

Motion

1983/84:2518

Rolf Clarkson m. fl.
Bilismen

Sammanfattning

1980-talet präglas av ökad realism och en omvärdering av många av de ståndpunkter som alltför lättvindigt vann mark under slutet av 1960-talet och början av 1970-talet. En bidragande orsak till denna utveckling är insikten om vårt lands ekonomiska svårigheter och en därmed förenad insikt om att vi måste slå vakt om de framsteg och den välfärd som tidigare gjorts. Ett område som präglas av denna omvärdering är synen på bilen och bilismen. I denna motion gör vi en bred genomgång av bilen och bilismen samt presenterar en rad olika förslag.

Motionen är uppdelad i tre delar:

Första avsnittet: Inledning

- Bilen och livskvaliteten
- Bilen och opinionen
- Bilen och glesbygden
- Bilen och storstaden
- Bilen och turismen

Andra avsnittet: Kostnaderna för att minska privatbilismen

- Bilen och säkerheten
- Bilen och särbestämmelserna
- Bilen och skatterna
- Bilen och avgaserna
- Bilindustrin
- Lastbilen
- Bilen som hobby

Tredje avsnittet: Privat övningskörning

- Avregistrering av bil

1. Inledning

Bilen har utomordentligt stor betydelse i ett högindustrialiserat och till ytan stort land som Sverige. All statistik visar att:

- Åtta av tio resor i Sverige sker med personbil.
- Åtta av tio arbetsresor sker med bil.
- 85 % av alla förvärsarbetande har tillgång till bil.

- 92 % av barnfamiljerna har tillgång till bil.
- Nästan hälften av all godstrafik på land går på landsväg.
- 17 % av befolkningen åker kollektivt till arbetet.
- Antalet medföljande passagerare i personbil är 40 % fler än kollektivresenärerna.

Den svenska bilindustrin har utvecklats gynnsamt. Knappast något land är heller lika beroende av sin bilindustri som Sverige. Bilindustrin med binärningar sysselsätter ca 380 000 personer dvs. var elfte yrkesarbetande svensk.

Volvo och Saab tillverkar 1983 ca 300 000 personbilar och 55 000 lastbilar och bussar. Svensktillverkade bilar utgör 37 % av den svenska personbilsmarknaden. Samtidigt som detta är en glädjande siffra så är den låg i förhållande till många andra bilföretags hemmamarknad. I Japan utgör hemmatillverkade bilar 98 % av marknaden.

75 % av svensktillverkade personbilar, och över 90 % av lastbilar och bussar, går på export. Sammantaget tillför detta vårt land ett exportvärde (1983) på 24 miljarder kronor. Det innebär att mer än 13 % av de svenska exportintäkterna kommer från bilindustrin.

Bilismen tillför samhället stora skatteintäkter. De beräknas årligen uppgå till 13 miljarder kronor. Omräknat innebär det 75 000 kr. per personbil under dess livslängd.

Sverige är ett av världens biltätaste länder. Bilen kommer även i framtiden att förbli vårt viktigaste transportmedel.

Moderata samlingspartiet har i flera år hävdad att Sverige behöver en samlad *bilpolitik*. Det är önskvärt att bilfrågor behandlas av *ett* departement och *ett* statsråd. Det ter sig naturligt att denna uppgift åläggs landets kommunikationsminister.

I dag sorterar bilskatten under finansdepartementet, avgasrening och buller under jordbruksdepartementet, trafiksäkerhet under kommunikationsdepartementet, etableringsfrågor under industridepartementet och import- och exportfrågorna under utrikeshandelsministern på utrikesdepartementet. Regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp för att samordna alla bilfrågor.

2. Bilen och livskvaliteten

Tidningen Råd och Rön (nr 9:1983) ger ett exempel på vad bilen betyder för en familj med två små barn. Kalkylen visar följande:

