begränsande vikt. Det innebär att en personbil klass II, alltså husbil, får lov att föras utan begränsning av denna husbils vikt med körkortsbehörighet B. Det kan till och med röra sig om en tidigare tung buss för linjetrafik som nu är ombyggd till en husbil och därför nu är en personbil klass II. Detta visar på en inkonsekvens i att Transportstyrelsen vill neka en förare med körkortsbehörigheten B sedan minst två år att få köra en lastbil för godstransporter som skulle få väga högst 4250 kg om den är utrustad med drift för el eller annat alternativt bränsle och om den högre vikten utöver 3500 kg beror på en tyngre drivlina beroende på det alternativa drivmedlet.

### ***Om avsnitt 4.1 Alternativa bränslen***

I utredningen, sidan 35, framför Transportstyrelsen att det är styrelsens tolkning att elektricitet som används i elhybrider (HEV), det vill säga fordon med både el- och förbränningsmotor, men där elenergin inte kan laddas extern, inte omfattas av definitionen av alternativa bränslen. Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter denna tolkning. Definitionen av alternativa bränslen uttrycker att detta är bränslen som åtminstone delvis fungerar som ersättare för fossila energikällor, observera ordet ”delvis”. En elhybrid har i och för sig en förbränningsmotor, men när ett sådant fordon genererar sin egen elenergi vid till exempel inbromsning lagras den elenergin i ett batteri i fordonet. Denna energi kan sedan användas för framdrivning av fordonet, och när detta sedan bromsar in igen, så genererar den ny elenergi som lagras i batteriet. Det ska då uppmärksammas att definitionen av alternativa bränslen talar om ”delvis”, så det är då inte något absolut krav att elenergin måste tillföras fordonet genom extern laddning. Vidare så fungerar denna på detta sätt genererade elenergin åtminstone delvis som ersättning för fossila oljekällor. Det talas vidare i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG i definitionen av alternativa bränslen i a) om elektricitet som förbrukas i *alla* (Sveriges Åkeriföretags kursivering) typer av elektriska fordon. Åtminstone är det en mekanisk energi, skapad vid inbromsning av fordonet vilket genererar elenergi till fordonets batteri, från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, enligt e).

### ***Om avsnitt 4.2.3 Regelskillnader mellan fordonskategorierna***

Under detta avsnitt tar utredningen upp regelskillnader mellan fordonskategorierna N1 å ena sidan och N2 samt N3 å andra sidan. Men dessa skillnader är i och för sig inga argument emot att införa undantagsbestämmelsen. Som redan påpekats ovan under kommentarerna till avsnitt 2.3, så är dessa skillnader något som företagen väger in vid införskaffande av fordon.

### ***Om avsnitt 4.3 Kartläggning och redovisning av vikt och lastkapacitet***

Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen gör en för stor sak av vikten som sådan. Det som är avgörande är att ett fordon, inrättat för godstransport, med anordning för drift med el eller annat alternativt bränsle inte får ha en högre totalvikt än 4250 kg samt att storleken, på engelska *dimension*, inte är större för ett sådant fordon jämfört med ett fordon som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor för gnisttändning eller kompressionständning, för att det ska få framföras med körkortsbehörighet B. Det finns ingen anledning att göra det svårare än så. Och det är ju så många av de stater tänkt och redan har gjort när de infört undantagsbestämmelsen i sina nationella lagstiftningar.

