



TSG
2023-4473

Regeringsuppdrag om försöksverksamhet
med vissa godstransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg

Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG-2023-4473

Författare Patten, C., Alger, S., Arrias, B., Michaelsson, K., Lorenz, F.,
Hammar, L., Ramstedt, J., Eriksson, A. & Backlund, M.

Månad År Mars 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Regeringen gav i juni 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488) för sina förare. Det gäller lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med alternativa bränslen. Syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C och att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn.

Transportstyrelsen ska även lämna förslag på nödvändiga författningsändringar för ett undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Denna rapport utgör myndighetens redovisning av uppdraget.

Uppdragsledare har varit utredare Christopher Patten. Experter i uppdraget har varit utredare Susanne Alger, Karin Michaelsson, Fredrik Lorenz, Lars Hammar, Johan Ramstedt, Anders Eriksson, Markus Backlund, samtliga från avdelning Väg och järnväg, verksjurist Björn Arrias från avdelning Juridik och språkvårdare Lena Poggi från avdelning Kommunikation. Avdelning Körkort har företrätts av Catherina Alm, Mats Sageland och Ted Snölija.

Vi vill rikta ett stort tack till alla de myndigheter, branschorganisationer, företag och andra intressenter som bidragit med kunskap och synpunkter i arbetet.

Norrköping, mars 2024

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Sammanfattning

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag (LI2023/02684) att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488). Undantaget i försöksverksamheten går ut på att förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil utan släp med en totalvikt över 3 500 kg men inte 4 250 kg. En förutsättning är att lastbilen drivs av alternativa bränslen.

Syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C och att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn. Transportstyrelsen lämnar förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Försöksverksamheten

Förslaget till förordning om försöksverksamhet innehåller bestämmelser om tillstånd med undantag från 2 kap. 1 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) avseende förandet av vissa tunga lastbilar som drivs med alternativa bränslen. Förslaget omfattar både förare som tillståndshavare har anställt och förare som de har anlitat.

En kopia av godkänt tillstånd till försöksverksamhet och bevis på anställning hos tillståndshavaren eller motsvarande ska medföras i fordonet och ska uppvisas vid kontroll. En förare som är anlitad av en tillståndshavare ska i stället för bevis på anställning hos tillståndshavaren medföra bevis på anställning eller motsvarande samt dokumentation som visar att föraren genom sin arbetsgivare är anlitad att utföra transporter på uppdrag av tillståndshavare.

Försöksförordningen ska upphöra att gälla vid en angiven tidpunkt.

Undantag från kör- och vilotider

Transportstyrelsen föreslår att undantaget som är beskrivet i artikel 13 punkt f) i förordning (EG) 561/2006 införs i den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Det ska bli möjligt att genomföra godstransporter med fordon som uteslutande drivs med el, naturgas eller flytande gas och som väger upp till 7,5 ton inom en radie av 100 km från platsen där företaget är beläget, utan att omfattas av reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare.

De undantag som regleras i artikel 13 får införas nationellt om en medlemsstat väljer det. Det innebär att dessa bestämmelser inte är tvingande regler förrän de implementeras i nationell rätt.

Begrepp och förkortningar

| Begrepp | Förklaring |
|----------------------|--|
| Bil | Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. |
| Bruttovikt | Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan. |
| Lastbil | 1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar. |
| LDEF | Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. |
| Tjänstevikt | Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, körklart skick, inklusive föraren. |
| Totalvikt | Den högsta vikt som fordonet är konstruerat för att klara av (tjänstevikt plus maximilast). Fordonets totalvikt avgör vilken körkortsbehörighet som krävs. |
| Undantagsmöjligheten | I den här rapporten avses möjligheten att få föra tyngre fordon upp till 4 250 kg med behörighet B enligt de förutsättningar som anges i nuvarande körkortsdirektiv (2018/645 i tillägget till artikel 6.4). |
| VTR | Vägtrafikregistret, som är Transportstyrelsens register med uppgifter om landets alla fordon och körkortsinnehavare. |
| YKB | Yrkeskompetensbevis, som är ett bevis på kompetens för att få utföra transporter med tunga fordon i yrkesmässig trafik. |

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| FÖRORD | 3 |
| SAMMANFATTNING | 4 |
| BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR | 5 |
| INNEHÅLL | 6 |
| 1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG | 9 |
| 1.1 Förslag till förordning om försöksverksamhet med tung lastbil, utan släpvagn, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram | 9 |
| 1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. | 12 |
| 2 INLEDNING | 14 |
| 2.1 Bakgrund..... | 14 |
| 2.2 Syfte och frågeställningar | 15 |
| 2.3 Metod | 16 |
| 2.4 Avgränsningar..... | 16 |
| 2.5 Disposition | 17 |
| 3 ÖVERSIKT AV REGELVERKEN | 18 |
| 3.1 Internationella konventioner..... | 18 |
| 3.2 Körkortsbehörigheter | 20 |
| 3.3 Regler relaterade till fordonet | 22 |
| 3.4 Regler för vissa yrkesförare..... | 26 |
| 3.5 Generellt om trafikreglering | 28 |
| 4 UTBLICK OCH SAMRÅD | 31 |
| 5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG | 34 |
| 5.1 Förslag och bedömningar avseende försöksverksamheten | 34 |
| 5.2 Undantag från kör- och vilotider..... | 42 |
| 5.3 Undantag från trafikregler | 44 |
| 5.4 Bedömning avseende ändra definitionen av tunga lastbilar | 45 |
| 6 KONSEKVENSERNA – FÖRSÖKSVERKSAMHETEN | 46 |
| 6.1 Vad är problemet? | 46 |
| 6.2 Vad är ska uppnås med försöksverksamheten? | 46 |
| 6.3 Vilka regleringsalternativ finns för försöksverksamheten? | 46 |
| 6.4 Vad blir effekten om någon reglering inte kommer till stånd? | 48 |
| 6.5 Vad finns det för alternativa lösningar till försöksverksamheten? | 48 |
| 6.6 Vilka är berörda? | 49 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6.7 | Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget? | 50 |
| 6.8 | Vad får förslaget för andra konsekvenser?..... | 51 |
| 6.9 | Transportpolitisk måluppfyllelse..... | 52 |
| 6.10 | Överensstämmer förslaget med EU-rätten? | 53 |
| 6.11 | Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande? | 54 |
| 6.12 | Finns det behov av speciella informationsinsatser? | 55 |
| 7 | KONSEKVENSERNA – UNDANTAG FRÅN KÖR- OCH VILOTIDSREGLERNA | 56 |
| 7.1 | Vad är problemet eller anledningen till regleringen? | 56 |
| 7.2 | Vad är syftet med förslaget? | 56 |
| 7.3 | Vad finns det för alternativa lösningar? | 56 |
| 7.4 | Vad blir effekten om någon reglering inte kommer till stånd? | 58 |
| 7.5 | Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget? | 59 |
| 7.6 | Vad får förslaget för andra konsekvenser?..... | 59 |
| 7.7 | Transportpolitisk måluppfyllelse..... | 61 |
| 7.8 | Överensstämmer förslaget med EU-rätten? | 62 |
| 7.9 | Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande? | 63 |
| 7.10 | Finns det behov av speciella informationsinsatser? | 63 |
| 8 | FÖRFATTNINGSKOMMENTAR | 64 |
| 8.1 | Förslag till förordning om försöksverksamhet med tung lastbil, utan släpvagn, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram | 64 |
| 8.2 | Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m..... | 67 |
| | REFERENSER..... | 68 |

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om försöksverksamhet med tung lastbil, utan släpvagn, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om tillstånd till försöksverksamhet i Sverige med undantag från 2 kap. 1 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) avseende förandet av vissa tunga lastbilar som drivs med alternativa bränslen. Bestämmelserna syftar till att främja den gröna omställningen av transportsektorn och skapa erfarenheter för framtida regeländringar.

2 § Förordningen är meddelad med stöd av

- 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om bemyndigande till myndighet att meddela verkställighetsföreskrifter,
- 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) i fråga om avgifter för ärendehandläggning,
- 10 kap. 4 § körkortslagen i fråga om undantag från körkortslagen, och
- 8 kap. 7 § regeringsformen i övrigt.

3 § I denna förordning avses med

Försöksverksamhet verksamhet som innefattar försök och erfarenhetsinsamling med förande av tung lastbil (utan tillkopplad släpvagn) som drivs med alternativa bränslen och vars totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram av förare som har behörigheten B.

4 § De beteckningar som i övrigt används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Förutsättningar för försöksverksamhet

5 § Försöksverksamhet enligt denna förordning får bedrivas endast med tillstånd. Tillstånd kan sökas endast av juridiska personer. Frågor om tillstånd prövas av Transportstyrelsen.

Ett tillstånd får förenas med villkor för verksamheten. Tillståndet ska gälla under en begränsad tidsperiod.

Tillstånd får lämnas endast om sökanden kan visa att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöksverksamheten och att sökanden i övrigt är lämplig.

6 § Hos en juridisk person som bedriver försöksverksamhet ska det finnas en eller flera personer som ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och denna förordning.

Ansvariga är

1. i ett aktiebolag och en ekonomisk förening den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje fysisk bolagsman,

3. hos andra juridiska personer än de som avses i 1 eller 2 den eller de fysiska personer som den juridiska personen har utsett.

Om det finns särskilda skäl får Transportstyrelsen besluta att

1. någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara ansvariga, eller

2. en kommanditdelägare undantas från att vara ansvarig.

Transportstyrelsen ska godkänna den eller de ansvariga.

Rapportering

7 § Tillståndshavaren ska årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till Transportstyrelsen. Utvärderingen ska, om den avser föregående kalenderår, inlämnas senast den 1 mars.

Återkallelse

8 § Ett beslut om tillstånd till försöksverksamhet får återkallas av Transportstyrelsen om förutsättningarna för tillståndet väsentligen förändrats eller inte längre är uppfyllda, om villkoren i beslutet eller kraven i förordningen inte följs eller om det annars finns särskilda skäl för återkallelse.

Undantag från förarbehörighet

9 § Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 § och 5 § körkortslagen får en förare som är anställd av tillståndshavare enligt 5 § föra tung lastbil utan tillkopplad släpvagn.

Första stycket gäller endast om

- föraren har ett gällande körkort med behörigheten B, utfärdat av stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och föraren har haft behörigheten i minst två år,
- lastbilen drivs helt eller delvis med alternativa bränslen,
- lastbilens totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram, och
- kopia av giltigt tillstånd till försöksverksamhet samt bevis på anställning hos tillståndshavaren eller motsvarande medförs i fordonet och kan uppvisas vid kontroll.

Det som sägs i första och andra stycket gäller även en förare som är anlitad av en tillståndshavare. I stället för bevis på anställning hos tillståndshavaren ska föraren medföra bevis på anställning eller motsvarande samt dokumentation som visar att föraren genom sin arbetsgivare är anlitad för att utföra transporter på uppdrag av tillståndshavare enligt 5 §.

Bemyndiganden

10 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. avgifter för ärendehandläggning, och
2. verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

11 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 5 och 8 §§ denna förordning får dock inte överklagas.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2024.
2. Förordningen upphör att gälla vid utgången av 2030.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 2 §¹

Artikel 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 ska inte tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med

1. fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget,

2. jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget,

3. fordon som uteslutande används på öar som har en areal av högst 2 300 kvadratkilometer och som inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon,

4. fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare,

Artikel 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 ska inte tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med

1. fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget,

2. jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget,

3. fordon som uteslutande används på öar som har en areal av högst 2 300 kvadratkilometer och som inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon,

4. fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare,

¹ Senaste lydelse 2017:849

5. fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, över-
svämningsskydds-, vatten-, gas- och
elanläggningar, underhåll och kon-
troll av vägar, dörr-till-dörr-
insamling och -bortskaffande av
hushållsavfall, telekommunikations-
tjänster, radio- och TV-sändningar
och pejling efter radio- och TV-
sändare eller -mottagare,
6. fordon med mellan 10 och 17 sitt-
platser vilka uteslutande används för
icke-kommersiell persontransport,
7. fordon som används för upp-
samling av mjölk från bondgårdar
eller för återlämning till bondgårdar
av mjölkbehållare eller av mjölk-
produkter avsedda för djurfoder,
8. fordon som används för transport
av djuravfall eller av djurkadaver
som inte är avsedda som människo-
föda,
9. fordon som används för transport
av levande djur från bondgårdar till
lokala marknader och omvänt eller
från marknader till lokala slakterier
inom en radie på 100 kilometer, och
10. specialfordon som transporterar
cirkus- och nöjesfältsutrustning.
5. fordon som används i samband
med underhåll av avlopps-, över-
svämningsskydds-, vatten-, gas- och
elanläggningar, underhåll och kon-
troll av vägar, dörr-till-dörr-
insamling och -bortskaffande av hus-
hållsavfall, telekommunikations-
tjänster, radio- och TV-sändningar
och pejling efter radio- och TV-
sändare eller -mottagare,
6. fordon med mellan 10 och 17 sitt-
platser vilka uteslutande används för
icke-kommersiell persontransport,
7. fordon som används för upp-
samling av mjölk från bondgårdar
eller för återlämning till bondgårdar
av mjölkbehållare eller av mjölk-
produkter avsedda för djurfoder,
8. fordon som används för transport
av djuravfall eller av djurkadaver som
inte är avsedda som människo-
föda,
9. fordon som används för transport
av levande djur från bondgårdar till
lokala marknader och omvänt eller
från marknader till lokala slakterier
inom en radie på 100 kilometer,
10. specialfordon som transporterar
cirkus- och nöjesfältsutrustning, *och*

*11. fordon som används för gods-
transporter inom en radie av 100
kilometer från den plats där företaget
är beläget och som drivs med hjälp av
naturgas, flytande gas eller el vars
högsta tillåtna vikt, inklusive släp
eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5
ton.*

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2024.

2 Inledning

Det långsiktiga klimatmålet innebär att transporterna i princip bör ha nollutsläpp senast 2045. I dag används lätta lastbilar för ett stort antal godstransporter, till exempel för paketleveranser. Regeringen anser att omställningen av dessa transporter, där elektrifieringen är en viktig del, behöver påskyndas.

Skälen för regeringens beslut (LI2023/02684) är bland annat transportpolitikens övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbart transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen menar att alternativa bränslen kan medföra en ökad vikt på lastbilen, vilket i sin tur innebär att den klassas som en tung lastbil enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner². Därmed får den endast framföras av den som har körkort med behörighet C1 eller C och yrkeskompetensbevis.

Detta försvårar en snabb elektrifiering menar regeringen, eftersom det dels råder brist på förare med behörighet C, dels innebär ökade kostnader för aktörerna att anställa förare med dessa högre körkortsbehörigheter.

2.1 Bakgrund

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488). Med hjälp av undantaget ska förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år kunna framföra lastbil, utan släp, vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg och som drivs av alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996³ om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

² samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 som i sin tur bygger på FN-resolution om fordonskonstruktioner ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7.

³ EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

” – alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) väte,

c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),

d) gasol (LPG),

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.”

Transportstyrelsen har tidigare utrett en undantagsmöjlighet som ges i körkortsdirektivet (direktiv 2018/645 i tillägget till artikel 6.4)⁴. En del av faktabeskrivningen som redovisas här kommer från den rapporten (Patten, Alger, Hammar, Matsson, Michaelsson, Stenlund & Malmstig, 2021)⁵. Transportstyrelsens slutsats efter analys av undantagsmöjligheten var att det inte var möjligt att införa undantaget i nationell lagstiftning, bland annat på grund av de villkor för undantaget som direktivet anger.

De villkor för undantag som nu är reglerade förväntas tas bort i kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv (ännu inte beslutat i mars 2024) i artikel 9.2 h⁶. Förslaget både förenklar och breddar möjligheten att kunna föra fordon som drivs med alternativa bränslen (enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG) med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg. Det förenklas genom att villkoren gällande lastkapacitet och den extra vikten för framdrivningssystemet tas bort. Det breddas genom att kommissionens förslag även tillåter personbefordran.

Regeringens förslag på försöksverksamhet i detta uppdrag har en annan lydelse än undantagen i artikel 6.4 samt förslaget i kommande artikel 9.2 h. Regeringens förslag består av ett krav på innehav av körkortsbehörighet B i minst två år för att kunna framföra lastbil, utan släpvagn, och som drivs av alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Regeringens uppdrag omfattar endast godsbefordran. Transportstyrelsen ska även lämna förslag på nödvändiga författningsändringar för ett undantag från kör- och vilotidsreglerna.

2.2 Syfte och frågeställningar

2.2.1 Huvudsyftet med försöksverksamheten

Syftet med försöksverksamheten är att

- lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C.
- skynda på den gröna omställningen av transportsektorn.

Det ska ske genom att förare med behörighet B ges möjlighet att köra tunga lastbilar som drivs med alternativa bränslen.

En lastbil vars totalvikt överskrider 3 500 kg klassas enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som en tung lastbil. Därmed får godstransporter med ett sådant fordon endast genomföras av en förare som

⁴ Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort. Länk: EUR-Lex - 32018L0645 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

⁵ Länk: Förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B - Transportstyrelsen

⁶ Länk: EUR-Lex - 52023PC0127 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

har körkort med behörighet C1 eller högre och yrkeskompetensbevis. Regeringen menar att denna regel utgör ett hinder för omställningen av godstransporter där elektrifieringen ingår. Regeringen menar vidare att detta försvårar en snabb omställning till elektrifiering, eftersom det dels råder brist på förare med behörighet C, dels innebär ökade kostnader för företag att anställa förare med behörighet C och yrkeskompetensbevis för transporter som vanligtvis genomförs av förare med körkortsbehörighet B. Därför vill regeringen att försöksverksamheten ska tjäna som en brygga tills det omarbetade körkortsdirektivet är färdigförhandlat.

2.3 Metod

Transportstyrelsen ska

- lämna förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna. Eventuella ändringar i myndighetens föreskrifter ska utarbetas parallellt.
- inhämta synpunkter från berörda myndigheter, besiktningsbranschen, berörda branschorganisationer och ett urval av andra aktörer som kan ha intresse för eller nytta av försöksverksamheten.
- beskriva konsekvenserna av eventuella författningsförslag, i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, inklusive hur verksamheten ska finansieras. Eventuell risk för överflyttning av godstransporter från tunga lastbilar till lastbilar som väger 3 500–4 250 kg ska analyseras. Effekterna för transporteffektivitet och klimatpåverkan ska också bedömas.

Transportstyrelsen ska senast den 8 mars 2024 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

2.4 Avgränsningar

Försöksverksamheten ska

- vara enkelt utformad
- inte begränsas till ett visst antal aktörer
- påbörjas senast den 1 juli 2024
- utformas så att även små aktörer har möjlighet att delta.

Transportstyrelsen ska särskilt beakta den försöksverksamhet som Belgien har utarbetat och ta hänsyn till kommissionens förslag om omarbetat

körkortsdirektiv (fjärde körkortsdirektiv) för att ge stabila förutsättningar för berörda branscher. Transportstyrelsen ska lämna förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna.

I uppdraget finns även en skrivning om att den eventuella risken för överflyttning av godstransporter från tunga lastbilar till lastbilar som väger mellan 3 500 och 4 250 kg ska analyseras. För att kunna göra en sådan analys behövs data och erfarenheter som inte finns i dag. Transportstyrelsen har tagit hänsyn till behovet av en sådan analys vid utformningen av försöksverksamheten.

2.5 Disposition

Rapporten inleds med två författningsförslag i avsnitt 1, följt av en bakgrundsbeskrivning av uppdraget i avsnitt 2 och av en kortfattad översikt av regelverken i avsnitt 3. En utblick som omfattar en aktuell försöksverksamhet i Belgien samt dialoger med aktörer redovisas i avsnitt 4. Överväganden och förslag kopplade till författningsförslagen står att läsa i avsnitt 5. Avsnitt 6 och 7 redovisar konsekvenserna av de två författningsförslagen. De redovisas separat, eftersom författningsförslagen skiljer sig mycket åt. Författningskommentarerna finns i avsnitt 8.

3 Översikt av regelverken

3.1 Internationella konventioner

I Wienkonventionen⁷ fastställs de flesta grundläggande reglerna om bland annat trafikregler och körkort. Sverige har ratificerat konventionen, och därmed förpliktat sig att följa den.

I Wienkonventionens bilaga 6, punkt 8 och 9, anges körkortsbehörigheter och viktbegränsningar för dessa. Enligt de körkortskategorier som anges där är högsta vikt för behörighet B 3 500 kg. Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Inte heller i kombination med släpvagn får vikten överstiga 3 500 kg (artikel 41). Dock ger punkt 10 utrymme för att införa behörigheter och underkategorier av andra fordon än de som tas upp under körkortskategorierna. Beteckningarna för sådana kategorier eller underkategorier bör då inte likna symboler som används i konventionen för att undvika att de förväxlas.

3.1.1 EU-reglering

De svenska reglerna om behörigheter baseras på internationella överenskommelser. EU:s körkortsdirektiv ställer krav på vilka fordon som omfattas av förarbehörigheten. Körkortsdirektivet har i sin tur sin grund i reglerna om körkort i Wienkonventionen om vägtrafik. När det gäller unionsrätten har Sverige inte heller något stort utrymme att göra egna nationella tolkningar.

Enligt artikel 4 punkt 4 b) i Europaparlamentet och rådets direktiv 2006/126/EG den 20 december 2006 om körkort (körkortsdirektivet) får en person med körkort i kategorin B föra ett motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerat och tillverkat för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till det får en släpvagn kopplas med en totalvikt som inte överstiger 750 kg.

Körkortsdirektivet (som alltså gäller inom EU och EES-länderna) har – förutom motsvarande begränsning av fordonskombinationens vikt som Wienkonventionen – även utrymme för en utökad B-behörighet. Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg kopplas till ett motorfordon i denna kategori, förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i bilaga V,

⁷ Convention on Road Traffic done at Vienna on 8 November 1968.

kräva att kombinationen bara får köras efter avslutad utbildning eller godkänt körprov.

Möjliga förändringar och försöksverksamheten

Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv från den 1 mars 2023, det fjärde i ordningen, är för närvarande under förhandling.⁸

I artikel 9.2 h i detta förslag är lydelsen för närvarande: *Två år efter att ett körkort för kategori B utfärdats för första gången ska det vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG13 med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn.* Om detta förslag godkänns utan ändring, skulle det innebära att undantagsmöjligheten i artikel 6.4 i det nuvarande körkortsdirektivet ersätts med en bredare generell regel. Transportstyrelsen följer utvecklingen i det kommande körkortsdirektivet.

En förutsättning för att få framföra lastbilar som drivs av alternativa bränslen, med en totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn inom ramen för försöksverksamheten är att man har haft körkort med behörighet B i minst två år.

Tiden för körkortsinnehav ska räknas från datumet för första utfärdande av behörigheten som står på baksidan av körkortet (punkt 10). Gränsen syftar till att säkerställa en viss erfarenhet, men vi vet ändå inte om föraren i fråga har liten eller stor körerfarenhet.

3.1.2 Fordonskategori avsedd för transport av gods

Bilar som registreras inom Sverige och Europa delas in i olika fordonskategorier enligt definitioner i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om typgodkännande av fordon⁹ och har sitt ursprung i United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (UN ECE/TRANS/WP.29/78), se Tabell 1.

⁸ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012. Länk: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fcc1bcd0-b821-11ed-8912-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

Tabell 1: Fordonskategorier

| Fordonslag | Fordonsslagsklass eller lätt/tung | Fordonskategori | Totalvikt |
|------------|-----------------------------------|-----------------|--|
| Personbil | I (ej husbilar) | M1 | Totalvikt ¹⁰ anges inte men en personbil får ha högst 8 sittplatser utöver förarplatsen |
| | II (husbilar) | | |
| Lastbil | Lätt | N1 | Högst 3 500 kg |
| | Tung | N2 | 3 501–12 000 kg |
| | | N3 | Mer än 12 000 kg |

Notera att det förekommer fler fordonskategorier än det som redovisas i tabellen.

Fordon som är konstruerade och tillverkade primärt för transport av gods tillhör kategori N. Det finns tre olika kategorier inom N och det är fordonets totala vikt som bestämmer kategorin. Ett fordon avsett för godstrafik med totalvikt mellan 3 500 kg och 4 250 kg tillhör kategori N2.

För att få registreras som lätt lastbil ska en bil ha en totalvikt av högst 3 500 kg, främst vara avsedd för godsbefordran och inte vara att anse som personbil eller buss. Hit hör fordonskategorin N1.

Om totalvikten på fordonet överstiger 3 500 kg, tillhör det fordonsklassen tung lastbil om det främst är avsett för godsbefordran. Fordonet ingår då i fordonskategori N2 eller N3 beroende på totalvikten.

3.2 Körkortsbehörigheter

3.2.1 Rättigheter för behörighet B

Enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) ger behörighet B rätt att köra

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
2. trehjulig motorcykel
3. fyrehjulig motorcykel.

¹⁰ Observera att behörighet B ger rätt att köra en personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton. Se även Tabell 2 för ytterligare information.

Släpet räknas som lätt om dess totalvikt inte är mer än 750 kg eller om den sammanlagda totalvikten (för bilen och släpet tillsammans) inte är mer än 3 500 kg.¹¹

Av Tabell 2 framgår vilka fordon man får föra för respektive behörighet. När nya regler införs kan ibland gamla regler fortsätta gälla för den som redan har ett körkort. För att en sådan rättighet ska gälla behöver det finnas en övergångsbestämmelse, och den gäller vanligen bara så länge körkortet är giltigt. I Sverige är körkortsinnehavare som tagit ett körkort för kategori B före den 1 juli 1996 behöriga att köra personbilar¹² med en högsta tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton under förutsättning att fordonet är registrerat som personbil och inte som lätt lastbil¹³. För att få köra tung lastbil¹⁴ krävs minst behörighet C1. För behörighet C finns andra regler kring medicinsk lämplighet. Bland annat måste man bifoga läkarintyg vid körkortsförnyelse om man är 45 år eller äldre.





¹¹ Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

¹² M1 och M2, se Tabell 1: Fordonskategorier.

¹³ N1, se Tabell 1: Fordonskategorier.

¹⁴ En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

Tabell 2 Körkortsbeförigheter

| Behörighet | Körkortsålder | Ger rätt att köra |
|--|--|---|
| B  | 18 år (21 år för trehjulig MC över 15 kW) | 1. Personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton, och • en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg • en släpvagn med en totalvikt som är högre än 750 kg, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte är över 3,5 ton. 2. Terrängvagn 3. Motorredskap klass I (motorredskap som är gjorda för hastigheter över 30 km/tim) 4. Trehjulig motorcykel 5. Fyrhjulig motorcykel Behörighet B ger även rätt att köra: • Moped klass I och klass II • Traktor a och b • Motorredskap klass II. Terränghjuling och snöskoter ingår också om man tog körkortet före den 1 januari 2000. |
| Övergångsregel B (utfärdat före den 1 juli 1996) | | Personbil med en totalvikt över 3,5 ton, så länge behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av något annat skäl) efter den 1 juli 1996. |
| B utökad (B96) | 18 år | Fordonskombinationer där bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt är över 3,5 ton men inte mer än 4,25 ton. |
| BE  | 18 år | Personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton och en eller flera släpvagnar kopplade till bilen, om släpvagnarnas sammanlagda totalvikt inte är över 3,5 ton. |
| Övergångsregel BE (utfärdat före den 19 januari 2013) | | Dra släpvagnar utan någon begränsning av totalvikten så länge behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av något annat skäl) efter den 19 januari 2013. Sådana körkort får kod 79.06 på baksidan av körkortet. |
| C1  | 18 år | Tung lastbil med en totalvikt på högst 7,5 ton och personbil med en totalvikt över 3,5 ton men inte över 7,5 ton. Man får också dra en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg. |
| ... | | |
| D1  | 21 år | Buss som är gjord för högst 16 passagerare utöver föraren och med en längd som inte är över 8 meter. Man får också dra en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg. |

Källa: Fordon du får köra - Transportstyrelsen

3.3 Regler relaterade till fordonet

Körkortsdirektivets artikel 6.4 anger vissa förutsättningar för de fordon som omfattas av undantagsmöjligheten. Dessa förutsättningar gäller även för försöksverksamheten. Ett fordon får framföras med behörighet B förutsatt att det

- drivs med alternativt bränsle enligt artikel 2 rådets direktiv 96/53/EG¹⁵
- är avsett för transport av gods
- framförs utan släpvagn och
- har en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

Förutsättningarna ovan ställer utifrån gällande regler vissa krav som annars inte skulle vara tillämpliga för fordon som framförs med behörighet B. Nedan följer en redogörelse för dessa krav.

3.3.1 Alternativa bränslen

De alternativa bränslen som ingår i undantagsmöjligheten specificeras enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG. Där finns följande definitioner:

fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt ramen i 2007/46/EG¹⁶ om godkännande av fordon.

alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) väte,

c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),

d) gasol (LPG),

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

Flytande biobaserade drivmedel, till exempel HVO100¹⁷ eller E85¹⁸, definieras här inte som alternativa bränslen. I förordningen (2001:641) om

¹⁵ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

¹⁷ Hydrogenated Vegetable Oil (vätebehandlad vegetabilisk olja), HVO100 (100 procent)

¹⁸ Etanol motorbränsle med cirka 85 procent etanol och 15 procent bensin.

vägtrafikdefinitioner är alternativt bränsle definierat på samma sätt som i direktiv 96/53/EG.

3.3.2 Godsbefordran

Försöksverksamheten gäller enbart för transport av gods, det vill säga godsbefordran och inte personbefordran.

