

Handläggare
Anna Lindén
Telefon: 08-508 28 807**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Bilaga till 2021-21329 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

Bilaga 1: Sammanställning av de länder som infört undantaget eller justerat regelverket på andra sätt för att uppnå samma syfte

På *Irland* används tillverkarens uppgifter om fordonets vikt, konstruktion och användning vid klassificering av fordon. Exakt hur jämförelsen går till är inte klarlagt av irländska myndigheter. Det finns än så länge få sådana fordon, främst elfordon, men de förväntas bli fler. *Spanien* har infört undantaget, men redovisar ingen modell för kontroll. Här uppges främst elfordon komma att gynnas.

Ungern har infört undantaget men ännu inte behövt tillämpa det då de uppger att de inte stött på fordon med högre vikt kopplat till drivlinan.

Tyskland hade fram till 31 december 2014 ett nationellt undantag från körkortsdirektivet som skulle gälla i fem år. Det gav rätt till förare med körkort för behörighet B som fått minst fem timmars ytterligare undervisning att ansöka om att få kod 192 på körkortet. Koden utgjorde bevis för att de fick köra eldrivna fordon med totalvikt på mer än 3 500 kg upp till 4 250 kg förutsatt att fordonen var eldrivna och användes till godstransporter. Utbildningen innehöll bland annat moment om fordonens speciella köregenskaper på grund av driften och vikten, faror relaterade till drivsystemet, beteende vid funktionsstörningar, energibesparande körning och laddning av batterierna. De som undervisade skulle ha fyllt 30 år och haft minst behörighet C1 i minst fem år, inte mer än en prick i körkortsregistret och erfarenhet av att köra elektriska fordon i klass C1. I och med EU 2018/645 infördes nya regler (undantagsmöjligheten) i april 2019. Det tidigare undantaget var inte längre nödvändigt och man kunde dessutom inkludera andra alternativa drivmedel. Att inte längre behöva hantera sådana ansökningar beräknades ge besparingar och individernas kostnader skulle bli lägre än att ta körkort för behörighet C1. Tyskland gör dock inga kontroller av om fordonen uppfyller kraven angående extravikt och lastkapacitet.

I *Norge* infördes regler som motsvarar undantaget för den som har EES-körkort för behörighet B sedan minst två år. Fordonet ska vara registrerat i

Norge med villkoren dokumenterade genom en notering på fordonskortet registrerat i en annan EES-stat med dokumentationen på norska, svenska, danska eller engelska och medförs under körning. Man väntar nu på att EU-direktivet ska omfattas av EES-avtalet så att möjligheten kan bli verklighet i Norge. Sedan 30 april 2021 undantas transporter med fordon som har totalvikt upp till 4 250 kg som drivs elektriskt eller med biogas från kör- och vilotidsreglerna inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget.

I *Danmark* är det sedan den 1 juli 2020 är tillåtet att köra lastbil i enlighet med undantagsmöjligheten. Inga andra regler har ändrats, det finns inget särskilt register över dessa fordon och det finns ingen känd modell för hur extra vikt ska fastställas och därmed hur jämförelse och kontroll enligt direktivet kan genomföras.

Storbritannien har ett liknande undantag som i direktivet, som de fick 2018 (efter beslutet om Brexit). EU-kommissionen gav ett femårigt undantag från artikel 4(4)(b) i tredje direktivet för att köra fordon med totalvikt på 3,5 – 4,25 ton som drivs av alternativa drivmedel till förare som gått en femtimmarskurs. Kursen utformades i samråd med kommissionen. Dessa fordon beräknas främst användas i tätort där hastigheterna är lägre, vilket minskar allvarlighetsgraden och påverkan av eventuella kollisioner. Storstäder som London har stränga regler för lågutsläppszoner, till exempel den så kallade ”Ultra Low Emissions Zone”.

Den som gått kursen får köra ett fordon som drivs av alternativa drivmedel inom viktspannet, förutsatt att det är utan släp inom landet och med syftet att transportera gods. Storbritannien har alltså ingen begränsning utifrån en jämförelse av lastkapacitet eller varför fordonen väger mer. Deras bedömning utifrån trafiksäkerhet var dock att det inte finns stöd för att fordon med en totalvikt på 4,25 ton är svårare att köra än ett med en totalvikt på 3,5 ton. Den extra vikten finns troligtvis centrerad runt chassit eller under hytten, snarare än högt upp, och det bör minimera negativa effekter på hantering och manövrerbarhet. Storbritannien anser att fordon med maxvikt på 4,25 ton inte är mer osäkra än de ekipage med släp där denna totalvikt redan tillåts.

I *Nederländerna* tillämpas samma typ av undantag i ett försök 2019-2023, där eldrivna fordon omfattas. Den utbildning som förarna genomgår omfattar minst två timmar praktik och tre timmar teori. Innehållet omfattar säkerhetskontroll av fordonet och dokumenten, trafiksäkerhet, särskild kunskap om elfordon (säkerhet och incidenter, fördelar och nackdelar), författningar och villkor.

Österrike har ett bilateralt avtal med EU-kommissionen som liknar detta. Avtalet tillåter att man, inom landet, får köra eldrivna fordon som har en totalvikt på 3,5 – 4,25 ton, används för godstransport, inte används med

släp, om föraren har genomfört en utbildning med fem undervisningsenheter och fått kod 120 på körkortet. Dessa regler upphör att gälla den 1 mars 2022 och därför överväger Österrike nu hur undantagsmöjligheten i (EU) 2018/645 skulle kunna tillämpas i kommande reglering. Efter konsultation med tekniska experter har man kommit fram till att det är omöjligt att utifrån fordonsdokumenten verifiera om ett fordon uppfyller kraven. Varken föraren eller polisen kan då avgöra om B-behörighet räcker för att få köra fordonet.