### ***Om avsnitt 4.4 Förutsättningar för kontroll***

Det som behöver kontrolleras vid en kontroll på väg för att se om det är tillräckligt för att få framföra fordonet om föraren enbart har körkortsbehörighet B, är att fordonet

- är inrättat för godstransport,
- inte har högre totalvikt än 4250 kg,
- är utrustat för drivning med något eller några alternativa bränslen, och
- inte är större rent fysiskt än ett fordon med konventionell framdrivning, alltså att en pick-up inte är större storleksmässigt än en annan pick-up, eller att en skåpbil inte är större storleksmässigt än en annan skåpbil

Detta med att kontrollera en eventuell extra lastkapacitet på exakt samma eller lägre kilo, eller inte, är bara en lek med ord som inte får hindra genomförandet av undantagsbestämmelsen. Observera vidare att ordet lastkapacitet även kan handla om lastkapacitet i volym, samma förhållande gäller här med att försöka exakt fastställa volymen i form av lastkapacitet som gäller för vikt.

När det sedan kommer till frågan om att införa en ny variabel i vägtrafikregistret, VTR, så kommer Transportstyrelsen med ett helt ostyrkt påstående om att det är förenat med ”stora kostnader” och att systemutveckling av ett nytt fält i VTR

kostar flera miljoner kronor. Vidare hävdas att det finns en lista på prioriterade VTR-ändringar, vilket skulle göra att en ändring i VTR kan ligga långt bort i tid.

Sveriges Åkeriföretag undrar om Transportstyrelsen anser att lagstiftningsarbete ska läggas åt sidan för ostyrkta kostnader och för en ostyrkt prioriteringslista med ändringar?

Det kan vidare ifrågasättas om att det skulle behövas att lägga till ytterligare fält när det är uppenbart onödigt. Däremot ska man möjligtvis lägga till ytterligare information som kan komma att presenteras i fältet "Drivmedel" för lastbilar enligt TSFS 2009:59 Bilaga 1 Del 1B Uppgifter för lastbil och släp i lydelse enligt TSFS 2017:76. Detta handlar om att VTR är en databas där det finns fasta fält och där ett av fälten är Drivmedel. Det gäller sedan att i en tabell precisera vilka uppgifter som ska vara de möjliga drivmedlen att kunna visas eller anges i fältet drivmedel. Att lägga till ett ytterligare drivmedel i en tabell kan omöjligt kosta flera miljoner kronor.

Detta anges i den aktuella föreskriften om drivmedel:

"Anges med diesel, bensin, etanol, vätgas, el, metangas, motorgas, gengas, biodiesel, fotogen, samt annat.

Etanol anges om bränslet till övervägande del består av etanol. När "annat" anges preciseras bränslet med fri text. För hybridfordon anges det eller de bränslen som kan tillföras fordonet genom tankning."

Som framgår av föreskriften finns även möjligheten att ange "annat" som ett bränsle och att då i fri text precisera bränslet.

Vidare talas det i detta avsnitt, sidan 44 nederst, om uppgift om extra vikt för alternativ framdrivning. Men som visats ovan är detta något som är onödigt, det framgår ju av fältet Drivmedel. Transportstyrelsen skriver att förutsättningen uteslutande ska bero på extra vikt "hos motsvarande fordon av samma storlek". Men detta är inte rätt. Här har Transportstyrelsen lagt till ett egenkonstruerat villkor, nämligen "motsvarande". Det handlar enligt direktivets lydelse enbart om en jämförelse av fordon av samma storlek.



Frågan om lastkapacitet har redan kommenterats ovan.

För det fall att det skulle konstateras att denna bestämmelse som nu är införd i körkortsdirektivet som skapar undantagsmöjligheten, så finns det i så fall möjlighet att nationellt komma med förtydligande bestämmelser om så skulle anses nödvändiga. Sveriges Åkeriföretag anser dock att det inte behövs några ytterligare bestämmelser för att kunna tillämpa undantagsmöjligheten.

### ***Om avsnitt 5 Yrkestrafikregler***

Först måste konstateras att den definition av yrkesmässig trafik som ges i avsnitt 5.1 är fel. Detta är en definition som förekom i den tidigare yrkestrafiklagstiftningen, 1998:490. Nuvarande definition finns i förordning (EG) 1071/2009.