3.3.3 Vilka regler skiljer mellan lätt lastbil och tung lastbil?

Svenska regler är inte bara kopplade till EU-regler utan också till andra internationella överenskommelser, exempelvis indelning i fordonskategorier enligt definition i UN ECE:s resolution om fordonskonstruktioner. I den går gränsen mellan lätt och tung lastbil just vid 3 500 kg. Eftersom fordonen i försöksverksamheten klassas som tunga lastbilar, måste de regler som gäller för dessa följas.

Det innebär följande:

- Om man inte omfattas av ett undantag, måste man följa kör- och vilotider och därmed krav på att använda färdskrivare och förarkort (vilket förutsätter rutiner hos förare och rutiner hos företagen för hantering av färdskrivare).
- Man måste följa bestämmelserna i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (om transporten omfattas av reglerna om kör- och vilotider, trots att transporten är undantagen på grund av nationell regel¹⁹).
- Högsta tillåtna hastighet är 80 kilometer i timmen (90 kilometer i timmen på motorvägar och motortrafikleder).
- Fartbegränsare måste installeras i fordonet.
- Fordonsbesiktning sker från första året (och till en högre kostnad).
- Besiktning görs vid stationer där tunga fordon (N2) kan besiktas (nationellt finns cirka 170 sådana, jämfört med cirka 500 för lätta fordon (N1)).

Dessutom finns det särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter som gäller för tunga lastbilar, men inte lätta lastbilar, exempelvis på broar eller genomfartsvägar, se avsnitt 3.5. Det kan leda till längre körsträckor för fordon som omfattas av försöksverksamheten än för motsvarande fordon som inte väger mer än 3 500 kg.

¹⁹ Se artikel 13 i 561/2006.

Reglerna för lätta och tunga lastbilar ser inte likadana ut när det gäller krav på utrustning, beskaffenhet, besiktningsformer med mera. Några av skillnaderna beskrivs nedan.

Hastighetsbegränsande anordning

Tunga lastbilar ska vara utrustade med en hastighetsbegränsande anordning. Den ska vara installerad enligt direktiv 92/24/EEG²⁰ och inställd så att det inte går att köra snabbare än 90 kilometer i timmen.

Kontrollbesiktning

Kontrollbesiktning av fordon regleras i 2 kap. fordonslagen (2002:574) och 6 kap. fordonsförordningen (2009:211).

Kontrollbesiktning av bilar med totalvikt av högst 3 500 kg ska göras första gången senast tre år efter den månad bilen första gången togs i bruk, andra gången två år efter första kontrollbesiktningen och sedan inom intervall på 14 månader. Här faller lätta lastbilar in, det vill säga fordon i kategori N1.

Bilar med totalvikt över 3 500 kg, det vill säga exempelvis fordon i kategori N2, ska däremot kontrollbesiktigas första gången senast ett år efter att fordonet första gången togs i bruk och därefter inom intervall på 12 månader.

Lastsäkring

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:25) om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon innehåller några bestämmelser som enbart gäller tunga nyttofordon, det vill säga bestämmelser som omfattar fordon i kategori N2. För dessa fordon gäller specifikt bland annat att

- lastsäkring ska utföras i enlighet med vissa standarder, eller om detta inte är möjligt, intygas med ett lastsäkringsintyg och
- lös flyttbar lastsäkringsutrustning ska vara märkt eller hållfastheten ska vara intygad med certifikat.

Transport av farligt gods

Alla föreskrifter (MSBFS 2022:3) från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för transport av farligt gods, de så kallade ADR-S-bestämmelserna²¹, gäller även i försöksverksamheten. Där framgår bland annat att kravet på brandsläckningsutrustning skiljer sig mellan fordon vars totalvikt är 3 500 kg eller mindre och fordon som har högre totalvikt.

²⁰ Rådets direktiv 92/24/EEG av den 31 mars 1992 om hastighetsbegränsande anordningar och liknande inbyggda hastighetsbegränsande system för vissa kategorier av motorfordon.

²¹ ADR-S är i dagligt tal benämningen på MSB:s föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng.

3.4 Regler för vissa yrkesförare

En del yrkestrafikregler utgår från fordonets vikt, andra från vilken behörighet som krävs för att köra och vissa från det faktum att det är fråga om en vägtransport i yrkesmässig trafik. Krav på yrkesförarkompetens finns endast om behörigheterna C1, D1 eller högre²² krävs för att få framföra ett fordon. Dock kan förarna och transportföretagen fortsatt vara skyldiga att följa övriga regler som redovisas i detta avsnitt.

3.4.1 Kör- och vilotider samt färdskrivare

För fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3 500 kg samt för fordon som är permanent inrättade för transport av minst nio passagerare gäller EU:s regelverk om kör- och vilotider²³. Bestämmelser reglerar bland annat maximal daglig körtid, körtid per vecka, körtid under två veckor i följd och minsta period för dygns- och veckovila. Här säger grundreglerna bland annat att en förare får köra som mest 4,5 timmar innan denne ska ta en rast på minst 45 minuter och att den dagliga körtiden får uppgå till nio timmar. Till dessa regler finns ett antal möjligheter att på olika sätt sträcka ut arbetstiden och förkorta vilan inom vissa gränser. Den maximala körtiden under en vecka får uppgå till 56 timmar och körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar. För dessa vägtransporter används färdskrivare²⁴ för att kunna kontrollera att reglerna följs.

Alla transporter omfattas inte av reglerna om kör- och vilotider trots att fordonet i sig till exempel har en högre sammanlagd totalvikt än 3 500 kg. Det finns undantag beskrivna i EU:s regelverk om kör- och vilotider. Vissa gäller generellt och andra undantag kan medlemsstaterna själva besluta om att föra in i nationell lagstiftning²⁵. En av de undantagsmöjligheter som ännu inte införts i Sverige är den som presenteras i avsnitt 1.2 och 5.2. De generella undantagen innebär att ingen del av EU:s regelverk om kör- och vilotider är tillämplig. Därmed omfattas transportens förare inte heller av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete eller reglerna om färdskrivare.

För de undantag som endast gäller nationellt är artiklarna 5–9 i EU:s regelverk om kör- och vilotider inte tillämpliga, medan övriga bestämmelser är det. Det innebär att förarna alltså omfattas av lagen om arbetstid vid

²² C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE.

²³ Bestämmelser om kör- och vilotider finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

²⁴ Bestämmelser om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

²⁵ Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

visst vägtransportarbete. I den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns inskrivet att reglerna om färdskrivare inte gäller om transporten omfattas av ett nationellt undantag.

Färdskrivare finns i olika versioner och datumet för när fordonet togs i bruk eller registrerades för första gången har betydelse för vilken version som får användas. Från och med den 31 december 2024 har det även betydelse om transporten är internationell eller nationell.²⁶

Den äldsta versionen av färdskrivare är analog, där kör- och vilotider registreras mekaniskt på diagramblad. Den analoga färdskrivaren får bara finnas i fordon som tagits i bruk före den 1 maj 2006.

Senare versioner är de digitala färdskrivarna, där kör- och vilotider registreras digitalt i en enhet i fordonet och på ett förarkort. Den digitala färdskrivaren är obligatorisk i fordon som tagits i bruk från och med den 1 maj 2006. Den smarta färdskrivaren version 1 är obligatorisk i fordon som har registrerats första gången från och med den 15 juni 2019. Den smarta färdskrivaren version 2 är obligatorisk i fordon som registreras för första gången från och med den 21 augusti 2023. Ett fordon med en färdskrivare som inte har besiktats får endast användas för transporter som är undantagna från regelverket och för vilka färdskrivare inte krävs.

Att följa reglerna om kör- och vilotider är ett delat ansvar mellan förare och transportföretag. Vid vägkontroll som utförs av polisen kan föraren som bryter mot gällande regler dömas till böter. Polisen kan också skicka en rapport till Transportstyrelsen som utreder transportföretagets ansvar för dessa överträdelser och får påföra företaget sanktionsavgifter för konstaterade överträdelser. Innan en transport påbörjas är föraren skyldig att kontrollera att färdskrivaren i fordonet är besiktad inom de senaste två åren.

Transportstyrelsen kan genomföra tillsyn på alla företag som utför transporter som omfattas av EU:s regelverk om kör- och vilotider. Om tillsynen visar att det finns överträdelser, kan det leda till att företaget får betala sanktionsavgifter.

3.4.2 Vagarbetstid

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete gäller för mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare och som utför vägtransporter som omfattas av någon del av EU:s regelverk om kör- och vilotider. I lagen regleras bland annat arbetstid och raster, till exempel får arbetstiden under en enskild vecka aldrig överstiga 60 timmar. Genom kollektivavtal kan vissa

²⁶ För internationella transporter krävs från den 31 december 2024 smart färdskrivare version 2. Från den 1 juli 2026 krävs även smart färdskrivare version 2 för lätta fordon (2 500kg–3 500kg) vid internationella godstransporter.

undantag göras från delar av lagen. Föreskrifter som meddelats med stöd av lagen reglerar undantag för egenföretagare som motsvarar de undantag som kan göras genom kollektivavtal.

3.4.3 Vilotidsregler för vissa vägtransporter inom landet

I förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet finns regler om hur förarna ska vila även när transporter sker med bland annat lätta fordon. Reglerna gäller för transporter med fordon som

1. *används för godstransporter, dock inte posttransporter, om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,*
2. *används i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211),*
3. *används för skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning, om bilen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämplig för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedd för detta ändamål, eller*
4. *används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter eller för utfodring av djur.*

Den som kör denna typ av transporter ska föra en personlig tidbok med anteckningar om vila. Om det finns en godkänd och fungerande färdskrivare i fordonet, får man använda den i stället för en personlig tidbok. Man behöver dock inte föra personlig tidbok när man utför vägtransporter av gods i förvärvsverksamhet, om transportererna har en underordnad betydelse i förvärvsverksamheten. Undantaget är förenat med att den sammanlagda körtiden under varje period om 24 timmar inte får överstiga 4 timmar och 30 minuter.

3.5 Generellt om trafikreglering

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Vägar delas in i enskilda vägar och vägar som inte är enskilda. Med det senare avses i allmänhet kommunala gator och allmänna vägar.

Trafikförordningen innehåller bland annat generella trafikregler och särskilda trafikregler som meddelas genom föreskrifter efter bemyndigande i förordningen. Bland de generella reglerna finns sådana regler som är specifika för vissa fordonsslag.

För tunga lastbilar gäller bland annat att de inte får föras med högre hastighet än 90 kilometer i timmen på motorväg och motortrafikled och 80

kilometer i timmen på övriga vägar. Var tunga lastbilar får föras kan också begränsas genom särskilda trafikregler om miljözon. Miljözoner kan vara särskilt miljö känsliga områden som kommuner beslutar om att vissa fordon stängs ute från. Från och med den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3 i sin kommun. Att inrätta en miljözon är en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i ett område.

De regler som gäller för alla fordonsförare gäller även för förare av lastbil, såväl lätta som tunga. Därutöver finns regler som särskilt gäller förare av lastbil, eller förare av tung eller lätt lastbil.

3.5.1 Lokala trafikföreskrifter om trafik med motordrivna fordon

Särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. De särskilda trafikreglerna får avse bland annat följande:

- förbud mot trafik med fordon
- förbud mot omkörning
- begränsning av högsta tillåtna hastighet
- tillåtelse att stanna eller parkera fordon
- förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon och
- axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt på motordrivna fordon eller fordonståg med begränsning till lägre vikter än vad som följer av 4 kap. 12 §.

Föreskrifter enligt ovanstående får avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag, eller fordon med last av viss beskaffenhet. Av 10 kap. 3 § trafikförordningen framgår att:

3 § Lokala trafikföreskrifter meddelas av följande myndigheter:

1. kommunen

a) i fråga om vilket område som enligt 1 § andra stycket 3 ska utgöra tätbebyggt område eller miljözon,

b) för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare,

c) för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering,

d) för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare, och

e) för terräng, och

2. Länsstyrelsen

- a) i andra fall än som avses i 1,*
- b) i fråga om stopplikt och väjningsplikt enligt 1 § andra stycket 12 och 13 för vägar i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare, och*
- c) i fråga om sådana föreskrifter som avses i 1 § tredje stycket.*

Polismyndigheten får meddela föreskrifter om ett beslut av kommunen eller länsstyrelsen inte kan avvaktas utan särskild olägenhet.

Av 13 kap. 3 § trafikförordningen framgår att undantag bland annat får meddelas från förbud för trafik med fordon som begränsats till lägre vikter än vad som följer av 4 kap. 12 §.

Undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

3.5.2 Enskild väg

För enskilda vägar gäller delvis andra förutsättningar än för de allmänna vägarna och de kommunala gatorna. Det är upp till den enskilda vägens ägare att avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum, jfr 10 kap. 10 § trafikförordningen. Ett sådant förbud får även avse fordon med viss största bredd, längd eller vikt. På enskilda vägar begränsas vikten vanligen till 3,5 ton eller 4 ton, åtminstone under tjällossningsperioder. Ägaren ansvarar för att märka ut med vägmärke eller annat tydligt sätt.

Det saknas stöd för statliga myndigheter och kommuner att ge undantag från något som ägaren till en enskild väg bestämt om förande av motordrivna fordon på sin väg. Det står dock ägaren fritt att medge undantag.

4 Utblick och samråd

4.1.1 Försöksverksamheten i Belgien

Belgien har en försöksverksamhet som började den 1 september 2023 och ska löpa i maximalt tre år. Den omfattar skåpbilar (N2-fordon) som drivs med el och vätgas, så kallade nollutsläppsfordon, med en totalvikt upp till 4 250 kg. Belgien har samtidigt krävt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

Förare som ingår i försöksverksamheten får ett särskilt undantag från belgiska körkortslagen. De förare som ingår i försöket ska ha haft körkortsbehörighet B i minst två år. Belgiska myndigheter tror att deltagare som kommer att ingå i studien huvudsakligen kommer att vara anställda på transport- och logistikföretag (godsleveranser).²⁷ Myndigheterna har haft dialog med och sedan underrättat Europeiska kommissionen om sin försöksverksamhet.

Försöksverksamheten i Belgien ger inte deltagarna något undantag från exempelvis fordonskrav på fartbegränsare och krav på kör- och vilotider samt färdskrivare och vägarbetstid. Förordningen reglerar inte heller några undantag från trafikregler.

Den belgiska försöksverksamheten ska samla data om typ av fordon (märke, modell, bränslesystem), antal körda kilometer, antal resor och om resorna sker i tätorter eller på landsbygden. Det ska dokumenteras om försöksfordonet ersätter fordon med traditionella förbränningsmotorer eller är ett komplement till dessa på respektive företag. Antalet olyckor ska registreras under perioden för försöket.