Månadsbudget för småbarnsfamiljen, (januari 1983) Män, kvinna, två barn; pojke 1 1/2 år och flicka 5 år		Kostnadskalkyl – bil (Volvo 242 DL -78), (april 1983)		
		Bil hela året 1 000 mil/år	Bil halva året 700 mil/år	Utan bil
Inkomst	Kr			
Heltid, man, ind-erb	7 466	695	360	
Heltid, kvinna, ind-erb	3 358	1 040	590	
2 barnbidrag	550	4 200	4 000	
– skatt	3 801	4 170	2 920	
Disponibel inkomst	7 573	1 750	1 500	
		Reparationer/däck	400	
Utgifter	Kr	Service	325	
Bostad, 3-rumslägenhet	1 807	Tvätt rostskydd	95	
Mät	1 900	Besiktning	700	
Kläder, skor	430	Ovrigt		
Ovriga hushållsutgifter,		Bilen kostar per år ca	13 400	10 600
inkl fackförening	1 018			
Barn tillsyn	620	Tillkommande transporter:		
Bil	1 116	Månadskort för lokalresor	–	660 (1/2 år)
1 månadskort	110	Taxi (70 kr per resa i snitt)	–	350 (5 resor)
Lek och fritid, barn	115	Tåg 1 resa för familjen	–	580
Över till fritid vuxna,		(Örebro – Sundsvall t o r l)	–	580
semester och spårände, for husgeråd, inventarier m m	457	Buss 1 resa för familjen	–	300
Summa	7 573	(Örebro – Göteborg t o r l)	–	300
		Hyrbil (2 dygn à 40 mil:gång)	–	640 (1 gång)
		Hyrbil (1 månad juli 180 mil)	–	1 920 (3 gånger)
		Ovriga transportkostnader	–	3 200
		(hemkörning av mat, möbler o dyl)	–	200
		Summa tillkommande transporter ca	–	2 600
		Totalt per år ca	13 400	13 000
		Vinnet jämfört med egen bil	–	+ 400
				+ 4 200

Källa: Råd och Rön nr 9:1983.

Kostnadsskillnaderna är förvånansvärt små. Ytterligare kostnadshöjningar för bilen kan resultera i att man tvingas att avstå från den. Det skulle innebära stora standardförluster för de flesta familjer.

En genomsnittlig industriarbetare tvingas att arbeta över en månad per år för att betala bilskatt, bensinskatt, moms och accis. Därför är det viktigt att pålagorna på bilägarna inte ökar ytterligare.

Kollektivtrafikens förespråkare menar att buss och tåg skulle ta över resenäer från bilismen. Men det viktigaste resultatet av diverse periodkort har i stället blivit att gång- och cykeltrafikanter utnyttjar kollektivtrafiken i större utsträckning. Bilresenäer har i tämligen liten utsträckning vunnits över.

Skälet till detta är uppenbart. 58 % av alla bilister kan inte utnyttja kollektivtrafiken i sina arbetsresor. På landsbygden i Norrland är siffran så hög som 80 %, i Storstockholm bara 34 %. Praktiskt taget alla biltrafikanter får förlängda restider vid övergång till kollektivtrafik. I en familjesituation där båda makarna förvärvsarbetar – och där barnen finns på daghem – betyder restiderna väldigt mycket.

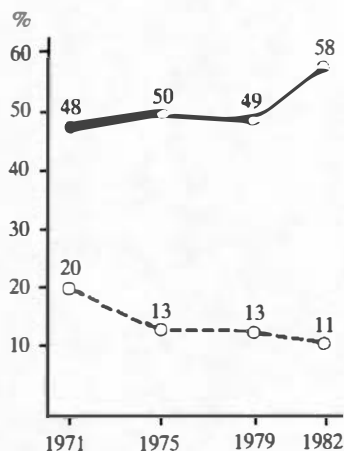
3. Bilen och opinionen

Det senaste årets riksdagsdebatter har präglats av en ökad förståelse för bilens betydelse. De politiska partierna och dessas företrädare närmar sig därmed den inställning som majoriteten av väljare har. Oavsett partitillhörighet är väljarna positiva till bilen.

Vad befolkningen anser framgår av ett antal opinionsundersökningar. En

sådan gjordes av SIFO i april 1982. Av denna framgår att 83 % anser att politikerna inte skall verka för att göra det svårare att ha bil. Andelen varierar i olika befolkningsgrupper, men ligger hela tiden över 70 %. För barnfamiljer och landsbygdsbor är siffran högre: 86 % resp. 89 %. Men även bland människor som inte är direkt beroende av bilen – yngre utan barn eller boende i storstäder – ligger siffran kring 80 %.

