

Stockholm den 2020-11-17

Fredrik Svensson
fredrik.svensson@energigas.se
0767 99 55 44

Infrastrukturminister Tomas Eneroth
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Begäran om ändring av Körkortslagen (1998:488) så att viktgränsen höjs för att med B-körkort få framföra lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel

Begäran om ändring av Körkortslagen (1998:488)

Vi begär att Körkortslagen (1998:488) ändras genom att viktgränsen för lätta lastbilar som får framföras med B-körkort höjs för de lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel. Exempel på alternativa drivmedel är biogas, el eller vätgas. Högsta tillåtna totalvikt bör höjas till 4 250 kg, där vikten av den bränslebärande utrustningen får uppgå till högst 750 kg i enlighet med det som tillåts enligt 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.

Bakgrund och skäl till vår begäran

Det är bråttom nu om vi ska klara omställningen av transportsektorn. Enligt klimatmålen som riksdagen har klubbat igenom ska utsläppen minska med 70 procent fram till 2030, jämfört med 2010. För att nå dit krävs att vi använder alla tillgängliga hållbara alternativ, där de fungerar i dag. Inte minst i våra städer, där även luftkvalitet och trängsel är viktiga frågor. Transporter av gods ökar på våra vägar och i våra städer. Dessa bör genomföras så säkert, effektivt och hållbart som möjligt.

I Körkortslagen (1998:488) regleras bland annat vem som har behörighet att köra motorfordon samt vilken typ och vikt av fordon som får framföras av en person som innehar ett körkort av viss kategori. I 2 kap. 5 § Körkortslagen (1998:488) framgår att den som har ett B-körkort har körkortsbehörighet för 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 eller 3) fyrehjulig motorcykel.

Viktbegränsningen på 3 500 kg motverkar en omställning till alternativa drivmedel för lätta lastbilar. Detta beror på att exempelvis batterier och gastankar generellt sett är tyngre än motsvarande dieseltank vilket gör att lätta lastbilar som går på el eller gas därmed får en högre tjänstevikt jämfört med lätta diesellastbilar. Den extra vikt som är direkt förknippad med att fordonet drivs med ett alternativt drivmedel innebär därmed att fordonet inte kan lastas lika tungt som ett fordon som drivs med konventionella drivmedel.

En lätt lastbil som drivs med biogas eller el tappar av den anledningen cirka 30–60 procent av sin lastförmåga. En aktör som transporterar varor eller gods med lätta lastbilar har därmed att välja på att antingen köra flera turer med ett fordon som drivs med alternativa drivmedel för att få med sig en viss last eller att få med större last i en och samma tur, men då i en lastbil som drivs med konventionellt bränsle som till exempel diesel. Flera fordon eller turer för att flytta en viss last är naturligtvis inte önskvärt, särskilt inte inom våra storstäder och tätorter, eftersom det ökar trängsel och påverkar vår miljö.

Den bästa lösningen på detta dilemma är att regeringen genomför den möjlighet som ges i Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2018/645, där medlemsstaterna ges möjlighet att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att framföra vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Denna möjlighet att överstiga 3 500 kg bör endast finnas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför, och möjligheten bör vara föremål för begränsningar och villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten.

Möjligheten i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 att tillåta innehavare av körkort för kategori B att framföra lätta lastbilar med en vikt på upp till 4 250 kg har redan implementerats i flera EU-länder och fler länder är på väg.

Det här är angelägen fråga för omställningen av transportsektorn. I ett svar i vintras till trafikutskottets ordförande Jens Holm svarade infrastrukturminister Tomas Eneroth att frågan bereds inom Regeringskansliet. Vi hoppas att den kan beredas skyndsamt.

Vi vill också i sammanhanget lyfta att problematiken är densamma för persontransportsektorn, exempelvis färdtjänst och sjuktransporter. Vi skulle därför önska att regeringen driver på inom EU för att få till samma möjlighet för persontransporter som för godstransporter.

Med vänliga hälsningar

Maria Malmkvist
Vd
Energigas Sverige

Mattias Bergman
Vd
BIL Sweden

Jakob Lagercrantz
Vd
2030-sekretariatet

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef
Transportföretagen