4.1.2 Samråd med aktörer

Transportstyrelsen bjöd in branschorganisationer och andra myndigheter inom transportområdet för att ha en dialog kring försöksverksamheten.²⁸ Av myndigheterna som bjöds in var det endast Polismyndigheten som deltog och från branschorganisationerna deltog representanter från Transportföretagen (Transportindustriförbundet) och Svensk Försäkring.

²⁷ Underlaget från Belgiens Federal Public Service, Mobility & Transport, länk: mobilite.belgium.be/en

²⁸ Aktörer som bjöds in var Trafikverket, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, SKR, Arbetsmiljöverket, Trafikanalys, Fordonsbesiktningsbranschen, Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen (Transportindustriförbundet), Näringslivets transportråd, Svenska Transportarbetareförbundet, Svensk Försäkring och Svensk Handel.

Transportföretagen

Transportföretagen är en av de fyra organisationer som till regeringen sände en begäran om att Sverige skulle utnyttja undantagsmöjligheten i EU:s körkortsdirektiv. Undantaget möjliggör för förare med behörighet B att framföra 4 250 kg lastbilar förutsatt att dessa drivs av biogas eller el. Transportföretagen har uppgett att de förstår frågans komplexitet men ser reformen som en viktig pusselbit för att ställa om de lätta lastbilarna till eldrift. Av Sveriges cirka 10 000 åkerier är många antingen delägare i en lastbilscentral eller transporterar helt eller delvis åt ett transportförmedlingsföretag eller en speditör, exempelvis DB Schenker, DHL och Bring.

Uppskattningsvis 10–15 procent av landets åkeriföretag är så kallade transportsäljande företag, det vill säga de säljer och administrerar sina egna transporter. Om man ser till åkerinäringen, är de lättare lastbilarna vanligast förekommande inom den lokala och regionala trafiken och de används för distribution i städer och så kallade last mile-transporter. Åkeriföretag som är verksamma inom andra segment inom åkerinäringen, såsom fjärrtransporter, har i regel endast i mindre omfattning lätta lastbilar.

Branschföreträdare för Transportföretagen framförde under dialogen att en dieseldriven lätt lastbil har en lastvikt mellan 750 och 1 000 kg. Aktören behöver ”så mycket som möjligt och definitivt inte mindre” både vad gäller volym och lastvikt. De bedömer att intresset för försöksverksamheten är stort men intresset påverkas givetvis av hur den utformas. Om det blir för administrativt betungande eller förenat med stora kostnader minskar intresset. Stockholm planerar för miljözon klass 3 i city, vilket aktualiserar frågan än mer. En branschföreträdare beräknade att en 20-procentig ökning av antalet lastbilar skulle uppstå, om detta undantag från körkortslagen skulle saknas, utan att närmare precisera sin beräkning.

Beträffande el-lastbilar menade branschföreträdare att räckvidden är så kort att det främst är stadstrafik som är aktuell för försöksverksamheten. De menade dessutom att det är viktigt att den administrativa delen av försöksverksamheten är så enkel som möjligt.

Svensk Försäkring

Företrädare för försäkringsbranschen menade att de inte hittat något specifikt kring hur man säkerställer nödvändig kunskap i uppdraget, men de ser generellt att säkerheten är en viktig fråga. Det gäller förarna men även att fordonen är korrekt utrustade, till exempel vad avser lastsäkring och däck med extra bärighet eller, när det kommer till transport av farligt gods, ADR-S-bestämmelserna²⁹. Försäkringsbranschföreträdarna ser också att lätta

²⁹ ADR-S är i dagligt tal benämningen på MSB:s föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng.

lastbilar med stora volymskåp ofta innebär risk för överlast – det ser de redan i dag – och att det kan vara frestande att lasta för mycket.

Branschföreträdarna påpekade även att det finns andra bestämmelser som kan påverkas, bland annat transportansvarsförsäkring. Budbilstransporter får bara göras med fordon upp till 3,5 ton enligt bestämmelser som Sveriges Åkeriföretag har. Försäkringsvillkoren är därför anpassade efter det.

Polismyndigheten

Polismyndigheten hade många frågor om försöksverksamheten i sig och hur den är tänkt att vara utformad. Polisen menade att de redan i dag har ganska stora problem med lätta lastbilar som lastas för tungt.

Polisen uppger att det ska vara lätt att kontrollera försöksverksamheten och samtliga poliser i tjänst ska kunna göra det. Det är bland det allra viktigaste, så att de inte rapporterar någon som omfattas av undantag för olovlig körning. Papper är egentligen inte optimalt men bättre än ingenting och kan jämföras med kravet att medföra till exempel handledarintyg och körkort. Polisen menade att de som omfattas av undantag från körkortslagen ska medföra ett fysiskt intyg vid färd, eftersom det inte går att kontrollera undantaget på annat sätt.

Polisen menade att det föreslagna 100 km-undantaget för kör- och vilotider, se avsnitt 5.2, blir ytterligare ett av flera undantag. Kör- och vilotiderna kontrolleras bara av trafikpolisen och de kan hålla koll på detta. Det är vanligtvis inget som görs av övriga poliser.

Polisen menade att förarna redan i dag har dålig koll på många regler, såsom lastsäkring, och att det vore önskvärt med någon typ av kunskapskrav eller en kunskapshöjande insats.

5 Överväganden och förslag

I detta kapitel presenteras Transportstyrelsens överväganden och förslag samt skälen till dessa.

I avsnitt 5.1 presenteras förslag och bedömningar avseende försöksverksamheten. De handlar om den föreslagna försöksförordningen.

I avsnitt 5.2 presenteras förslaget som avser undantag från kör- och vilotider. Undantaget är oberoende av försöksverksamheten i sig och presenteras därför som ett eget förslag. Undantaget från kör- och vilotider är dock en central del av uppdraget från regeringen.

I avsnitt 5.3 och 5.4 presenteras bedömningar avseende trafikregler respektive definitionen av tung lastbil.

5.1 Förslag och bedömningar avseende försöksverksamheten

Regeringen har i uppdraget (LI2023/02684) angett vissa utgångspunkter för den önskade försöksverksamheten.

Regeringen föreslår att försöksverksamheten utformas så att företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488) för att förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs med alternativa bränslen (enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996) och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

Regeringen specificerar även i uppdraget (LI2023/02684) till Transportstyrelsen följande: *Försöksverksamheten ska vara enkelt utformad, inte begränsas till ett visst antal aktörer och ska påbörjas senast den 1 juli 2024.* Transportstyrelsens förslag till försöksverksamhet tar särskilt hänsyn till denna specificering.

5.1.1 Försöksverksamheten

Förslag

En försöksverksamhet som ger undantag från körkortslagen ska regleras i en särskild förordning. Försöksförordningen ska upphöra att gälla vid en angiven tidpunkt.

Försöksverksamhet får bedrivas endast efter tillstånd som prövas av Transportstyrelsen.

Ett tillstånd får förenas med villkor och tillstånden ska gälla under en begränsad tidsperiod.

Skäl till förslaget

Transportstyrelsen föreslår, i enlighet med uppdraget, en reglering som ska möjliggöra för företag och organisationer att bedriva försöksverksamhet där förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs med alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

Det finns i dag inte legala förutsättningar för den önskade försöksverksamheten utan författningsändringar. Vilka behörighetskrav som gäller enligt körkortslagen (1998:488) står att läsa i avsnitt 3.2 i denna rapport. Transportstyrelsen kan inte föreskriva eller genom myndighetsbeslut ge sådana undantag som regeringen efterfrågar. Däremot har regeringen möjlighet att föreskriva om undantag från körkortslagen.

Eftersom det handlar om en försöksverksamhet som ska pågå under en begränsad tid, bör regleringen inte införas i körkortsförordningen (1998:980) utan som en särskild förordning som reglerar i vilka fall som undantag från körkortslagen ska kunna medges.

Det finns få undantag av liknande karaktär från körkortslagen, men regeringen har föreskrivit om undantag från körkortslagens grundläggande behörighetskrav i bland annat 8 kap. körkortsförordningen och vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap. I avsnitt 5.1.2 utvecklas hur de föreslagna undantagen från körkortslagen konstrueras.

I sammanhanget är det viktigt att påminnas om att körkortslagen inte gäller företag och organisationer, utan den reglerar förarnas behörigheter. För att tydliggöra när situationen ska uppstå att förarna omfattas av det reglerade undantaget föreslår Transportstyrelsen att försöksverksamheten ska vara tillståndspliktig. Innan försök bedrivs ska först tillstånd till försöksverksamhet meddelas av prövningsmyndigheten, som föreslås vara Transportstyrelsen. Någon annan myndighet ser Transportstyrelsen inte som möjlig.

Förordningen om försöksverksamhet bör vara tidsbegränsad, eftersom det inte är en permanent förändring utan just en försöksverksamhet. Datum för när förordningen upphör att gälla är valt utifrån att den i vart fall bör gälla tills det nya körkortsdirektivet kan förmodas vara införlivat, men inte alltför lång tid efter denna tidpunkt. Den exakta tidpunkten för införlivandet är inte känd i dagsläget.

Den valda tidsperioden om drygt sex år bör dock vara tillräcklig för att kunna utvärdera effekterna av försöksverksamheten som underlag för framtida permanenta författningsändringar.

5.1.2 Undantag från körkortslagen

Förslag

Det föreslås att en förare som är anställd av, eller anlitad av, tillståndshavare för försöksverksamhet får föra tung lastbil utan tillkopplad släpvagn.

Detta gäller under förutsättning att

- föraren har haft behörigheten B i minst två år
- lastbilen helt eller delvis drivs med alternativa bränslen
- lastbilens totalvikt inte överstiger 4 250 kg och
- relevanta handlingar medförs i fordonet och kan uppvisas vid kontroll.

Skäl till förslaget

Den föreslagna regleringen innehåller ett föreskrivet undantag från behörighetskraven i körkortslagen.

Den grundläggande förutsättningen för att tillämpa undantaget är att det finns ett beviljat tillstånd till försöksverksamhet. Förutsättningarna för detta har beskrivits i avsnitt 5.1.1.

Själva undantaget från körkortslagen innebär att förare med behörigheten B sedan två år får köra tung lastbil utan tillkopplad släpvagn under vissa förutsättningar, trots att behörighetskravet normalt sett är C1 eller högre.

Transportstyrelsen har utgått från att föraren i grunden ska vara anställd av tillståndshavaren, det vill säga av den som bedriver försöksverksamheten. Ett sådant anställningsförhållande bör vara enkelt att visa. Inom branschen är det dock vanligt med exempelvis företagskonstruktioner där transportuppdragen utförs som samlad organisation, men där förarna är anställda av mindre bolag som gemensamt äger den överordnade organisationen, eller där den överordnade organisationen anlitar förare genom olika typer av underleverantörsavtal. I den typen av förhållanden bör försöksverksamheten kunna ske inom ramarna för ett tillstånd, men eftersom förarna inte är direkt anställda av tillståndshavaren behöver även en öppning för anlitate förare finnas.

Det finns även exempel på mindre varaktiga uppdragsförhållanden. För en enskild förare som inte är anställd av den som bedriver försöksverksamheten, blir det något mer komplicerat att visa att man ingår i försöksverksamheten. Men det ligger både i förarens och tillståndshavarens intresse att ta fram underlag som visar att föraren är anlitad av tillståndshavaren och ingår i försöksverksamheten. Transportstyrelsen bedömer att *anlitad av* omfattar exempelvis dotterbolag, franchisetagare och underleverantörer till den som är tillståndshavare. Transportstyrelsen

föreslår den formuleringen och tolkningen utifrån att regeringen vill prioritera att försöksverksamheten ska vara enkelt utformad. Det bör även vara möjligt att bedriva försöksverksamheten med olika upplägg.

Föraren ska, i enlighet med uppdraget, ha haft behörigheten B i minst två år för att ett undantag ska kunna vara aktuellt. I förslaget ställs kravet att körkortet ska vara utfärdat i en stat inom EES, vilket underlättar för den fria rörligheten och gör det enkelt kontrollerbart för både förare och polisen att se om föraren haft behörigheten i minst två år. Datum för utfärdande framgår nämligen av körkortet.

Fordonet kan inte vara vilken tung lastbil som helst. Det handlar om tung lastbil, utan släp, som drivs med alternativa bränslen (enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996) och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

Transportstyrelsen har övervägt att alla förare som ingår i försöksverksamheten skulle få en markering i körkortsregistret och att detta skulle registreras på besluten om tillstånd för respektive tillståndshavaren. Men den administrativa bördan för aktören och myndigheten bedömdes vara oproportionerlig i relation till nyttan.

Vilka förare som kommer att omfattas av undantaget är inte känt. För både den enskildes och kontrollerande myndigheters skull behöver det finnas administrativa krav som ska vara uppfyllda. Det föreslås därför att kopia på besluten om deltagande i försöksverksamheten (tillståndet) samt en kopia på förarens anställningsbevis eller motsvarande ska medföras vid färd och kunna uppvisas för att exempelvis polisen ska kunna göra en kontroll. Tjänstekort från företaget eller någon form av företagslegitimation är exempel på handlingar som skulle kunna betraktas som motsvarande.

5.1.3 Krav på den som bedriver försöksverksamhet

Förslag

Den som bedriver försöksverksamhet ska ha tillstånd från Transportstyrelsen och följa de villkor för tillståndet som Transportstyrelsen beslutar. Villkor för tillståndet kommer bland annat att vara att tillståndshavaren lämnar nödvändig information till förarna. Tillstånd får lämnas endast om sökanden kan visa att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöksverksamheten och att sökanden i övrigt är lämplig.

Det ska även finnas en utpekad person hos tillståndshavaren. Den personen ska ansvara för att verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och med försöksförordningen.

Skäl till förslaget

De förare som kör fordon i försöksverksamheten kommer att ställas inför situationer och regelverk som de tidigare inte ställts inför.

Transportstyrelsen ser det som nödvändigt att aktörerna säkerställer att förarna har tillräcklig utbildning om de regler som gäller för dessa fordon. Det är en förutsättning för att förarna ska kunna lasta korrekt, följa lokala trafikföreskrifter om vikt- och bärighetsbegränsningar samt ha tillräckliga kunskaper om vägarbetstid, kör- och vilotider samt färdskrivare, om så krävs i vissa situationer. Transportstyrelsen avser att ställa villkor för tillståndet, till exempel att tillståndshavarna ska informera sina förare om relevanta regelverk. Att göra så har bäring på det övergripande kravet: att trafiksäkerheten måste vara säkerställd. Det blir upp till tillståndshavaren att organisera och planera för hur förarna ska informeras och vara uppdaterade. Därutöver behöver naturligtvis tillståndshavaren i övrigt framstå som lämplig och införstådd med försöksverksamhetens innebörd. Även om bestämmelsen inte utesluter andra aktörer, kommer det sannolikt främst att handla om aktörer som redan bedriver tillståndspliktig yrkesmässig trafik.