För övrigt är Avsnitt 5 helt onödigt. Undantagsbestämmelsen gäller oavsett om det är yrkesmässig trafik av gods eller transport av eget gods. Men detta långa avsnitt ska möjligtvis tjäna som något som avskräcker från införandet av undantagsbestämmelsen.

### ***Om avsnitt 6 Trafikreglering***

Det är helt korrekt att om undantagsbestämmelsen införs i Sverige, så blir det klassat som ett N2-fordon.

Detta förtar dock inte möjligheten att nationellt ändå bestämma vissa saker. Till exempel av lokala trafikföreskrifter. Nederländerna har enligt utredningen, sidan 25, nationellt gjort undantag för dessa fordon när det gäller vägmärket förbud mot tung trafik. Motsvarande går att besluta i Sverige.

### ***Om avsnitt 7 Trafiksäkerhet***

Det kan ifrågasättas påståendet i avsnitt 7.2, överst på sidan 58, att en skåpbil som är fullastad kommer *troligtvis* att ha en längre bromssträcka än samma skåpbil utan last och att det skulle bero på att däcken, fjädringssystemet och bromssystemet *i regel* inte är dimensionerade för maximala belastningar vid en maximal vikt, kursiveringarna gjorda av Sveriges Åkeriföretag. En tillverkare av fordon får ju inte ange en större totalvikt för ett fordon än det är konstruerat för, så detta är obegripliga påståenden.

Sveriges Åkeriföretag saknar en jämförelse när det gäller bromssträckor mellan ett fordonståg bestående av en lätt lastbil med en totalvikt av 3500 kg och en därtill kopplad lätt släpvagn om 750 kg (båda lastade upp till sina respektive maximilaster), jämförd med en lastbil enligt undantagsbestämmelsen med en totalvikt om 4250 kg lastad till sin maximilast.

Sveriges Åkeriföretag anser att det ut ett trafiksäkerhetsperspektiv inte finns något som talar emot fordon enligt undantagsbestämmelsen.

När det gäller termisk rusning i avsnitt 7.4 saknas det en jämförelse mellan ett fordon som är utrustat med drift med el eller andra alternativa drivmedel med en totalvikt om maximalt 3500 kg jämfört med ett fordon som är utrustat med drift med el eller andra alternativa drivmedel med en totalvikt om maximalt 4250 kg. Detta avsnitt kan inte användas som argument emot att införa undantagsbestämmelsen.

När det gäller utbildning enligt avsnitt 7.5 är det självklart att arbetsgivaren har en skyldighet att se till att de förare som engageras i sin transportverksamhet är utbildade så att det kan fullgöra sitt yrke fullt ut. Transportstyrelsen spekulerar i att förare med enbart behörighet B troligen inte känner till många regler som gäller för fordon med totalvikt över 3,5 ton. Oavsett hur Transportstyrelsen spekulerar så är det ett arbetsgivaransvar att förarna är korrekt utbildade. Detta talar alltså inte emot att införa undantagsmöjligheten.

### *Om avsnitt 8 Diskussion*

Detta avsnitt är mycket avslöjande.

Här uttrycker Transportstyrelsen att det först och främst är legalitetsprincipen som är motiveringen till Transportstyrelsens ställningstagande om lämpligheten av att införa undantagsmöjligheten. Så som Transportstyrelsen uttrycker det verkar det vara som om legalitetsprincipen förhindrar ett beivrande av överträdelser.

I avsnitt 8.1 uttrycker Transportstyrelsen att det för individen är en fördel att få lov att köra fordon på högst 4250 kg och att denne då inte behöver skaffa högre körkortsbehörighet eller yrkeskompetensbevis. Men samtidigt är det en fördel för individen att den blir mer anställningsbar. Vad gäller yrkeskunskap, så är det ytterst ett arbetsgivaransvar att den personal man har är välutbildad för sina arbetsuppgifter. Det blir därför inte en nackdel för samhället så som Transportstyrelsen påstår. Det som Transportstyrelsen påstår som nackdel för individen gällande kunskap är återigen ytterst en arbetsgivarfråga.