Sex av tio anser att politikerna bör arbeta för att göra det lättare att ha bil. Denna siffra har ökat markant under en tioårsperiod:



— Politikerna bör arbeta för att göra det lättare att äga och använda personbil – Andel som instämmer
 - - - - - Politikerna bör arbeta för att göra det svårare att äga och använda personbil – Andel som instämmer

Källa: SIFO april 1982

Vilka slutsatser drar då vi politiker av dessa siffror? Driver vi den politik som våra väljare önskar?

Endast 8 % av allt personresande sker med järnväg. Inom glesbygden är tågresandet bara 3–4 %. Inom Norrlands småorter åker familjer med barn under sex år tåg till 1 % och bil till 99 %.

Politiker som motarbetar privatbilismen missgynnar med andra ord barnfamiljer, hushåll i egna hem, familjer med flera förvärvsarbetande och glesbygdshushåll. Många hushåll tillhör flera av dessa kategorier och drabbas följaktligen extra hårt. Dessa grupper brukar annars, genom sin besvärliga situation, gynnas av de politiska besluten. Undantag gäller uppenbarligen inom trafikpolitiken.

4. Bilen och glesbygden

Debatten om järnvägars bevarande innehåller ofta mycken nostalgi. Men det är viktigt att betona att varje bygd som har *en* järnväg normalt har *flera* vägar. Dessa betyder oftast mer för just den bygden än vad järnvägen gör, både för privatpersoner och för näringslivet. För att behålla en levande landsbygd är det angeläget att i en valsituation prioritera en god vägstandard.

Sverige är ett vidsträckt land. Befolkningen är gles, och avstånden till arbete och service är ofta långa. Bostadspolitiken har också mer eller mindre avsiktligt kommit att utformas så att det blivit långa avstånd mellan bostäder och arbetsplatser.

I stora delar av vårt land finns därför inte förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Där blir privatbilismen nödvändig för resor till och från arbetet, och för att få tillgång till service och kultur. Om Sverige skall kunna ha en levande landsbygd och människor i glesbygden ha möjlighet till en meningsfull fritid, krävs en positiv inställning till bilen.

Det innebär att ägandet och bruket av bilen måste underlättas. Möjligheten att genom differentierad drivmedelsbeskattning underlätta för glesbygdsvägar bör utredas.

Det är viktigt att även glesbygdsvägarna håller god standard. På många håll är glesbygdsbefolkningen mer betjänt av att pengar satsas på vägbyggande och underhåll, än på ytterligare subventioner av olönsam järnvägsdrift. På vägar där hastighetsbegränsningen permanent sänktes från 110 till 90 km/tim i samband med energikrisen bör en återgång till 110 km/tim komma till stånd.

5. Bilen och storstaden

I storstäderna är det nödvändigt att begränsa biltrafikens negativa konsekvenser. Det innebär inte att biltrafik i storstäderna är onödig. Närmare hälften av all trafik i storstäderna är nyttotrafik, som är svårt att ersätta med andra färdmedel. Det är en utopi att tro att det är möjligt att åstadkomma en fungerande storstad som samtidigt är bilfri.

Storstädernas trafikpolitik måste utgå från en realistisk syn på bilismen. Felaktiga utgångspunkter har varit orsaken till många misslyckade trafiksaneringar och trafikomläggningar i storstäderna, som snarast förvärrat de problem de varit avsedda att lösa. En minskning av biltrafiken i storstäderna måste bygga på positiva åtgärder i stället för på förbud och regleringar.

Förslagen om biltullar vid storstädernas infarter måste avvisas. Biltullar är tekniskt svår genomförbart. Införandet av infartsparkeringar i direkt anslutning till kollektivtrafiken vid storstädernas infarter är en betydligt bättre lösning.

En förutsättning för en god trafikmiljö i storstäderna är vettiga

parkeringsregler. Möjligheten till boendeparkering måste byggas ut, boende i innerstäderna skall inte tvingas använda bilen för att slippa parkeringsböter. Parkeringsreglerna får inte vara så stelbenta och trubbiga att medborgarna förlorar förståelsen för nödvändigheten av bestämmelser och övervakning. Nyttotrafiken måste ha möjlighet att fungera och det måste ges utrymme för parkering för kortare ärenden.

För de flesta familjer utgör bilen en av de tyngsta utgiftsposterna. Bilkostnadernas andel av hushållsbudgeten har dessutom ökat kraftigt under senare år.