I förslaget finns även en bestämmelse om att det hos tillståndshavaren ska finnas en utpekad person som ska ansvara för att verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och med försöksförordningen. Förslaget innebär inget tillkommande eller ändrat straffansvar. Det ligger dock både i den enskildes och Transportstyrelsens intresse att det finns en fysisk person som kan anses ansvara för tillståndet och de krav som följer med det.

5.1.4 Krav på rapportering**Förslag**

Tillståndshavaren ska årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till Transportstyrelsen. Utvärderingen ska, om den avser föregående kalenderår, inlämnas senast den 1 mars.

Bedömning

Inga särskilda krav på datainsamling och datalagring bör ställas i förordningen. Information om vad som bör rapporteras meddelas i anslutning till beslutet om tillstånd.

Skälen för förslaget

Utöver kraven för tillstånd generellt bedömer Transportstyrelsen att det behöver finnas krav på avrapportering från tillståndshavaren avseende försökets omfattning och resultat. För att kunna dra nytta av den erfarenhet som försöksverksamheten syftar till att skapa behöver det i någon mening löpande utvärderas hur försöksverksamheten fungerar.

Regeringen vill veta om försöksverksamheten leder till överflyttning av godstransporter från tunga lastbilar till lastbilar som väger mellan 3 500–4 250 kg. För att besvara den frågan och analysera effekterna för transporteffektivitet och klimatpåverkan krävs underlag. Transportstyrelsen föreslår därför att aktörerna årligen rapporterar in uppgifter om sina fordon. Transportstyrelsen har skapat en mall för hur rapportering kan se ut, se Tabell 3.

Tabell 3 är uppdelad i tre fordonstyper: lätta lastbilar (max. totalvikt 3 500 kg eller mindre), tunga lastbilar (max. totalvikt över 3 500 kg men under eller lika med 4 250 kg) och tunga lastbilar (max. totalvikt över 4 250 kg). Varje fordonstyp delas in i två typer av framdrivningssystem: el eller alternativt bränsle och fossilbränslesystem. Antalet fordon i de kategorierna hos aktören ska rapporteras till Transportstyrelsen årligen.

Transportstyrelsens diarienummer kopplat till godkännandet av aktörens deltagande i försöksverksamheten ska användas som en referens vid rapporteringen.

Tabell 3: En rapporteringsmall på antalet fordon hos försöksverksamhetsaktören.

| Fordonstyp | Framdrivningssystem | Vid ansökan ³⁰ | Årtal | | | | | | |
|---|---|---------------------------|-------|------|------|------|------|------|------|
| | | | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Lätta lastbilar (max. totalvikt ≤3 500 kg) | El (eller alternativa bränslen enligt 96/53/EG) | | | | | | | | |
| | Endast fossila drivmedel | | | | | | | | |
| Tunga lastbilar (max. totalvikt >3 500 kg men ≤4 250 kg) | El (eller alternativa bränslen enligt 96/53/EG) | | | | | | | | |
| | Endast fossila drivmedel | | | | | | | | |
| Tunga lastbilar (max. totalvikt >4 250 kg) | El (eller alternativa bränslen enligt 96/53/EG) | | | | | | | | |
| | Endast fossila drivmedel | | | | | | | | |

³⁰ Här redovisas uppgifter om antalet fordon vid ansökningstillfället (innan försöksverksamheten inleddes).

Skälen till bedömningen

Transportstyrelsen övervägde att aktörerna skulle samla in och förmedla omfattande data om alla sina transporter men bedömde att nyttan inte övervägde kostnaden. Informationen i Tabell 3 är uppgifter som Transportstyrelsen bedömer att de flesta aktörer har tillgång till. Det vore önskvärt med ton-kilometer eller volym-kilometer eftersom nyanser i data kan framträda, men sådana uppgifter kan vara mindre lättillgängliga eller konfidentiella.

5.1.5 Finansiering**Förslag**

Handläggningen av ärenden i försöksverksamheten ska vara avgiftsfinansierad. Transportstyrelsen ska ges ett bemyndigande i försöksförordningen att föreskriva om att ta ut avgift till full kostnadstäckning för en ansökan om att delta i försöksverksamheten.

Skälen för förslaget

Genom prövningen av ärendehantering för försöksverksamheten uppstår kostnader för Transportstyrelsen. För att inte kostnaderna ska belasta andra verksamhetskolektiv bedömer myndigheten att en avgift ska tas ut av de som ansöker om att ingå i försöksverksamheten. Att handläggningen bör finansieras genom avgifter som tas ut av sökanden är också i enlighet med huvudprincipen för Transportstyrelsens finansiering, jfr prop. 2010/11:30.

För att få ta ut en avgift och även få bestämma storleken på avgiften behöver Transportstyrelsen ges ett bemyndigande av regeringen, vilket framgår av 5 § första stycket avgiftsförordningen (1992:191). Huvudregeln i avgiftsförordningen är att avgiften ska beräknas så att den helt täcker verksamhetens kostnader, så kallad full kostnadstäckning (jfr 5 § andra stycket nämnda förordning). Vi bedömer att det inte finns skäl att frånga den ordningen.

Den genomsnittliga handläggningstiden per ärende bedöms första året hamna strax under 3 timmar, i vilken tid för upplärning, diarieföring, begäran om avgift, praxishantering, handläggning samt eventuell överklagan och återkallelser behöver tas höjd för. För full kostnadstäckning bedöms avgiften preliminärt behöva beräknas till 5 000 kronor.

Transportstyrelsen ska samråda med Ekonomistyrningsverket i samband med att en ny avgift ska tas ut, enligt 7 § avgiftsförordningen (1992:191).

5.1.6 Möjlighet till återkallelse**Förslag**

Tillstånd till försöksverksamhet ska kunna återkallas. Några andra särskilda tillsynsåtgärder behöver inte införas.

Skäl till förslaget

Transportstyrelsen har övervägt särskilda tillsynsåtgärder i form av exempelvis förelägganden med vite, förbud, eller sanktioner kopplade till företagen eller organisationerna som bedriver försöksverksamheten, men föreslår inte att reglera några sådana tillsynsåtgärder. För denna verksamhet är det mer naturligt att tillståndet kan återkallas om förutsättningarna förändras eller det av annat särskilt skäl finns anledning att återkalla tillståndet.

Tillståndet bör alltså i allmänhet kunna återkallas om förutsättningar för tillståndet inte längre finns, exempelvis för att verksamheten upphört eller på ett väsentligt sätt ändrat karaktär. Det bör även vara möjligt att återkalla ett tillstånd om kraven i förordningen inte följs eller om det finns särskilda skäl. Det bör därmed vara möjligt att återkalla tillståndet om villkor inte följts eller om det kommer till Transportstyrelsens kännedom att det förekommer allvarliga missförhållanden kopplade till försöksverksamheten, exempelvis regelbundna överlastar. Även andra omständigheter än de som nu nämns kan utgöra särskilda skäl för återkallelse av tillstånd.

Om missförhållanden inte åtgärdats, bör ett indraget tillstånd kunna ge skäl att avslå en ny prövning om de skäl som legat till grund för återkallelsen inte åtgärdats, vilket bör falla under de generella förutsättningarna för tillstånd (jfr avsnitt 5.1.3).

Om ett tillstånd återkallas, försvinner också möjligheten för den enskilde föraren att nyttja undantaget från körkortslagen. Den förare som inte uppfyller villkoren riskerar sanktioner på samma sätt som gäller för andra situationer där denne inte uppfyller behörighetskrav.

5.1.7 Bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter**Förslag**

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om verkställighet.

Skäl till förslaget

Bedömningen är att försöksförordningen ger förutsättningar för att bedriva den föreslagna försöksverksamheten. Transportstyrelsen kan dock behöva meddela föreskrifter för verkställigheten av förordningen. Det kan exempelvis gälla det administrativa förfarandet kring ansökningar, avrapporteringen eller något annat av verkställighetskaraktär som inte identifierats i detta läge.

Att utreda konsekvenserna av eventuella föreskrifter blir en fråga för Transportstyrelsen, om det skulle bli aktuellt i framtiden.

5.1.8 Överklagande

Förslag

Beslut om tillstånd och återkallelse av tillstånd ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Skäl till förslaget

Möjligheten att överklaga beslut har en grundläggande betydelse för enskildas rättsskydd. Syftet är att ge den som påverkas av ett beslut en möjlighet att få beslutet upphävt eller ändrat för att på så sätt undvika oönskade verkningar. I regel sker överklagande av förvaltningsbeslut till allmän förvaltningsdomstol.

Det finns specialförfattningar med försöksverksamhet som innehåller överklagandeförbud, helt eller delvis. Utifrån effekterna av ett nekat eller potentiellt återkallat tillstånd bör det dock finnas en möjlighet till överklagbarhet av sådana beslut. Enligt förslaget ska då förvaltningslagens forumregel tillämpas och överklagande ska ske till allmän förvaltningsdomstol (jfr 40 § förvaltningslagen). I övrigt borde eventuella beslut enligt försöksförfordningen handla om antingen gynnande beslut eller olika former av förfarande- eller verkställighetsbeslut som inte kan eller bör kunna överklagas.

5.2 Undantag från kör- och vilotider

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att undantaget som finns beskrivet i artikel 13 punkt f) i förordningen (EG) 561/2006 införs i den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Skäl till förslaget

I uppdraget om att utforma en försöksverksamhet ingår att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotider.

Det finns i dag inte något undantag från kör- och vilotider som gäller för fordon som drivs av alternativa drivmedel reglerat i de generella undantagen i EU-förordningen. Det finns inte heller något nationellt nu gällande undantag som överensstämmer med de fordon som omfattas av försöksverksamheten.

Artikel 13.1 i förordningen (EG) 561/2006 ger medlemsstater möjlighet att medge undantag från artiklarna 5 till 9 i nämnda förordning, om det är förenligt med de mål som fastställs i artikel 1 av samma EG-förordning. Artikel 13 punkt f) tar sikte på den typ av fordon som är aktuella i försöksverksamheten:

13 f) Fordon som används för godstransporter inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton.

Förutsättningarna i undantaget är dock inte helt överensstämmande med förutsättningarna i försöksverksamheten. Att undantaget omfattar fordon och fordonskombinationer inklusive släp och påhängsvagn samt att de får väga upp till 7,5 ton är en vidare reglering jämfört med vad som föreslås ingå i försöksverksamheten. Att det finns en radiebegränsning samt att fordon som är hybrider inte omfattas av detta undantag skiljer sig också från försöksverksamheten. Transportstyrelsens bedömning är trots detta att det ovan beskrivna undantaget är det mest relevanta i relation till försöksverksamheten. Det bedöms inte vara möjligt för Sverige att införa ett helt annat undantag från reglerna i EU-förordningen, även om det skulle vara begränsat för försöksverksamheten.

Utgångspunkten för tillämpningen av undantagen i artikel 13.1 bör vara att de införs enligt dess lydelse och gäller generellt, om medlemsstaten önskar införa undantaget. Så har Sverige också infört andra undantag i 2 kap. 2 § i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Ett visst utrymme kan finnas för att göra begränsningar så att undantaget nationellt blir något mindre, men inte att föra in ytterligare rekvisit (villkor) eller utvidga undantaget till att gälla ännu fler transporter. Därför är det tveksamt om det är möjligt att utvidga undantaget till att även gälla hybridfordon, när undantaget i artikel 13.1 endast tar upp el, naturgas och flytande gas. Inte heller är det möjligt att definiera rekvisiten nationellt, utan precis som för övriga undantag som Sverige fört in i den nationella förordningen tillämpas undantagen direkt.

Transportstyrelsens bedömning är att i sin helhet och i enlighet med dess lydelse föra in det undantag i EU-rätten som ligger närmast till hands. Dels kan detta förväntas bidra till en välfungerande försöksverksamhet, dels bör undantaget i sig förenkla reglerna för användningen av bland annat eldrivna lastbilar som används inom en viss radie från platsen där företaget är beläget. Dessa två möjliga effekter bör i sin helhet bidra till den gröna omställningen av transportnäringen.

Enligt Transportstyrelsen finns det utifrån regleringens struktur och syfte inga övertygande argument för att endast knyta undantaget till försöksverksamheten eller att tidsbegränsa undantaget från kör- och vilotider på samma sätt som försöksverksamheten. Transportstyrelsen föreslår därför att undantaget förs in i svensk rätt i dess lydelse och utan en bortre tidsgräns.

5.3 Undantag från trafikregler

Bedömning

Försöksverksamheten bör inte i sig medföra undantag från bestämmelser om trafik på väg och i terräng.

Skäl till bedömningen

Den föreslagna förordningen reglerar endast försöksverksamhet som möjliggör ett visst undantag från de behörighetskrav som annars gäller enligt körkortslagen. Förordningen förändrar inte faktumet att det i trafik- och fordonslagstiftningens mening handlar om att föra tunga lastbilar.

Enligt Transportstyrelsens bedömning är det inte lämpligt att föreslå en reglering där regeringen eller en central förvaltningsmyndighet ska ge undantag generellt från de aktuella trafikreglerna (till exempel viktbegränsningar eller andra lokala begränsningar). Det är omöjligt att på förhand bedöma om detta kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Inget av de eventuella problem som finns med nuvarande regelverk borde vara så trängande för en deltagare i försöksverksamheten att det heller skulle motivera en annan ordning.

Så som översiktligt redogjorts för i avsnitt 3.5 finns gällande vissa generella och även lokalt avgränsade särskilda trafikregler som just tunga lastbilar. Dessa regler gäller även de tunga lastbilar som används i försöksverksamheten. Transportstyrelsen har kommit fram att förordningen inte i sig ska medföra några undantag från dessa bestämmelser. Att ordinarie beslutsfattare beslutar om eventuella undantag i varje enskilt fall bedöms vara lämpligare. Där det lokalt finns begränsande trafikregler får dessa antas ha ett syfte som den beslutade myndigheten funnit tillräckliga för att införa förbudet.

Kommunala gator har delvis andra förutsättningar än vad som i allmänhet gäller för allmänna vägar, exempelvis när det gäller gator med ledningar av olika slag, det vill säga el, fjärrvärme, vatten, avlopp och dagvatten. Vad som är tillåtet i fråga om axelbelastningar och bruttovikt är också generellt lägre på kommunala gator än på de allmänna vägarna. På många vägar eller gator, särskilt broar, får tung lastbil inte föras. I reglerna kring trafik på väg och i terräng kan aktören generellt söka undantag hos respektive beslutsmyndighet och då i enskilda fall. Därför är det i regel till Trafikverket, länsstyrelsen, kommunen eller en enskild vägs ägare som aktörer kan vända sig om de av något skäl anser sig behöva ett undantag från en trafikregel.

5.4 Bedömning avseende ändra definitionen av tunga lastbilar

Bedömning

Transportstyrelsen föreslår inte någon ändring av definitionen av tung lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Skäl till bedömningen

Den föreslagna försöksförordningen berör främst behörighet. Ett alternativ, som dock inte förespråkas, är att söka ändra klassificeringen av berörda fordon i internationell rätt så att de inte betraktas som tunga lastbilar.