Transportstyrelsen uttrycker att det för företag är en fördel för med undantagsmöjligheten för att de inte behöver rekrytera och avlöna chaufförer med C1 eller högre körkortsbehörigheter. Detta får det att låta som om det är en rent ekonomisk fråga för företagen att vilja kunna använda förare med enbart behörighet B. Enligt gällande kollektivavtal mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet innebär detta att en förare med behörighet att enbart föra personbil eller lätt lastbil med en total vikt upp till 3500 kg och anställd efter den 1 januari 2021 efter 24 månader flyttas upp från lönekategori B till lönekategori A1. Lönekategori A gäller redan för förare med högre behörighet. Det viktiga för företagen är dock att ens kunna er hålla personal, inte att snåla in på lönen.

Sedan spekulerar Transportstyrelsen vidare om nackdelar för företagen, som att en tung lastbil måste besiktigas redan efter första året, och sedan årligen, att färdskrivare ska installeras, att företaget måste ha rutiner och utbildad personal i dessa rutiner, att fartbegränsare behöver installeras och att fordonen hamnar utan

för bonus-malus-systemet. Men allt detta ligger redan i vågskålen när ett företag utvärderar för och nackdelar med olika typer av fordon. Inget av detta talar alltså inte emot att införa undantagsmöjligheten.

Transportstyrelsen återkommer sedan i avsnitt 9 Slutsatser på sidan 75 till legalitetsprincipen och utvecklar här tankarna varför denna viktiga rättsprincip är huvudorsaken till att Transportstyrelsen inte önskar införa undantagsbestämmelsen. Det är häpnadsväckande att Transportstyrelsen talar om legalitetsprincipen som det huvudsakliga skälet mot att genomföra 4,25 ton med B-kort. Legalitetsprincipen finns för att skydda den enskilda människan och det enskilda företaget från att bli dömd på grund av otydlig lagstiftning, inte för att skydda myndigheter om de gör fel på grund av otydlig lagstiftning. Här synes Transportstyrelsen vara besviken över det som man anser vara otydlig lagstiftning då det gör det *svårt att lagföra överträdelser*.

I avsnitt 8.4 sista stycket talas det om att undantagsmöjligheten förutsätter en jämförelse av vikt och lastkapacitet med traditionellt drivna fordon. Detta är inte korrekt, det som ska jämföras är fordon av samma storlek, vikt nämns inte här, det som nämns är lastkapacitet vilket kan vara volym.

I avsnitt 8.5.1 nämns en möjlighet med ytterligare undantag från kör- och vilotidsbestämmelserna. Det må så vara att det skulle kunna underlätta i vissa fall, men viktigare är att detta krav med kör- och vilotidsbestämmelserna är något som företagen måste anpassa sig till och det ligger i vågskålen vid utvärdering av fordon vid anskaffande. Det leder dock inte till osäkerhet om vilket och vad som gäller. Företagen har en skyldighet att se till att reglerna efterlevs.

I avsnitt 8.5.2 talas om att Transportstyrelsen att man i stället för att införa undantagsbestämmelsen bör överväga att ändra i bestämmelserna om yrkeskompetensbevis. Men detta blir ju bakvänt. Det är just i samband med förändringar av bestämmelserna som EU även har beslutat att införa undantagsbestämmelsen. Detta är alltså redan avgjort.

I avsnitt 8.6.4 om Alternativa vägar anser Transportstyrelsen att man bör överväga att genom arbetsmarknadspolitiska åtgärder utbilda fler förare i behörigheten C1. Det görs dock ingen verklig beräkning av kostnad/nytta av något sådant, så detta får anses vara rena spekulationer från Transportstyrelsens sida att det skulle lösa problemet med brist på förare.

### Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg  
Samhällspolitisk chef