De som drabbas allra hårdast av nya restriktioner mot bilismen är "svårörliga" människor. Det gäller framför allt äldre, handikappade och småbarnsfamiljer. Men bilen är också nödvändig inom glesbygdsområden. För alla dessa människor utgör bilen ett mått på livskvalitet. När bilfientligheten brer ut sig drabbas just dessa människor allra hårdast.

6. Bilen och turismen

Turismen i Sverige har ökat kraftigt under senare år. Samtidigt kan vi konstatera att konsumtionen av drivmedel har ökat med 3 % i år. På många sätt är detta givetvis beklagligt, men till stor del förmodligen just en följd av fler bilturister. Den sammantagna effekten är troligen positiv för vårt land.

En rad viktiga slutsatser om bilismens betydelse för vårt land dras i rapporten Bilturismens betydelse för Gävleborgs län, av universitetslektor Leif Aronsson:

- Turismen i Gävleborg omsätter 1,6 miljarder kronor och sysselsätter 4000 personer. Det innebär 3,2 % av arbetskraften i länet.
- Gävleborg har för landet en normal turism i förhållande till andra län.
- Majoriteten av alla turistresor till och från länet sker med bil. 89 % av resor över 10 mil företogs med bil (1978). Riksgenomsnittet var 83 %.
- Sveriges totala turism motsvarar 6 % av BNP och 10 % av hushållens disponibla inkomster.
- Turismen skapar många arbetstillfällen. I genomsnitt erhålls 3,5 årsanställda per omsatt miljon kronor.
- Turismen är enligt utländska rapporter en billigare och mer varaktig sysselsättningskapare än industriproduktion. Det anses också lättare att skapa arbeten inom turism än inom industri.
- Konkurrenten mellan olika regioner hårdnar alltmer. Därför kommer det i framtiden att krävas ständig förnyelse och lyhörddhet inför turisternas önskemål för att upprätthålla konkurrensförmågan.
- Bra vägar, lättförståelig skyltning och förbättrade parkeringsmöjligheter blir viktiga konkurrensmedel under 1980-talet.
- Framtidens turism kommer att kräva bättre trafikplanering för exempelvis framkomlighet för husvagnar i städer.

Medvetenheten om turismens stora betydelse växer. Att öka antalet turister har därför blivit en viktig angelägenhet för de flesta regioner av vårt land.

Den totala turismen i Sverige omsatte 1982 ca 32 miljarder kronor och sysselsatte över 100000 människor. Av utlägg från turister gick 50% till transporter, 25 % till handel och 25 % till inkvartering och aktiviteter. Varje enskild turist beräknas ha dygnsutlägg på 200 kr.

En ökad turism kan få positiva effekter på Sveriges ekonomi. Medvetenheten om detta har också ökat under senare år. Inte minst turistrådets aktiviteter vittnar om detta.

Sverige är till ytan ett stort land. Bilen är därför det viktigaste transportmedlet för turister. Samtidigt är det dyrt och tidskrävande att ta sig fram över långa sträckor. Turismen är därför ett lämpligt område för samarbete mellan bilism och kollektivtrafik. Detta kan ske genom att på försök införa *biltåg* i Sverige. Experiment med detta har slagit väl ut i andra länder.

En tågresor med bilen på tåget kan kostnadsmässigt konkurrera med bilkörning. Dessutom skulle bekvämligheten öka. SJ bör därför överväga att på försök införa "biltågsstationer" vid våra största färjelägen och i ett antal turistorter.

7. Kostnaderna för att minska privatbilismen

Personbilen medverkar till att uppnå en lång rad av de långsiktiga mål som regering och riksdag ställer upp. Det gäller t.ex. lokaliseringspolitik, regionalpolitik, näringspolitik, fördelningspolitik och socialpolitik.

Vi kan också konstatera att personbilen är en förutsättning för att uppnå en rad andra krav som ställs på ett modernt samhälle. Det gäller en levande landsbygd, en meningsfull fritid, möjlighet till dubbel bosättning och mycket annat.

Mycket av detta hade sannolikt varit omöjligt utan bilen. Trots detta har det senaste decenniets debatt kommit att präglas av en alltför negativ attityd till privatbilismen. 1979 års trafikpolitiska beslut talar praktiskt taget uteslutande om olika styrmedel för att få folk att i stället utnyttja kollektiva transportmedel.

