

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

## **STR:s remissvar: Remiss av Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B - I2021/02956**

**Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.**

STR har följande kommentarer:

### **Sammanfattning**

STR delar Transportstyrelsens uppfattning att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten i körkortslagen (1998:488) för att möjliggöra att B-körkortsinnehavare ska få köra tyngre fordon än vad behörigheten idag tillåter. STR anser att det ska krävas ett C1-körkort för att få framföra även ett eldrivet fordon (eller drivet av alternativa bränslen) vilket är tyngre än 3,5 ton men lättare än 4,25 ton.

### **Kommentar**

STR anser att Transportstyrelsen i sitt uppdrag på ett grundligt och klagörande sätt redogjort för 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.

STR anser att Transportstyrelsens slutsats är korrekt: det finns såväl trafiksäkerhetsmässiga som juridiska skäl varför inte detta undantag just för tex. elbilar inte är klokt att införa. Oavsett drivlina och drivmedel är vikten det som avgör ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Olyckor med tunga fordon leder ofta till svår personskada eller dödsfall. Det finns ingen anledning att göra undantag för tex. eldrivna fordon avseende förarens kompetens och anser därför att en C1-behörighet ska krävas även för förare av fordon vilka drivs med el eller andra alternativa bränslen och vars vikt överstiger 3,5 ton.

Avseende den juridiska aspekten är det alltid viktigt att väga in hur regelverket ska efterlevas och kontrolleras. Grundläggande är att Polisen ges rimliga möjligheter att vid vägen på ett rationellt sätt ska kunna göra de kontroller som man är ålagd att göra och principiellt anser STR att Polisen även från radiobilarna, ska ges tillgång till övriga myndigheters register för att kunna göra sina kontroller.

### Ökade krav när fordonet klassas som tungt

Även om förare med behörighet B får köra fordon på upp till 4,25 ton, räknas själva fordonet fortfarande som tungt och omfattas därför att följande krav som inte finns för lätta lastbilar:

- Färdskrivare, vilket direktivet anger att fordon som är tillåtna för 4,25 ton ska ha för att krav på kör- och vilotider ska kunna följas. Wienkonventionen föreskriver inte att B-körkort är kompatibla med nuvarande krav på digitala färdskrivare. Detta kan åtgärdas genom att utbilda föraren i YKB (Kod 95), vilket ger föraren ett YKB-körkort med B-behörighet. Det är en relativt hög och troligtvis onödig kostnad för transportbranschen i jämförelse med att utbilda fler förare med C-körkort (med och utan YKB).
- Fartbegränsare, vilket innebär maxhastigheter på 80 km/h på 90-väg och 90 km/h på 110-väg. Tekniken för fartbegränsare sitter idag fabriksmonterad i alla tunga lastbilar direkt från leverantören, men inte i lätta. Den framväxande kategorin av lätta lastbilar med maxvikt 4,25 ton, skulle därmed behöva omfattas av samma krav på teknik för fartbegränsare. Fordonets fartbegränsning måste också kontrolleras mot gällande utsläppskrav (Euro-klass).
- Lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska följas.
- Besiktning sker från år ett (till en högre kostnad), vid stationer där tunga fordon (N2) kan besiktas (nationellt finns cirka 170 sådana, jämfört med cirka 500 för lätta fordon (N1)).
- Särskilda trafikregler i 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. I dialog med olika aktörer framkommer både positiva och negativa reaktioner på de ökade kraven.

### Förslag:

STR konstaterar att ett undantag i enlighet med direktivet troligen skulle snabba på omställningen till el- och gasdrivna lätta lastbilar. Detta trots ökade krav på fordon och förare till följd av att fordonen klassas som tunga över 3,5 ton.

Däremot har direktivet brister som gör att det inte kan införas i sin nuvarande form. STR föreslår därför två åtgärder och en rekommendation till regeringen:

1. Verka för att ändra direktivet så att det överensstämmer med övriga regelverk. En del i detta skulle kunna vara att ta bort skrivelsen om att extravikten måste vara kopplat till drivlinan. Undantaget skulle istället kunna vara enkom kopplat till att fordonet framförs med alternativa drivmedel.

2. Underlätta för fler att ta C-körkort och få YKB-behörighet. Detta kan göras genom att regeringen ändrar i CSN-reglerna så att man kan söka studiemedel för dessa utbildningar, på samma sätt som det idag är möjligt att söka studiemedel för att ta B-körkort. Det skulle ge fler behöriga chaufförer vilket är positivt eftersom bristen på förare med C-körkort är idag stor, både i Sverige och Europa.
3. Wienkonventionen om reglering av trafiksystemen och bland annat körkortsfrågan är viktig och Sveriges hållning bör vara att så långt som möjligt följa den. Wienkonventionen revideras med jämna mellanrum och inför nästa revidering måste konventionen ses över så att den åtminstone inte är ett hinder för att klara Parisavtalet.

Avslutningsvis kan nämnas att oss veterligen kan av de länder som har infört undantaget, redovisa hur kontroller utförs och tillämpas.

Landskrona den 4/3, 2022

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson  
Förbundsordförande