

**Handläggare**  
Liselothé Engelgren  
Telefon: 0850811888

**Till**  
Servicenämnden

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

Svar på remiss från Kommunstyrelsen, dnr KS 2021/1742

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från servicenämnden angående Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B.

Regeringen har gett 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. Möjligheten skulle beröra dem som haft B-behörighet i minst två år.

Förvaltningen anser inte att fördelarna uppväger nackdelarna med att införa denna undantagsmöjlighet.

### **Bakgrund**

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från servicenämnden angående en remiss från Infrastrukturdepartementet om Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B. Yttrandet ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast den 22 februari 2022.

Regeringen har gett 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. Möjligheten skulle beröra dem som haft B-behörighet i minst två år.

### **Ärendet**

Fordon som åtminstone delvis går på alternativa bränslen (exempelvis hybridfordon) kan bli tyngre av att ha två drivlinor, ett fossilt bränslesystem och drivlina samt ett alternativt bränslesystem och drivlina såsom el eller gas. När fordon överstiger 3 500 kg krävs högre körkortsbehörighet för att köra fordonen.

För att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och förbättra luftkvaliteten var tanken att den möjligheten skulle underlätta för företag som sysslar med godstransporter att övergå till eldrivna fordon och även uppmuntra användningen av andra alternativa bränslen.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom utvecklingsavdelningen och verksamhetsområde upphandling och inköp.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Ärendet är komplext har olika dimensioner. Dels miljöaspekten men också säkerhetsaspekten samt möjligheten att följa upp detta undantag som i sådana fall skulle gälla.

En översikt av lastkapaciteten hos fordon med fordonsår 2020 visar att det finns en stor variation, men även att tillverkare av lätta lastbilar kan erbjuda elfordon med liknande lastkapacitet som dieselfordon. Om man ska införa detta undantag ska det vara möjligt att verifiera drivsystemets extra vikt och oförändrade lastkapacitet i jämförelse med traditionellt drivna fordon. Det är inte möjligt att verifiera och kontrollera utifrån dagens information eftersom uppgifterna inte görs tillgängliga av tillverkare eller registreras vid typgodkännande idag.

Den stora variationen av fordon gör det svårt att fastställa hur jämförelsen ska göras i teorin och ännu svårare att kontrollera i praktiken: exempelvis skulle varken en förare eller polis kunna avgöra om ett fordon uppfyller kraven. Det finns i dagsläget ingen fastställd process för hur en jämförelse utifrån

undantagsmöjligheten ska gå till och vem eller vilka som ska ansvara för förfarandet. En del länder har skrivit in undantagsmöjligheten i sin lagstiftning som reglerar körkort men ingen har lagstiftat om eller på annat sätt närmare beskrivit processen för att definiera fordonen.

Förutom utmaningarna med möjligheten att kontrollera fordonen, skulle dessa förare inte ha yrkesförarkompetens. Dessa förare är inte utbildade för och inte heller vana vid att framföra tyngre fordon. De känner sannolikt inte till många regler som gäller för fordon med totalvikt över 3,5 ton, tex regler för yrkestrafik, lastsäkring, färdskrivare och kör- och vilotider.

Tittar man på trafiksäkerheten skulle dessa fordon som drivs på alternativa bränslen och har en totalvikt som överstiger 3500 kg, men inte 4250 kg, klassas som ett N2-fordon. Det innebär att det är en tung lastbil, vilket medför att fordonet regleras som ett tungt fordon inklusive hastighetsbestämmelser. För tung lastbil är högst tillåtna hastighet om 90 km i timmen på motorvägar och motortrafikleder och 80 km i timmen på övriga vägar. För en lätt last, dvs N1-fordon, gäller endast generellt föreskrivna högsta tillåtna hastighet. Ur ett krocksäkerhetsperspektiv, och därmed även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, är den lägre hastigheten för tung lastbil av stor betydelse trots den högre totalvikten.

Fördelar för samhället är att det eventuellt kan innebära mindre växthusgasutsläpp från dessa fordon. En fördel för den enskilda individen är denne inte behöver skaffa en högre körkortsbehörighet än B och behöver inte skaffa ett yrkeskompetensbevis.

Nackdelar för samhället är att förare utan behörighet för tunga fordon samt yrkeskompetensbevis är inte tillräckligt utbildade och inte känner till alla regler som gäller för tunga fordon. Det är svårt att avgöra vilka fordon som omfattas av undantagsmöjligheten och därmed om det är ett regelbrott att framföra ett visst fordon. Eventuellt ökad olycksrisk med förare som kör fordon utan utbildning.

I Stockholms stad genomförs många transporter till stadens verksamheter, verksamheter där det också finns barn. Förvaltningen anser att de transporterna ska framföras så säkert som möjligt.

Förvaltningen anser inte att fördelarna uppväger nackdelarna med att införa denna undantagsmöjlighet.

Charlotte Goliath  
Förvaltningschef  
Serviceförvaltningen

Liselothé Engelgren  
Avdelningschef  
Serviceförvaltningen

## **Bilagor**

1. Remissen

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

### **Namn**

Charlotte Goliath, Förvaltningschef  
Liseloth Engelgren, Avdelningschef

### **Datum**

2022-02-04  
2022-02-04