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns olika beteckningar med angivna betydelser. Beteckningarna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. I många författningar på trafik-, fordons-, register- och skatteområdet hänvisas därför till denna lag. En ändrad definition får därför långtgående konsekvenser.

Definitionen av vad som är en tung lastbil enligt svensk rätt motsvaras i stort av vad som utgör en tung lastbil enligt internationell rätt. Ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EU-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. Svenska regler om fordonsklassificering är inte bara kopplade till EU-regler utan också till andra internationella överenskommelser.

³¹Alltför många regelverk berörs således för att det ska vara ändamålsenligt att gå vidare med någon ändrad definition av aktuella fordon, särskilt när det endast gäller för en försöksverksamhet under en begränsad tid.

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

6 Konsekvenserna – försöksverksamheten

6.1 Vad är problemet?

Transportsektorn står för en betydande del av klimatpåverkande utsläpp. Den gröna omställningen behöver påskyndas och användningen av lastbilar som drivs av alternativa bränslen, främst el, behöver öka.

Ett problem som påtalats är att vissa lastbilar som drivs av alternativa bränslen, främst så kallade laddhybrider, väger mer och utgör tunga lastbilar utan att deras lastförmåga nödvändigtvis är större än för en motsvarande lätt lastbil. Ett problem kopplat till detta är att förarna med körkortsbekräftelse C1 eller C – och som därmed får köra tung lastbil – är alltför få.

Det finns ingen reglerad möjlighet att låta andra personer än de som har bekräftelse C1 eller C att köra tung lastbil. Enligt uppdraget ska Transportstyrelsen därför ta fram nödvändiga författningsförslag för en försöksverksamhet. I uppdraget att utforma en försöksverksamhet ingår att företag, myndigheter eller andra organisationer ska kunna ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488) för att förare som har haft körkort med bekräftelse B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996³² och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

6.2 Vad är ska uppnås med försöksverksamheten?

Syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med körkortsbekräftelse C1 eller C, det vill säga bekräftelse som annars skulle krävas för att föra lastbil med en totalvikt över 3 500 kg. Därmed kan försöksverksamheten bidra till att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn. Försöksverksamheten kan även ge erfarenheter inför framtida permanenta regeländringar.

6.3 Vilka regleringsalternativ finns för försöksverksamheten?

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering för att åstadkomma den försöksverksamhet som regeringen vill ha. Under den här rubriken

³² EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

– alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) väte,

c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),

d) gasol (LPG),

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

diskuteras alternativa regleringar. Effekterna av dessa utreds inte vidare i detta kapitel.

6.3.1 Utformningen av försöksverksamheten

Ett alternativt förslag till utformning av försöksverksamheten kunde vara att aktören ansöker om att få ingå i försöksverksamheten och bifogar en lista som namnger de förare som ingår i försöksverksamheten. Dessa listor måste hållas aktuella genom att aktören notifierar Transportstyrelsen så att alla tillägg eller ändringar kan registreras i vägtrafikregistret (VTR).

Förare som ingår i försöksverksamheten får en registrering i VTR i kommentarsfältet och ett beslut. Det medför att beslutet är personligt och kan tillämpas hos andra företag, myndigheter eller organisationer som ingår i försöksverksamheten.

Detta alternativa förslag kan göra det enklare att kontrollera enstaka förare och aktörer som ingår i försöksverksamheten, men innebär ökad administration och kostnad för Transportstyrelsen och aktörerna samt längre handläggningstider.

6.3.2 Kravet på rapportering

Kravet på rapportering skulle kunna utökas så att datainsamlingen blir mer omfattande och sker regelbundet under hela försöksperioden. Dock har vi funnit att behovet av data ger för lite nytta i relation till kostnaden för aktören och myndigheten.

Transportstyrelsen har övervägt att kräva löpande rapportering på alla eventuella incidenter eller olyckor som sker under perioden för försöksverksamheten men bedömer att dessa vid behov kan rapporteras vid den årliga redovisningen.

6.3.3 Vandelsprövning

Transportstyrelsen har övervägt en vandelsprövning och krav på gott anseende men har inte gått vidare med den tanken. Försöksverksamheten är förenad med investeringar, tillståndsplikt och vissa administrativa skyldigheter. Sannolikheten att oseriösa aktörer ansöker om deltagande i försöksverksamheten bedöms vara liten. De förare som deltar måste ha körkort, vilket i sig kräver viss laglydnad. De allra flesta tillståndshavare bör också redan bedriva yrkesmässig trafik, där deras ledande företrädare redan är föremål för en vandelsprövning och tillsyn enligt yrkestrafiklagen (2012:210).

6.4 Vad blir effekten om någon reglering inte kommer till stånd?

Effekten om regleringen inte kommer till stånd blir troligtvis liten eller begränsad:

- Det finns redan i dag lätta lastbilar (N1-fordon) som drivs med el och har lastvikter som är relativt jämförbara med motsvarande lätta lastbilar som drivs med diesel eller bensin – räckvidden är dock sämre med dagens batteriteknik.
- Det finns lastbilar med en totalvikt över 3 500 kg (tunga lastbilar) som drivs med el på marknaden i dag och som får köras med körkortsbehörighet C1 eller C.

Dock framförde en branschföreträdare att de kommer att behöva genomföra 20 procent fler resor om undantaget inte genomförs. Påståendet bygger troligtvis enbart på ett antagande om att lastvikten ökar med 750 kg, vilket i teorin skulle kunna möjliggöra färre resor.

Effekterna är också begränsade över tid, eftersom körkortsdirektivet sannolikt kommer att ändras på sådant sätt att det blir möjligt att föra de aktuella fordonen med behörighet B även utan försöksverksamhet.

6.5 Vad finns det för alternativa lösningar till försöksverksamheten?

6.5.1 Arbeta för en generell ändring inom UN ECE

En alternativ lösning till försöksverksamheten är att inleda ett arbete för en generell ändring av definitionen av lastbilar inom UN ECE och de fordon man får föra med körkortsbehörighet B.

Vilka fordon man får föra med respektive körkortsbehörighet regleras globalt inom UN ECE WP.1, där den maximala totalvikten av M-klassade fordon (personbilar) och N1-klassade fordon (lastbilar) för behörighet B är 3 500 kg³³. Detta avspeglas i behörigheter i körkortsdirektivet (2006/126/EG) som leder till samma viktbegränsning i körkortslagen (1998:488).

Ett sådant arbete inom UN ECE skulle gälla i alla länder som ingår 1968 års Wienkonvention om vägtrafik³⁴. Arbetet skulle underlätta en bred och universell förändring av de fordon man får föra med behörighet B.

³³ United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (UN ECE/TRANS/WP.29/78).

³⁴ Convention on Road Traffic done at Vienna on 8 November 1968.

6.5.2 Andra alternativ

Bristen på förare med C1- eller C-behörighet kan lindras genom att företag, myndigheter eller andra organisationer utbildar flera förare i dessa behörigheter.

För transporter som endast kräver behörighet B finns inga krav på yrkesförarkompetens. För kommersiella transporter av gods med fordon som kräver högre behörigheter krävs yrkeskompetensbevis (YKB). Kostnaderna för att utbilda en lastbilsförare varierar men vi har hittat prisuppgifter på 40 000–50 000 kronor för en paketutbildning inklusive YKB. Kostnader för prov (kunskapsprov 325 kronor och körprov C 800 kronor, foto 80 kronor) och läkarintyg (1 000–2 000 kronor) tillkommer.

Lönerna och andra anställningsvillkor kan också påverka hur attraktivt yrket uppfattas och därmed i vilken mån branschen kan locka till sig nya förare eller få förare som redan har rätt behörigheter att stanna kvar inom yrket.

Även om denna reglering inte kommer till stånd, finns andra sätt att klimatsmart genomföra många av dessa transporter, som lådcyklar och dylikt. Det finns även andra åtgärder som kan vidtas för att få fler att skaffa tyngre behörigheter. För att underlätta ytterligare för förare med behörighet C1 skulle man kunna arbeta för ändringar i yrkesförardirektivet³⁵.

Om det nuvarande förslaget till körkortsdirektivet beslutas, kommer förare med behörighet B ändå att kunna föra den typ av fordon som ingår i försöksverksamheten när direktivet införlivats i svensk lagstiftning.

6.6 Vilka är berörda?

6.6.1 Antal företag, storlek och bransch

I Sverige har drygt sex miljoner (år 2021) personer behörighet B men inte högre behörigheter. I teorin kan alla de förare som haft körkort i minst två år vara berörda.

Regeringens ambition är att försöksverksamheten ska omfatta företag, myndigheter eller andra organisationer där även små aktörer har möjlighet att delta. Men det är svårt att veta hur många aktörer som faktiskt väljer att delta.

Det finns i dag cirka 1,2 miljoner företag i Sverige. Drygt 96 procent av dessa är småföretag med färre än 10 anställda. Små och medelstora företag (med 0–249 anställda) utgör tillsammans 99,9 procent av samtliga företag,

³⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.

enligt Tillväxtverket. Åkerinäringen består av cirka 10 000 åkeriföretag, enligt Sveriges Åkeriföretag.

Transportsektorn i Sverige är stor och varierad. Branschens omkring 15 000 företag skapar arbetstillfällen för nästan 65 000 heltidsanställda personer, enligt Transportföretagen³⁶. Enligt en rapport från myndigheten för statistik och analys inom transportområdet, Trafikanalys (TRAFKA), finns cirka 86 000 tunga lastbilar i trafik och cirka 609 000 lätta lastbilar i trafik vid årsskiftet 2022/2023 (Trafikanalys, 2023).

6.7 Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget?

6.7.1 Administrativa kostnader

För de aktörer som ansöker om att ingå i försöksverksamheten kommer en ansökningsavgift tas ut. En mindre administrativ kostnad kan också komma att uppstå för de aktörer som ingår i försöksverksamheten vid de årliga uppföljningarna som ska rapporteras in.

Företag som genomför vägtransporter och nu bara har fordon eller fordonskombinationer upp till och med 3 500 kg men byter eller utökar till fordon som väger upp till 4 250 kg eller mer kommer att kunna väljas ut för företagskontroll av Transportstyrelsen. En ytterligare följd av en viktförskjutning till tyngre fordon är att företagen, oavsett det föreslagna undantaget från kör- och vilotider, kommer att kunna vara aktuella för tillsyn avseende lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Möjligen kan det leda till en mindre ökning av de administrativa kostnaderna för aktören.

Transportstyrelsen kommer att få en ökad belastning på sin verksamhet när nya arbetsuppgifter tillkommer. Det är svårt att beräkna nivån på ökningen, eftersom antalet aktörer som söker är oklart.

6.7.2 Andra kostnader

Att anskaffa fordonstypen som ingår i försöksverksamheten är förknippat med en kostnad för aktörerna. Tung lastbilar ska normalt vara försedda med hastighetsbegränsare och färdskrivare om de ska användas i kommersiell trafik. Lastbilarna ska genomgå fordonsbesiktning från första året och till en högre kostnad.

³⁶ <https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/transportfakta/transportslag/>

6.8 Vad får förslaget för andra konsekvenser?

6.8.1 Hur aktörers verksamhet påverkas

Fordonsförare som ingår i försöksverksamheten kommer att få föra fordon som de saknar behörighet för. De förare som deltar i försöksverksamheten behöver vara medvetna om att deras undantag från körkortslagen är förenade med villkor i försöksförordningen. Om inte villkoren följs, riskerar förarna enskilt att få sanktioner.

Antalet förare som har behörighet B är fler än de som har högre behörigheter. Skillnaden i lön mellan en budbilsförare och en behörig lastbilsförare³⁷ innebär en kostnadsbesparing för aktörerna.

Företag som deltar i försöksverksamheten förväntas även informera förare med lägre behörigheter, som deltar i försöken, om relevanta regler (jfr avsnitt 5.1.3 och kapitel 3). För företag som i dag endast har förare med B-behörighet innebär det en delvis ny uppgift och möjliga kostnader.

Förslagen i utredningen handlar inte om en tvingande reglering. Vilka effekter försöksverksamheten får beror på intresset för försöket och hur de olika aktörerna väljer att agera. Effekterna för transporteffektivitet och klimatpåverkan är därför svåra att bedöma i dagsläget, se även avsnitt 6.9.

6.8.2 Hur konkurrensförhållandena påverkas

Transportföretag som i dag framför alternativt drivna lastbilar med en totalvikt över 3 500 kg men inte 4 250 kg kan påverkas negativt, eftersom lönekostnaden kan vara högre för förare med behörighet C1 eller C.

6.8.3 Påverkan i andra avseenden

Förare som av olika skäl, kanske hälsoskäl, bedöms som ”olämpliga” för att köra N2-lastbilar, kommer nu att få köra dem. Även andra förare som saknar C1-behörighet och deltar i försöksverksamheten, kommer att få köra sådana lastbilar. Det kan påverka trafiksäkerheten, eftersom yrkesförarkompetens är en utbildning som ger kunskaper som en lastbilsförare behöver ha av miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Förare med behörighet B saknar vanligtvis denna kunskap, eftersom de inte omfattas av sådana krav.

6.8.4 Om särskild hänsyn behöver tas till små företag

Transportstyrelsens förslag gäller samtliga företag som utför godstransporter. Vi ser inte att mindre företag missgynnas i detta hänseende.

³⁷ Genomsnittlig månadslön är 26 500 kr för budbilsförare och 31 200 kr för lastbilsförare, enligt SCB 2022.

6.9 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen.³⁸

Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen har begränsad eller ingen påverkan på funktionsmålet. Den påverkar inte väsentligt utvecklingskraften i hela landet eller tillgängligheten för människor och gods. Den svarar likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regleringen är i linje med hänsynsmålet för miljö och hälsa. Det finns fastställda 16 miljö kvalitetsmål. En ökad användning av tunga lastbilar som helt eller delvis drivs av el har påverkan på framför allt miljö kvalitetsmålen om *begränsad klimatpåverkan* och *frisk luft*. En ökad användning av fordon som drivs med alternativa drivmedel bidrar till omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Vägtrafiken är alltjämt en betydande orsak till luftföroreningar med negativa effekter för människors hälsa och för miljön. En tung lastbil som helt drivs av el tillför ingen koldioxid till atmosfären vid körningen. Även en tung lastbil som delvis drivs av el bidrar till väsentligt lägre nettotillförsel av koldioxid till atmosfären jämfört med motsvarande fordon som helt drivs av konventionella fossila bränslen. Även utsläppen av skadliga partiklar från fossilbränsle minskas med ökad användning av eldrivna lastbilar.

Bland de indikatorer som tillämpas för uppföljningen av de transportpolitiska målen är främst nyckelindikatorerna *växthusutsläpp*, *påverkan på naturmiljön* och *påverkan på människors livsmiljö* relevanta.³⁹

Det är dock i detta läge svårt att kvantifiera försöksverksamhetens trafiksäkerhets-, klimat- och miljömässiga effekter, eftersom vi inte vet hur stort intresset är och inte heller vilka transporter som kommer att ersättas.

