

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-11-25
Besvaras senast
2020-12-09

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:178 Utökad fordonsvikt för lätta lastbilar

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, och i enlighet med vår klimatlag och vårt klimatramverk ska transportsektorns utsläpp minska med 70 procent till senast 2030. Mycket mer måste göras för att vi ska uppnå det målet. Elektrifiering är det bästa alternativet utifrån såväl lokala utsläpp som buller och klimatpåverkan. Men också ett cirkulärt drivmedel som biogas är mycket bra och dessutom tillgängligt här och nu.

Problemet för många aktörer inom lätta transporter som använder sig av lätta lastbilar på upp till 3,5 ton är att de i praktiken har mycket svårt att gå över till dessa alternativ eftersom fordonen i sig då blir så tunga att de inte får med sig den last de behöver. Med el- eller gasdrift tappar de 30–60 procent av sin lastförmåga med nuvarande viktgräns på 3,5 ton, vilket gör att aktörerna skulle behöva köra med motsvarande antal fler fordon för att få ut sina varor. Fler fordon i städerna är givetvis inte önskvärt för någon, då det ger negativa effekter när det gäller klimat, miljö och trängsel.

Jag har tidigare frågat (fråga 2019/20:69) infrastrukturministern om han är beredd att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 så att förare med B-körkort kan framföra lätta lastbilar med en vikt på upp till 4,25 ton under förutsättning att den extra vikten motiveras av alternativa drivmedel.

I nämnda direktiv, EU:s körkortsdirektiv, har artikel 6.4 ändrats så att medlemsstaterna får tillåta följande: ”Innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt 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.”

Körkortsdirektivet har alltså ändrats så att lätta miljölastbilar ska kunna framföras med B-körkort. I svaret till mig den 9 januari säger ministern att frågan behöver genomgå en konsekvensanalys samt samråd med EU-kommissionen.

Riksdagens utredningstjänst (dnr 2020:1493) har för min räkning tagit reda på att ett tiotal EU-länder har genomfört EU-direktivet och tillåter B-körkort för lätta miljölastbilar på upp till 4,25 ton. Några av länderna är Danmark, Österrike, Storbritannien och Spanien. Även vårt grannland Norge har genomfört körkortsdirektivet för att främja lätta miljölastbilar.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Har ministern tagit nya initiativ sedan han svarade mig den 9 januari för att implementera direktiv 2018/645 för att möjliggöra för förare med B-körkort att framföra lätta lastbilar med en vikt på upp till 4,25 ton under förutsättning att den extra vikten motiveras av alternativa drivmedel?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander