



Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Remiss I2021/02956. TSG 2020-11409, förutsättning att framföra vissa fordon som drivs av el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B.**

BIL Sweden har inbjudits att inkomma med kommentarer till rubricerade remiss.

Inom ramen för BIL's verksamhetsområden anser vi att de 3 kärnfrågorna i rubricerade remiss är tolkning och tillämpning av EU-parlamentets och rådets direktiv 2018/645 (EU), uppfyllelse av regeringens målbild om en fossilfri fordonsflotta samt den allmänna säkerhetsaspekten av att få ett större antal N2-fordon i cirkulation på det svenska vägnätet.

Gällande "tolkning och tillämpning av direktiv 2018/645 (EU)" anser BIL Sweden att direktivets möjlighet till att få framföra ett tyngre (upp till 4250 kg totalvikt) fordon drivet med el eller andra alternativa drivmedel efter 2 års körkortsinnehav är fullt realistiskt. Skillnaderna i köregenskaper mellan en bil med totalvikt 3500 kg och en med 4250 kg är ytterst marginell. Fordonens mått, det vill säga längd, bredd och höjd kommer vara i stort sett identiska med 3500 kgs-bilen varvid man som förare ej kommer uppleva någon skillnad i framförandet.

Vad den framförda bilen har för totalvikt och typ av drivmedel framgår av registreringsbeviset, och kan då enkelt relateras till förarens körkortsbehörighet. Vi får i sammanhanget utgå ifrån att endast helfordonsgodkända fordon typgodkända enligt 2018/858 (EU) kan komma i fråga innanför denna tänkta 4250 kg gräns.

Bör tilläggas att 11 Europeiska stater inklusive UK och N redan infört nationella applikationer av direktiv 2018/645 (EU).

Gällande punkten ”Målbild om en fossilfri fordonsflotta” anser BIL Sweden att det är oerhört viktigt att regeringen gör en insats för att bryta dieseldominansen inom sektorn lätta lastbilar. Dieselandelen ligger stadigt runt 90 % av nyregistreringarna inom N1 och kommer utan denna undantagsregel fortsätta ligga på denna höga nivå under de kommande åren. BIL Sweden menar att införande av möjligheten att kunna framföra ett fordon med upp till 4250 kg totalvikt och drivet av el eller annat alternativt drivmedel kraftigt kommer påskynda omställningen till fossiloberoende drift inom N1 och därmed framförallt i tätbebyggda områden väsentligt förbättra luftkvaliteten. Vi ser att användningsområdet för den aktuella biltypen främst kommer beröra tätortsmiljöer.

Den sista punkten ”Allmänna säkerhetsaspekten” avser fordonen mer än föraren. Med början i juli 2022 för nya typer och från juli 2024 för samtliga registreringar införs nya säkerhetsfunktioner i både N1 och N2 enligt GSR och direktiv 2019/2144 (EU). Även om kravspecifikationerna kan skilja något mellan N1 och N2 kan vi ej se att en N2 på 4250 kg totalvikt skulle vara trafikfarligare för föraren eller andra trafikanter jämfört med en N1 på 3500 kg. Det som talar mot N2-bilens säkerhet är den högre vikten som då i given hastighet innebär en större rörelseenergi, men då den fullastade 4250 kgs N2-bilen kommer ha hastighetsbegränsning till max 90 kph blir rörelseenergin aldrig högre än vad motsvarande fullastad 3500 kgs bil uppnår och överträffar vid hastigheter från 100 kph och däröver.

Sammanfattningsvis avslår därmed BIL Sweden utredningens förslag.

BIL Sweden den 23 mars 2022

Ulf Svensson  
Teknisk samordnare