

## Infrastrukturdepartementet

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

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

Diarienum: I2021/02956

Vår referens:  
EI/SF

Stockholm  
2022-03-23

### **Yttrande över Transportstyrelsens utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra drivmedel med körkortsbekvärligheten B (diarienum I2021/02956)**

Maskinentreprenörernas (ME:s) medlemmar äger och kör de entreprenadmaskiner som bygger infrastruktur, bostäder, förbereder och underhåller vägar, vatten-, avlopps- och elnät och på så sätt bidrar till Sveriges välfärd och klimatomställning. I samband med sådana projekt kör många av våra medlemsföretag även både lätta och tunga godstransporter.

#### **Utredningens huvudsakliga innehåll/resultat**

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag utrett förutsättningar för att tillåta personer med körkortsbekvärlighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den bekvärligheten. Det gäller fordon för transport av gods med en totalvikt mellan 3 500 kg och 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen. Syftet har varit att minska utsläppen av växthusgaser och underlätta användning av fordon som drivs med alternativa bränslen.

Undantagsmöjligheten finns i EU-direktiv 2018/645 och är formulerad med specifika krav om att en högre totalvikt upp till 4 250 kg enbart beror på alternativa drivsystemets extra vikt och att lastkapaciteten är oförändrad i jämförelse med traditionellt drivna fordon. Transportstyrelsen menar i sin utredning att detta inte går att verifiera och kontrollera utifrån den information som är tillgänglig av tillverkare eller registreras vid typgodkännande idag. Utredningens huvudsakliga argument är att det inte är lämpligt att införa nationell lagstiftning där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelser beivras. Med hänsyn till i första hand dessa legalitetsskäl är Transportstyrelsens sammantagna bedömning att Sverige inte bör införa undantagsmöjligheten i körkortslagen.

#### **ME:s synpunkter på remissunderlaget**

ME anser att Sverige ska införa undantaget och vill lämna följande synpunkter:

##### **Säkerhet**

ME har precis som Transportstyrelsen ett starkt fokus på säkerhet, och delar bedömningen att ”utifrån trafiksäkerhet finns det inte stöd för att fordon med en totalvikt på 4 250 kg är svårare att köra än fordon med en totalvikt på 3 500 kg.”

Gränsen på 3 500 kg för körkortsbekvärlighet B har funnits sedan 1996, innan dagens olika säkerhetsutrustningar fanns som standard i många fordon. Nu finns t.ex. låsningsfria bromsar, antisladdsystem och airbags, vilka kraftigt har förbättrat säkerheten. De elfordon som undantaget i huvudsak handlar om, har tack vare batteripaketets placering en lägre tyngdpunkt än andra fordon.

---

#### **Maskinentreprenörerna**

Adress:  
Box 1609, Storgatan 19, 5 tr  
111 86 Stockholm

e-post:  
svante.floden@me.se  
www.me.se

Telefon:  
08-762 7069

Medlem i Svenskt Näringsliv

## **Miljö**

Det övergripande syftet med Transportstyrelsens utredning var att minska utsläppen av växthusgaser och underlätta användning av fordon som drivs med alternativa bränslen. För att lyckas med omställningen till fossilfria transporter krävs det en massiv elektrifiering av transportsektorn under de kommande åren.

Lätta lastbilar (upp till 3 500 kg) är en viktig del av vägtransportsystemet och många företag använder denna typ av fordon. I detta segment behöver det finnas alternativ med elektrifiering och hållbara bränslen som gör det enkelt för brukare att välja en lätt lastbil som har bästa möjliga klimategenskaper. För brukaren är det viktigt att inte lastförmågan i volym eller vikt påverkas nämnvärt, samt att fordonet kan föras med körkortsbehörighet B.

## **Ekonomi**

ME anser att dessa fordon med en totalvikt mellan 3 500 kg och 4 250kg ska klassas som N1, och ha samma regelverk som N1. Om de istället klassas som N2 kan det påverka brukarens val pga ytterligare kostsamma krav.

Exempel på tillkommande krav är; begränsad högsta tillåten hastighet (80 resp. 90 km/h), årlig besiktning redan från första året, färre besiktningstationer, högre besiktningavgift. Dessutom måste en färdskrivare installeras i fordonet, företag måste införa rutiner för en korrekt hantering samt utbilda personal i dessa rutiner.

Risken är att brukaren väljer ett fordon med sämre klimategenskaper för att undvika dessa krav.

## **Andra EU-länder**

Det är nio länder inom EU/EES som har infört undantaget, eller likvärdiga bestämmelser. Enligt utredningen har t ex Tyskland och Storbritannien infört detta undantag genom att kräva en femtimmarskurs för förare, och utan att strikt bekymra sig om kontroll och efterlevnad av att den extra vikten beror på eldriften. I dessa länder har man sett att miljöfördelar överväger eventuella nackdelar. ME anser att Sverige bör ha samma inställning och införa undantaget.

ME står även bakom remissvaren från Trafikverket, 2030-Sekretariatet och Transportföretagen.

ME är gärna delaktiga i en fortsatt dialog kring tillämpningen av undantagsmöjligheten i EU-direktivet i Sverige.

Med vänlig hälsning,  
Maskinentreprenörerna

*Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling. Vi verkar för fri företagsamhet och en sund marknads-ekonomi och bevakar och påverkar bransch- och arbetsmarknadspolitiska frågor.*

*ME är remissinstans i branschaktuella ämnen och är en del av Svenskt Näringsliv. ME har drygt 4 000 medlemsföretag med 21 000 medarbetare. Medlemsföretagen utvecklar genom sina tjänster samhällets infrastruktur. Företagen syns varje dag när de utför sina uppdrag för stat, kommun, företag och privatpersoner.*