En mer omfattande försöksverksamhet och utbyte av transporter till miljövänligare fordon kan antas ha positiva effekter på hänsynsmålet. Utfallet beror dock även på vad man jämför med. I vissa städer används lådcyklar eller lastcyklar för många mindre last mile-transporter, vilket har stora fördelar för miljön jämfört med lastbilstransporter.

³⁸ Jfr prop. 2008/09:93; *Mål för framtidens resor och transporter*; avsnitten 4.3, 5, 6

³⁹ Jfr Trafikanalys rapport 2023:5; Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023; s. 13-14.

Uppdraget från regeringen anger även att eventuella risker för överflyttning av godstransporter från tunga lastbilar till lastbilar som väger mellan 3 500–4 250 kg ska analyseras. En a priori-analys och bedömning av försöksverksamhetens utfall är inte lämplig. Denna analys och bedömning bör invänta en period av datainsamling på minst tre år.

6.10 Överensstämmer förslaget med EU-rätten?

Förslaget överensstämmer inte med undantagen som följer av EU-rätten (körkortsdirektivet). Körkortsområdet omfattas till stor del av harmoniserad rätt, som i sin tur till stor del baserats på Wienkonventionen. Gemensamma körkortsbestämmelser är en grundläggande förutsättning för den gemensamma transportpolitiken inom EU. EU har genom tre övergripande direktiv infört bestämmelser som syftar till att undanröja skillnader mellan medlemsstaternas körkortsbestämmelser. Ett så kallat fjärde körkortsdirektiv är vid tidpunkten för denna utredning under framtagande och har inte beslutats.

Avgränsningen av de olika körkortskategorierna i direktivet kan sägas utgöra fullharmoniseringsbestämmelser, där det nationella handlingsutrymmet är begränsat. Det finns i artikel 6 vissa möjligheter att utifrån givna förhållanden medge vissa undantag. Undantagen förutsätter samråd med kommissionen, men direktivet har ingen särskilt reglerad frysningsperiod. Någon särskild bestämmelse för nationell test- eller forskningsverksamhet, som finns i flera andra EU-rättsakter på transportområdet, finns inte i körkortsdirektivet.

Transportstyrelsen har i ett regeringsuppdrag 2021 redovisat förutsättningarna för ett eventuellt införlivande av det särskilda undantag som körkortsdirektivet anger för fordon som drivs med alternativa drivmedel (artikel 6, punkten 4, c). Denna undantagsmöjlighet, som ännu gäller, har brister i sin konstruktion som gjort att även andra länder avstått från att införa den på det sätt som direktivet anger. Kommissionen har därför inför den nu pågående omarbetningen av körkortsdirektivet föreslagit en lydelse som tar bort de särskilda villkoren som försvårat införlivanden av undantagen. Förslaget från kommissionens sida skulle innebära att förare som har behörighet B sedan två år skulle kunna köra den typen av fordon som ingår i försöksverksamheten, utan att det sker genom ett särskilt infört nationellt undantag.

Transportstyrelsen har, i enlighet med uppdraget, föreslagit en reglering som till viss del beaktar kommissionens förslag till ett ändrat körkortsdirektiv. Förslaget innehåller därför inte de villkor som undantagsmöjligheten innehåller. Om direktivet ändras på ett sådant sätt som kommissionen föreslagit, eller om endast en ny möjlighet till nationellt undantag utan de särskilda villkoren beslutas, kommer den reglering som föreslås i denna

utredning att vara mer förenlig med EU-rätten. Detta förändrar dock inte faktumet att förslaget inte helt stämmer överens med de undantag eller avsteg som gäller i dag. Det kan därför sägas vara mer ändamålsenligt att invänta en ändring av direktivet, som kan komma att ändras redan under 2024.

I detta uppdrag har Transportstyrelsen särskilt fått i uppgift att jämföra med Belgiens försöksverksamhet. I sammanhanget bör det därför nämnas att Belgien inte helt ställer samma krav som direktivet för den särskilda undantagsmöjligheten i nu gällande körkortsdirektiv. Belgien har dock inför beslutandet av den nationella regleringen informerat kommissionen om den tilltänkta försöksverksamheten och efter att regleringen beslutats också tillsänt kommissionen de författningar som Belgien antog för att göra verksamheten möjlig. Det är i enlighet med den process som annars gäller enligt artikel 6 i körkortsdirektivet. Transportstyrelsen bedömer att det är lämpligt att Sverige gör detsamma.

Regleringen som föreslås innehåller ett villkor av teknisk karaktär, nämligen att fordonen ska drivas helt eller delvis av alternativa bränslen. Det skulle därför kunna vara aktuellt med en anmälan om tekniska regler. Bedömningen är dock att det inte är nödvändigt. De varor – i form av fordon – som är aktuella för regleringen är sådana som redan får förutsättas uppfylla tekniska krav. Fordonen får inte användas om de inte överensstämmer med krav i fordonslagen (2002:574), föreskrifter meddelade med stöd av den eller med krav i internationella rättsakter. Den föreslagna regleringen tillför inga tillkommande eller på annat sätt ändrade tekniska krav för de aktuella fordonen. Det krävs heller ingen ny provning av fordonen för att få ingå i försöksverksamheten. Fordonen får fritt användas även utan försöksverksamheten. Bedömningen är därför att den inte behöver anmälas enligt direktivet om informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter.

Förslaget innebär heller inga nya eller ändrade nationella föreskrifter som innebär krav på tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet och som därigenom påverkar den fria rörligheten för tjänster. Förslaget rör inte heller krav på i vilket land data ska lagras eller behandlas. Det är därför inte aktuellt med någon annan anmälan till kommissionen med anledning av förslaget på försöksförordning.

6.11 Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande?

Författningsförslagen har utformats med det datum som regeringen önskat för ikraftträdande i åtanke. Perioden mellan tidpunkten för när förslaget lämnas till regeringen och det tilltänkta ikraftträdandet är emellertid kort.

Sannolikt är det också kort tid mellan regeringens formella beslut om försöksförordningen och ikraftträdandet.

Det innebär även att det är ont om tid för Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, som inte kan slutföras innan ett formellt bemyndigande är beslutat. Framst gäller det möjligheten att ta ut en ansökningsavgift.

6.12 Finns det behov av speciella informationsinsatser?

På Transportstyrelsens webbplats kommer information om försöksverksamheten och ansökningsförfarandet att publiceras.

7 Konsekvenserna – undantag från kör- och vilotidsreglerna

7.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Enligt uppdragsbeskrivningen för denna utredning ska Transportstyrelsen lämna nödvändiga författningsförslag, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna för godstransporter. I försöksverksamheten kommer förare med behörighet B att få framföra fordon, utan släp, som väger upp till 4 250 kg.

Försöksverksamheten riktar sig till olika typer av företag med olika typer av transporter av gods. En förutsättning för de undantag från körkortslagen som deltagande i försöksverksamheten medför är att fordonen drivs helt eller delvis av alternativa bränslen, det vill säga drivs helt av el, gas eller annat alternativt bränsle eller är så kallade hybrider.

Bestämmelserna om kör- och vilotider utgörs i hög grad av EU-gemensamma bestämmelser och harmoniserad rätt och finns reglerade i bland annat förordningen (EU) nr 561/2006. Det finns i dag inte något undantag, från reglerna om kör- och vilotider som gäller för fordon som drivs helt eller delvis av alternativa bränslen, reglerat i de generella undantagen i EU-förordningen. Det finns inte heller något nationellt undantag som överensstämmer med de fordon som omfattas av försöksverksamheten.

7.2 Vad är syftet med förslaget?

Det ska bli möjligt att genomföra godstransporter med fordon som uteslutande drivs med el, naturgas eller flytande gas och som väger upp till 7,5 ton inom en radie av 100 km från platsen där företaget är beläget, utan att omfattas av reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare.

Syftet med förslaget är därmed att införa ett undantag som både undantar transporter inom den föreslagna försöksverksamheten, men även transporter som inte ingår i denna.

7.3 Vad finns det för alternativa lösningar?

7.3.1 Inget undantag från kör- och vilotider

De undantag som regleras i artikel 13 i EU:s regelverk om kör- och vilotider får införas nationellt om en medlemsstat väljer det. Det innebär att dessa bestämmelser inte är tvingande regler förrän de implementeras i nationell rätt.

I uppdragsbeskrivningen till denna utredning framgår att Transportstyrelsen ska föreslå ett undantag från kör- och vilotider för dem som deltar i försöksverksamheten. Därför är det inte ett alternativ att exkludera ett undantag i utredningen.

7.3.2 Undantag för kör- och vilotider enbart inom ramen för försöksverksamheten

De EU-reglerade undantag som kan införas nationellt är valfria. Utgångspunkten för undantagen i artikel 13.1 bör vara att dessa införs av medlemsstaten generellt och enligt artikelns lydelse, men det bör finnas ett utrymme som är förenligt med EU-rätten att undantaget endast är tillämpligt för dem som deltar inom ramen för försöksverksamheten. Undantaget skulle i så fall vara tidsbegränsat och eventuellt ha en annan lägre viktgräns, det vill säga 4 250 kg. Det är dock tveksamt om det skulle vara förenligt med EU-rätten att utvidga undantaget till att även gälla transporter med sådana hybridfordon som också är tillåtna inom försöksverksamheten eller att utvidga antalet alternativa bränslen utöver just de som nämns i EU-förordningen.

Transportstyrelsen bedömer att en reglering som är tidsbegränsad och innehåller andra justeringar för att anpassas till att bara omfatta fordon i försöksverksamheten inte är att föredra. Förutom det som nämns ovan om lämpligheten i att anpassa undantaget så ger inte heller ett tidsbegränsat undantag förutsättningar för företagens framtida planering.

7.3.3 Permanent införande av undantag från kör- och vilotider i nationell rätt

Det alternativ som Transportstyrelsen förordar är att införa undantag från kör- och vilotidsreglerna, i enlighet med vad som regleras i artikel 13 f) i EU:s kör- och vilotidsförordning, i 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Transportstyrelsen ser inga negativa konsekvenser med att införa undantaget i dess helhet. Den lämpliga placeringen av undantaget är då tillsammans med övriga undantag från EU-förordningen.

Därmed gäller det tills vidare för alla transporter som träffas av undantaget, det vill säga även för transporter som inte genomförs inom ramen för försöksverksamheten. Därigenom förenklas försöksverksamheten, och undantaget innebär även en regellättnad för andra verksamheter som på så sätt bidrar till den gröna omställningen.

7.4 Vad blir effekten om någon reglering inte kommer till stånd?

Enligt uppdragsbeskrivningen för denna utredning ska nödvändiga författningsförslag lämnas, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna för godstransporter. Om regleringen inte kommer till stånd, blir en effekt att uppdragsbeskrivningen inte följs.

Kravet på yrkesförarkompetens gäller de förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver behörigheterna C1, D1 eller högre⁴⁰. Föraren är ansvarig för att genomgå den utbildning som krävs för att få ett yrkeskompetensbevis. Här ingår bland annat utbildning om kör- och vilotider. I försöksverksamheten kommer förare att framföra fordon som är tyngre och som normalt sett skulle kräva behörighet C1 eller högre och därmed yrkesförarkompetens. De kommer att sakna tillräcklig utbildning om kör- och vilotider. Kvarstående krav på att följa EU-förordningen om kör- och vilotider kan möjligen bidra till tveksamhet att delta i försöksverksamheten.

I övrigt bedöms effekterna bli begränsade, eftersom det föreslagna undantaget om när godstransporter är undantagna från EU:s regelverk om kör- och vilotider är helt nytt. Det innebär att inga transportföretag har inrättat sin transportverksamhet med undantaget som förutsättning.

7.4.1 Antal företag, storlek och bransch

I Sverige finns 16 273⁴¹ aktuella tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik. Totalt finns 87 871 fordon anmälda på dessa tillstånd. 1 016 av dessa fordon har en totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg. Uppgifterna beskriver dock bara antalet och inte något om vilken framdrivning som fordonet har.

Om vi däremot analyserar uppgifterna för fordon i kategori N2, kan vi få fram information om både vikt och framdrivning. I kategori N2 finns totalt 31 642 fordon. 18 220 av dem har en totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg, varav fler än hälften är 30 år eller äldre. När det gäller hur många som dessutom framdrivs med gas eller el så är det en mycket liten andel: 16 fordon drivs av el och 106 fordon drivs av gas.

Den totala mängden fordon som är anmälda för yrkesmässig trafik och vars totalvikt även överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg är alltså 1 016 stycken. Det finns 122 fordon vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och som framdrivs av el eller gas. Även om man utgår från att samtliga 122 fordon, med framdrivning av gas eller el, används för godstransporter så är

⁴⁰ C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE.

⁴¹ 1 november 2023.

det ändå en förhållandevis liten del av det totala antalet fordon med samma vikt.

För att kunna omfattas av det föreslagna undantaget från kör- och vilotider får fordonets totalvikt inte överstiga 7 500 kg. Framdrivning måste vara naturgas, flytande gas eller el. Transporten måste också ske inom en radie av 100 km från platsen där företaget är beläget.

Hur stort antal företag som kommer att välja fordon och transportupplägg som passar dessa förutsättningar går inte att svara på, men samtliga företag som utför godstransporter har möjlighet och är därmed berörda.

7.5 Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget?

7.5.1 Administrativa kostnader

Några administrativa kostnader för företagen väntas inte uppstå till följd av förslaget. För företag som normalt bedriver transportverksamhet och både gör transporter som omfattas av EU:s regelverk om kör- och vilotider och undantagna transporter blir det ingen skillnad. Om Transportstyrelsen gör en företagskontroll, behöver det bara finnas dokumentation för hur fordon använts. Företag avkrävs inte någon ansökan eller andra administrativa åtgärder för att kunna utföra godstransporter med de förutsättningar som finns i det föreslagna undantaget.

7.5.2 Andra kostnader

Transportstyrelsen har inte identifierat några andra kostnader som är en direkt följd av att undantaget införs i svensk rätt.

7.6 Vad får förslaget för andra konsekvenser?

Polismyndigheten har i nu gällande regelverk ett antal undantag från kör- och vilotidsregler att ta hänsyn till vid vägkontroller. Ett nytt undantag bedöms, förutom inledande information, inte kräva några ytterligare insatser. Det finns vissa utmaningar i tillämpningen av undantaget, eftersom det inte finns någon tydlig definition av *var företaget är beläget*.

Inledningsvis kan det försvåra bedömningen av radien och därmed prövningen av om transporten omfattas av undantaget eller inte. Den otydligheten påverkar såväl förare som polis och domstolar. Precis som för övriga undantag i den nationella förordningen blir det något som slutligt prövas av domstolar.