I rapporten Samhällsekonomiska effekter av en reduktion av personbilstrafiken (oktober 1980) visar professorn i trafikplanering Bo Björkman att kostnaderna blir väldigt stora om man vill öka kollektivtrafiken på privatbilismens bekostnad.

Rapportens utgångspunkt är en reduktion av biltrafiken med 10%. För att uppnå målet finns ett antal styrinstrument. Bo Björkman för i huvudsak fram tre sådana: sänkning av kollektiva avgifter, höjning av bensinskatt och försämrade framkomlighet för biltrafiken.

I samtliga fall blir de samhällsekonomiska kostnaderna väldigt höga. I

beräkningarna varierar den samhällsekonomiska förlusten mellan 4 och 12 miljarder kronor. Även om samhället skulle vara berett att ta denna kostnad är flertalet åtgärder ändå "i praktiken närmast ogenomförbara".

Rapporten pekar också på andra, mera drastiska åtgärder, åtgärder som bensenransonering och körförbud. Men dessa instrument är väldigt trubbiga och skapar ännu större samhällsekonomiska förluster, eftersom de drabbar transportkonsumenterna godtyckligt, utan att dessa ges några möjligheter till egna prioriteringar. Dessutom uppstår nya kostnader genom för ändamålet nödvändig administration och kontroll.

Slutsatserna blir att en minskning av personbilstrafiken med 10 % kräver väldigt stora uppoffringar. För att uppnå målet krävs att det kollektiva systemet får en mer än 50-procentig ökning av transportkapaciteten.

Privatbilisterna gör – tvärtemot påståenden i flertalet debattinlägg – en stor samhällsekonomisk insats. Deras sammanlagda körtid uppgår till nära 1 miljard timmar, eller 600 000 manår. Om detta transportarbete i stället skulle ombesörjas av kollektivtrafik skulle det krävas en förarinsats av ytterligare 110 000 personer.

Eftersom delmålet minskad biltrafik knappast är möjligt att genomföra menar professor Björkman att det bör ersättas med delmålet *minskat* antal biltimmar. Ett lämpligt sätt att söka uppnå detta är att söka stimulera samåkning. En ungefärlig kalkyl visar på möjligheterna för en samhällsekonomisk vinst.

Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att framlägga förslag om ändrade skatteregler och andra åtgärder för att stimulera till ökad samåkning.

8. Bilen och säkerheten

Riksdagen har avgett följande mål för det framtida trafiksäkerhetsarbetet "att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minskas. att risken att dödas och skadas i trafiken kontinuerligt skall minskas för varje grupp av trafikanter samt att denna risk bör minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barns och handikappades säkerhet skall därvid särskilt beaktas."

Målen är högt satta men nödvändiga. De insatser som hittills gjorts har inneburit att antalet drabbade vid trafikolyckor har minskat under den senaste tioårsperioden. Antalet dödade i trafiken var 1981 det lägsta sedan 1950. Dessvärre har under 1983 åter skett en uppgång. Det är viktigt att detta trendbrott bara blir ettårigt. Ökningen under första halvåret 1983 var för olyckorna ca 15 % och för antalet dödade och skadade personer ca 11 %.

Det är också viktigt att understryka att de satsningar som görs från samhällets sida alltid kommer att vara små, så länge de samlade kostnaderna för trafikolyckor årligen uppgår till miljardbelopp. Därför måste det även fortsättningsvis vara en klart uttalad målsättning att leva upp till de mål som sattes upp av riksdagen våren 1982.

För att trafiksäkerhetsarbetet skall fungera krävs också en effektiv organisation. Detta var ett av skälen till att trafikutskottet rekommenderade tillsättandet av en utredning, med parlamentariskt inslag, för att studera konsekvenserna av en ökad samordning av trafiksäkerhetsarbetet. Det är viktigt att detta arbete bedrivs skyndsamt.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har under senare år fått ett allt större ansvar för trafiksäkerhetsarbetet. Detta är ett riktigt steg. NTF är en ideellt arbetande organisation med lång erfarenhet och stora kunskaper på området. Inom NTF bedrivs ett ambitiöst arbete för barn – bl. a. inom Barnens trafikklubb och genom stöd till skolans trafikundervisning – för ungdomar – genom verksamhet riktad till åldersgruppen 14–24 år – och till vuxna – genom fortbildning av trafikanter. Detta arbete är värt all uppmuntran.

