

Juridiska fakultetsstyrelsen  
Docent Eva Lindell-Frantz

Infrastrukturdepartementet

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

I2021/02956

Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, som har anmodats att yttra sig över rubricerat betänkande, får härmed avge följande yttrande. Yttrandet har utarbetats av docent Eva Lindell-Frantz.

### **Sammanfattning av utredningens förslag**

I Transportstyrelsens rapport Dnr TGS 2020-11409 utreds i vad mån det är lämpligt att tillåta personer, som innehåft körkort med behörighet B i minst två år, att få framföra motordrivna fordon med en totalvikt som överstiger 3 500, men inte 4 250 kg, detta dock förutsatt att fordonet drivs med el eller andra alternativa bränslen. Ytterligare en begränsning skulle vara att utvidgningen endast avser transporter som framförs utan släpvagn. Härtill krävs att den del av fordonets vikt som överstiger 3 500 kg kan hänföras till drivsystemet hos fordonet.

Syftet med att utvidga körkortsbehörigheten skulle vara att minska utsläppen av växthusgaser samt att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen.

Regler om körkortsbehörighet är harmoniserade via Direktiv 2006/106/EG. Genom tilläggsdirektivet Direktiv (EU) 2018/645 ges en möjlighet att utvidga behörigheten för personer som innehar ett körkort med behörighet B i enlighet med vad som angivits ovan.

Direktivet är tvingande på så sätt att det inte är möjligt att i nationell rätt göra avsteg från de villkor som uppställs för att få framföra det aktuella fordonet med enbart ett körkort med B-behörighet.

I rapporten konstateras att det i dagsläget finns lastbilar på marknaden som faller inom ramen för den tänkta utvidgade körkortsbehörigheten. Ett problem i sammanhanget är emellertid att tillverkarna av dessa fordon inte tillhandahåller uppgifter om hur stor del av fordonets vikt som kan hänföras till framdrivningsanordningen (batterier etc.). Uppgifter om detta registreras inte heller vid typgodkännandet av fordonet. Dessa förhållanden gör det svårt, ibland i princip omöjligt, såväl för den som införskaffar och/eller framför fordonet som för polisen att kontrollera om detta får framföras av en förare som endast innehar ett körkort med B-behörighet.

I rapporten fastslås att det saknas såväl procedurer som regler för hur relationen mellan totalvikten på fordonet och dess drivordning ska fastställas. Det finns heller inte någon särskild instans som har ansvar för att tillse att dessa uppgifter offentliggörs på ett eller annat sätt.

Transportstyrelsen avstyrker att innehavare av körkort med B-behörighet tillåts att framföra fordon med en tjänstevikt som överstiger 3 500 kg. Till stöd för denna slutsats framhålls flera omständigheter. Bland annat påpekas att en utvidgning av B-behörigheten riskerar att stå i strid med Wienkonventionen om vägtrafik, som Sverige ratificerat. Likaså kan det ifrågasättas om en utvidgning av B-behörigheten är förenlig med UNECE:s resolution om fordonskonstruktioner. Det framhålls även att de eventuella positiva effekter som kan uppnås på individ-, arbetsgivar- respektive samhällsnivå inte är så stora att de i jämförelse med de nackdelar som reformen skulle föra med sig motiverar en utvidgning av B-körkortsinnehavarnas behörighet. Framför allt betonas emellertid att en reform av det tänkta slaget skulle skapa rättsosäkerhet och stå i strid med legalitetsprincipen; det är svårt, i vissa fall omöjligt, för föraren av det aktuella fordonet att kontrollera om detta uppfyller de kriterier som ger denne rätt att framföra det med endast ett B-körkort. Denne riskerar därmed att kunna drabbas av en straffsanktion utan att ha kunnat förutse att så skulle bli fallet. Till detta kan läggas att det inte är lämpligt att införa lagregler vars efterlevnad i princip är omöjlig att kontrollera.

### Juridiska fakulteten i Lund - synpunkter

Juridiska fakulteten i Lund kan konstatera att målsättningen att minska utsläppen av koldioxid (CO<sub>2</sub>) är viktig att uppfylla. De åtgärder som vidtas för att uppnå detta mål bör emellertid vara effektiva. Den föreslagna utvidgningen av behörigheten för innehavare av ett B-körkort innebär att dessa i vissa fall ska få framföra fordon som väger mer än 3 500 kg, har troligen sin bakgrund i att man inom EU noterat att den som står i begrepp att införskaffa en lättare lastbil kan välja bort en modell som drivs med någon form alternativt bränsle med hänvisning till att den väger mer än ett motsvarande fordon som drivs med exempelvis diesel eller bensin. Tanken skulle då vara att den omständigheten att det mer miljövänliga fordonet i dagsläget förutsätter att den tilltänkte föraren innehar ett C-körkort, samt har genomgått yrkesförarutbildning, gör det till ett mindre attraktivt alternativ. Frågan är emellertid hur stor betydelse just körkortsbehörigheten har i denna valsituation? Vid en investering i en lättare lastbil är det säkerligen en rad faktorer som spelar in, alltifrån pris och prestanda till nivån på fordonsskatten samt den tänkta bränslekostnaden. Något underlag som tyder på att just reglerna om körkortsbehörighet skulle ha en avgörande betydelse vid inköp av den här typen av fordon har inte presenterats.

Härtill kan läggas att Juridiska fakulteten delar Transportstyrelsens uppfattning om att det inte är lämpligt att införa ändringar i bestämmelserna om körkortsbehörighet som kan komma att stå i strid med andra internationella regelverk som Sverige förpliktat sig att efterleva.

Det är givetvis också ett tungt argument mot den tänkta lagändringen att den riskerar stå i strid med legalitetsprincipen, liksom att det kan bli svårt att kontrollera att regeln efterlevs.

Här kan möjligen invändas att tillverkarna av denna typ av fordon skulle kunna åläggas att vid typbesiktningen av fordonet bistå med uppgifter om hur mycket fordonets drivmedelsanordning väger. Enligt Juridiska fakulteten i Lund bör dock en sådan ordning basera sig på ett regelverk som utarbetats på internationell, eller

åtminstone EU-nivå. Ur såväl ett konkurrensrättsligt som ett transaktionskostnadsperspektiv är det väsentligt att frågan om vad som räknas in under denna vikt, liksom hur vikten fastställs, regleras på samma sätt oavsett i vilket land fordonet typbesiktigats. Juridiska fakulteten i Lund ställer sig dock tveksam till om de administrativa kostnader som en sådan reglering kan medföra skulle balanseras av att utsläppen av CO2 påverkas i någon nämnvärd utsträckning.

Sammanfattningsvis avstyrker således Juridiska fakulteten i Lund att reglerna för körkorts behörighet ändras så att körkortsinnehavare med B-körkort tillåts framföra fordon som har en tjänstevikt som överstiger 3 500 kg.

Enligt delegation

Eva Lindell-Frantz