I den strategiska överenskommelsen mellan Polisen och Transportstyrelsen⁴² framgår att Polisen bör göra kontroller enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete även av de förare som hävdar undantag från kör- och vilotider. Uppgiften i sig är inte ny för Polisen, men här kan populationen öka om det blir fler fordon vars totalvikt överstiger 3 500 kg.

Vid Transportstyrelsens företagskontroll av kör- och vilotider bortser myndigheten från de transporter som sker med stöd av de undantag som gäller generellt inom EU eller nationellt. Ett ytterligare undantag påverkar inte handläggningen.

Transportstyrelsen genomför tillsyn enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. I och med att företag som tidigare bara använt fordon och fordonskombinationer vars totalvikt inte överstiger 3 500 kg kan komma att börja använda tyngre fordon blir det en ny grupp som kan bli aktuell för tillsyn. Transportstyrelsen gör tillsyn redan i dag och för myndigheten bedöms det inte bli någon förändring.

Förutsättningarna i försöksverksamheten och det föreslagna undantaget från kör- och vilotider skiljer sig på ett flertal punkter. Förslaget är att ett undantag från kör- och vilotider förs in i nationell lagstiftning. Undantaget föreslås inte vara tidsbegränsat eller enbart gälla för de företag som deltar i försöksverksamheten. Undantaget möjliggör godstransporter med fordon inklusive släp som har en totalvikt som inte överstiger 7 500 kg.

I försöksverksamheten ska det inte vara tillåtet att köra med släp och totalvikten föreslås vara begränsad till 4 250 kg. En begränsande faktor i det föreslagna undantaget avser sträckan och det innebär att transporter får utföras inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget.

Det medför att företag som ingår i försöksverksamheten och har behov av att göra godstransporter som sträcker sig utanför denna radie inte kommer att kunna omfattas av det föreslagna undantaget om kör- och vilotider. En ytterligare skillnad är att hybridfordon kan omfattas av försöksverksamheten, men inte av undantaget från kör- och vilotider.

7.6.1 Hur företagens verksamhet påverkas

Förutsättningarna för undantagna godstransporter ger en möjlighet för företagen, men är inte en tvingande bestämmelse. Om företagens verksamhet påverkas eller inte, beror på om de väljer att anpassa sin fordonsflotta och sitt transportupplägg för att kunna utföra godstransporter som omfattas av det föreslagna undantaget.

⁴² Strategisk överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkestrafik på väg. Transportstyrelsens diarienummer: TSV 2023-3565.

7.6.2 Hur konkurrensförhållandena påverkas

Transportstyrelsens bedömning är att det föreslagna undantaget inte har stor påverkan på konkurrensförhållandena.

Det är klarlagt att det i nuläget i vägtrafikregistret endast finns 122 fordon vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och som också framdrivs av el eller gas. I relation till de cirka 88 000 fordon som totalt är anmälda på tillstånd för yrkesmässig godstrafik är det en mycket liten andel. Det är inte heller klarlagt att dessa 122 fordonen används för godstransporter i dag. Det föreslagna undantaget bedöms därför inte påverka konkurrensförhållandena mer än marginellt, så som förutsättningarna ser ut nu. Däremot finns det omkring 1 000 fordon med annan framdrivning i samma spann av totalvikt. Här finns en möjlighet att byte av fordon till sådana som framdrivs med el eller gas kan vara attraktivt för företagen. Men det beror också på hur fordonen används, det vill säga hur långt de behöver köra och om de därför kan omfattas av ett undantag eller inte.

Om en stad inför miljözoner i klass 3, som ställer högst krav, är detta område begränsat på så sätt att lätta och tunga fordon måste vara framdrivna av el, bränsleceller eller gas för att få köras där. Godstransporter i en stad kännetecknas dock inte av långa körperioder i sträck utan snarare kortare, på grund av frekventa stopp när godset lossas och lastas. Det innebär att föraren får många avbrott i körtiden och kanske därför inte ens begränsas av kör- och vilotiderna. Här blir det i stället en förutsättning att ha en specifik typ av fordon för att kunna utföra godstransporter. Kör- och vilotiderna kan därför inte beskrivas som hindrande och kan därmed inte heller påverka konkurrensförhållanden.

7.6.3 Om särskild hänsyn behöver tas till små företag

Transportstyrelsens förslag om att införa ett undantag från kör- och vilotider gäller samtliga företag som utför godstransporter. Vi ser inte att mindre företag missgynnas i detta hänseende.

7.7 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen.⁴³

Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen har begränsad eller ingen påverkan på funktionsmålet. Den påverkar inte i något väsentligt avseende utvecklingskraften i hela landet och tillgängligheten för människor och gods. Den svarar likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

⁴³ Jfr prop. 2008/09:93; *Mål för framtidens resor och transporter*; avsnitten 4.3, 5, 6

Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regleringen är i linje med hänsynsmålet för miljö och hälsa. Det finns fastställda 16 miljö kvalitetsmål. En ökad användning av tunga lastbilar som helt eller delvis drivs av el har påverkan på framför allt miljö kvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan och frisk luft. En ökad användning av fordon som drivs med alternativa drivmedel bidrar till omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Vägtrafiken är alltjämt en betydande orsak till luftföroreningar med negativa effekter för människors hälsa och för miljön. En tung lastbil som helt drivs av el tillför ingen koldioxid till atmosfären vid körningen. Även utsläppen av skadliga partiklar från fossilbränsle minskas med ökad användning av eldrivna lastbilar.

Det är dock svårt att kvantifiera det föreslagna undantagets trafiksäkerhets-, klimat- och miljömässiga effekter, eftersom vi inte vet hur stort intresset är och inte heller vilka transporter som kommer att ersättas.

7.8 Överensstämmer förslaget med EU-rätten?

EU:s regelverk om kör- och vilotider innehåller ett antal undantag som medlemsländer får införa i nationell lagstiftning. Det undantag som Transportstyrelsen föreslår ska föras in i svensk lagstiftning är helt i enlighet med lydelsen i EU:s regelverk om kör- och vilotider.

Transportstyrelsen bedömer därmed att förslaget överensstämmer med EU-rätten och att det inte går utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering.

Sverige behöver informera kommissionen om att vi infört undantaget och kommissionen ska informera de övriga medlemsstaterna (jfr artikel 13 punkten 2 nämnda förordning).

Bedömningen är att förslaget inte innehåller några tekniska krav och förslaget behöver därför inte anmälas enligt direktivet om informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter. Förslaget innebär heller inga nya eller ändrade nationella föreskrifter som innebär krav på tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet och som därigenom påverkar den fria rörligheten för tjänster. Förslaget rör inte heller krav på i vilket land data ska lagras eller behandlas. Det är därför inte aktuellt med någon annan anmälan till kommissionen med anledning av förslaget.

7.9 Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande?

Datum för ikraftträdande måste inte sammanfalla med införandet av försöksverksamheten. Det kan dock underlätta för några aktörer om undantaget från kör- och vilotider träder ikraft samtidigt som försöksverksamheten eller tidigare.

7.10 Finns det behov av speciella informationsinsatser?

När det gäller det föreslagna undantaget från EU:s regelverk om kör- och vilotider så kommer det att omfatta tyngre fordon inklusive släp, vilket skiljer mot försöksverksamheten.

Det kommer att vara viktigt att förklara vad försöksverksamheten innebär och vad undantaget från kör- och vilotider innebär separat för att minska risk för missuppfattningar. Det behöver vara tydligt vilka skillnader och begränsningar som finns.

Information behöver nå ut till branschen, vilket innefattar både de som deltar i försöksverksamheten och även transportföretag i övrigt. Polismyndigheten behöver informeras. Även Transportstyrelsens enhet för yrkestrafik som ansvarar för tillsyn har behov av information. Förslagsvis kan detta ske på Transportstyrelsens webbplats, på branschråd organiserade av Transportstyrelsen och genom särskilda utskick till branschföreträdare och Polismyndigheten.

8 Författningskommentar

8.1 Förslag till förordning om försöksverksamhet med tung lastbil, utan släpvagn, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillstånd till försöksverksamhet som kan innebära vissa undantag från körkortslagen (1998:488). Eftersom körkortslagen (1998:488) gäller på svenskt territorium, är det endast försöksverksamhet i Sverige som förordningen reglerar. Förordningen ger inte stöd för undantag vid internationella transporter.

Paragrafen anger även syftet med förordningen, det vill säga att främja den gröna omställningen av transportsektorn och att skapa erfarenheter för framtida regeländringar.

2 §

Paragrafen anger med vilket stöd i lag och förordning och av vilket bemyndigande som förordningen har meddelats.

De undantag från körkortslagen (1998:488) som förordningen under vissa förutsättningar medför är meddelade med stöd av 10 kap. 4 § körkortslagen (1998:488).

Av 10 kap. 1 § följer att den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (punkten 5), vilket är tillämpligt i detta fall för 10 § första punkten i förordningen.

10 § andra punkten i förordningen är meddelad med stöd 8 kap. 11 § regeringsformen och ger Transportstyrelsen bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter.

I övrigt ryms regleringen inom regeringens restkompetens, det vill säga 8 kap. 7 § regeringsformen.

3 §

Paragrafen anger definitioner som behövs för tillämpningen av förordningen.

Förordningen definierar även begreppet *försöksverksamhet*. Verksamheten innefattar såväl försök som erfarenhetsinsamling rörande förandet av tung lastbil, utan släpvagn, vars totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram och som drivs med alternativa bränslen, av förare som har behörighet B.

4 §

I paragrafen anges att de definitioner som i övrigt tillämpas har samma betydelse som i lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Detta omfattar bland annat *alternativa bränslen*, som i förordningen om vägtrafikdefinitioner har den definition som följer av direktivet 96/53/EG⁴⁴. Även körkortsdirektivet hänvisar till det nämnda direktivet för definition av begreppet.

5 §

Paragrafen anger grundförutsättningar för försöksverksamheten. Detta har beskrivits främst under avsnitt 5.1.1 och 5.1.3.

Första stycket anger att försöksverksamheten och de undantag för förare som försöksverksamheten, med de undantag för förare den medger, endast får bedrivas efter att tillstånd meddelas. Det är endast juridiska personer som kan ansöka. Privatpersoner kan därmed inte beviljas tillstånd. Stycket anger vidare att det är Transportstyrelsen som är prövningsmyndighet.

Andra stycket anger att tillstånd får förenas med villkor och att tillståndet ska gälla under en begränsad tidsperiod. Det är prövningsmyndigheten som avgör om villkor ska meddelas i samband med beslutet och i så fall vilka. Tillstånden ska begränsas i tid, antingen till det datum förordningen upphör att gälla eller ett tidigare datum.

Tredje stycket anger allmänna förutsättningar för att bevilja tillstånd. Tillstånd ska inte beviljas om trafiksäkerheten inte kan säkerställas. Det är sökanden som har att visa att detta. Tillstånd får heller inte lämnas om sökanden i övrigt framstår som olämplig. Med detta avses exempelvis en tillståndshavare som fått sitt tillstånd till försöksverksamhet återkallat eller på något annat sätt visat sig olämplig, utan att ha vidtagit sådana åtgärder som gör att den bedöms lämplig av prövningsmyndigheten.

6 §

Paragrafen anger att det ska finnas en eller flera personer som ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och kraven i förordningen. Detta har beskrivits under avsnitt 5.1.3. Paragrafen pekar ut vem den ansvarige i normalfallet är utifrån olika former av juridiska personer.

⁴⁴ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Paragrafen ger även prövningsmyndigheten möjlighet att, om det föreligger särskilda skäl, besluta att någon annan ska anses ansvarig för att verksamheten bedrivs i enlighet med tillståndet.

Ansvaret enligt paragrafen är inte förenat med straffrättsliga sanktioner enligt förordningen.

7 §

Paragrafen anger de rapporteringskrav som finns för den som är tillståndshavare. Paragrafen återspeglar syftet med förordningen. Detta har beskrivits under avsnitt 5.1.4. Tillståndshavaren ska årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till prövningsmyndigheten. Utvärderingen ska lämnas in för varje kalenderår, senast den 1 mars nästkommande år, för föregående år.

Hur utvärderingen ska se ut är inte närmare föreskrivet, men det kan komma att föreskrivas med stöd av 10 §.

8 §

Paragrafen anger förutsättningar för återkallelse av tillståndet. Tillståndet ska kunna återkallas om förutsättningarna för tillståndet väsentligen förändrats eller inte längre är uppfyllda, om kraven i förordningen inte följs eller om det annars finns särskilda skäl för återkallelse. Det är Transportstyrelsen som är prövningsmyndigheten även för frågan om en återkallelse. Detta har beskrivits under avsnitt 5.1.7.

9 §

Paragrafen anger de undantag som ett tillstånd medför för förare inom försöksverksamheten och vilka förutsättningar som föraren måste uppfylla för att kunna tillämpa undantaget. Detta har beskrivits under avsnitt 5.1.2.

Paragrafen ger endast undantag för tung lastbil utan tillkopplad släpvagn. Om en släpvagn kopplas till ett aktuellt fordon gäller de regler som normalt gäller enligt körkortslagen.

I *andra stycket* nämns fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen, vilket även innefattar sådana fordon som delvis drivs med alternativa bränslen. Med detta avses exempelvis så kallade laddhybrider.

Förutsättningarna i *andra stycket* ska samtliga vara uppfyllda för att undantaget enligt körkortslagen ska gälla. Med uttrycket *eller motsvarande* öppnas möjligheten att uppvisa andra handlingar som visar på anställning hos tillståndshavaren än ett vanligt anställningsavtal hos tillståndshavaren.

I tredje stycket regleras den situationen då föraren inte är anställd av tillståndshavaren, men kör på uppdrag av denne. Föraren kan även då omfattas av undantaget, men måste på motsvarande sätt som en anställd visa dels anställningsförhållandet, dels att han eller hon är anlita av en tillståndshavare.

10 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen får dels meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggningen, dels vid behov meddela verkställighetsföreskrifter. Detta har beskrivits under avsnitten 5.1.6 respektive 5.1.8.

11 §

Paragrafen anger att beslut i fråga om tillstånd och återkallelser ska kunna överklagas. I övrigt anger paragrafen vilken forumregel som ska gälla. Detta har beskrivits under avsnitt 5.1.8.

8.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

2 kap.

2 §

Paragrafen ändras på sådant sätt att punkten 11 tillkommer i uppräkningsordningen. Genom punkten tillkommer ett undantag som innebär att artikel 5–9 i förordningen (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 inte ska tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med fordon som används för godstransporter inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el och vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton.

Lydelsen av den tillkommande punkten är i enlighet med artikel 13.1 i förordningen (EG) nr 561/2006. Förslaget har beskrivits under avsnitt 5.2.

Referenser

Patten, C., Alger, S., Hammar, L., Matsson, K-O., Michaelsson, K., Stenlund, O. & Malmstig, J. (2021). *Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B*. TGS 2020-11409.

Trafikanalys (2023). *Fordon 2022*. Trafikanalys Statistik 2023:3.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503