Inom ramen för den kampanj som redan är planerad för det kommande verksamhetsåret, bör NTF tillsammans med bilindustrin ta initiativ till ett intensifierat arbete för att öka användningen av bilbälten i baksätet. Effekterna av detta arbete bör om några år utvärderas. Utvärderingen kan ligga till grund för ett ställningstagande angående eventuellt behov av lagstiftning på området.

9. Bilen och särbestämmelserna

Om svensk bilindustri skall kunna fortsätta att utvecklas är det av största vikt att krav på bilar beträffande bullernivå, trafiksäkerhet, typbesiktning etc. anpassas till de regler som gäller inom ECE och EG. Svenska särbestämmelser i strid med internationell standard måste undvikas.

Inom en nära framtid kommer med stor sannolikhet EG att lägga fram nya regler för typbesiktning av bilar. Reglerna är avsedda att gälla för hela EG-området och skall ersätta bestämmelser från 1970. Det svenska systemet på detta område är utomordentligt byråkratiskt. Svenska särbestämmelser är ofrånkomligen att betrakta som handelshinder. Den svenska bilindustrin har inte råd att drabbas av åtgärder som försvårar exporten. Det är därför väsentligt att Sverige anpassar sig efter EG:s regler även på detta område.

10. Bilen och skatterna

Skatteuttaget på bilismen har under senare år stigit snabbt. I dag bidrar bilismen med åtskilliga miljarder till statskassan. De sammanlagda skatteintäkterna från bilister – i form av vägtrafikskatt, bensinskatt, energiskatt och försäljningsskatt på fordon – uppgick 1981/82 till 11 miljarder kronor.

Ytterligare skattehöjningar kommer att få negativa följder för hushållens ekonomi.

Den i budgetpropositionen aviserade höjningen av fordonsskatten är vi nu inte beredda att tillstyrka.

Drivmedelsbeskattningen måste utformas så att utveckling och drift med alternativa bränslen stimuleras. Införandet av kilometerbeskattning har allvarligt fördröjt utveckling av alternativa drivmedel.

Snårskogen av skatter och avgifter som drabbar bilisten måste rensas. Målet skall vara skattetyper som är enkla, rättvisa och generella. De bör dessutom ha en utformning som ger bilisten störst möjlighet att påverka sina kostnader. Det ohanterliga systemet med kilometeravgift skall avskaffas.

11. Bilen och avgaserna

Sedan lång tid bedrivs ett internationellt arbete för att samordna bestämmelserna om bilavgaser. I huvuddrag finns två olika kravnivåer: USA-kraven resp. EG-kraven.

Sverige har strängare utsläppskrav än övriga Europa, trots att vi inte har anslutit oss till USA:s normer. Sverige står därför isolerat inom Norden, eftersom Norge, Finland och Danmark tillämpar EG-kraven, och vi står i praktiken också isolerade i förhållande till övriga Europa.

Sverige är inte – och får inte behandlas som – en ö i Europa. Det är nödvändigt att vi ansluter oss till samma krav och bestämmelser som vår omvärld, för att inte svensk bilindustri och konsumenterna skall drabbas hårt. Vi bör inte kräva att Volvo och Saab tillverkar "en bil" för den svenska marknaden och "en annan" för export.

Ytterligare två aspekter bör beaktas i sammanhanget. Av Volkswagens biltillverkning går endast 1,3 % och av Toyotas 0,3 % till Sverige. Kommer dessa båda och andra företag att finna det ekonomiskt försvarbart att sälja bilar till ett land med speciella avgasbestämmelser? Om de skulle göra det; kommer priset att vara sådant att det kan accepteras av den svenska konsumenten?

I en motion (1982/83:1657) framfördes krav från moderata samlingspartiet "att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till ett aktivt samarbete med EG, i syfte att nå gemensamma bestämmelser om bl. a. bilavgaser".

I dag är det inte bara normerna som är olika internationellt sett utan även metoderna att utföra mätningar. Inom EG sker kontrollen i första hand vid typbesiktningen av nya bilar. I Sverige genomförs avgasmätningar på varje enskilt fordon vid den årliga bilbesiktningen.

I maj 1983 avgav bilavgaskommittén sitt betänkande. Förslaget kritiserades hårt, bl. a. av den m-ledamot i kommittén som i en reservation framhöll bl. a. följande:

Luftföroreningar är ett globalt problem som inte kan lösas av ett enstaka land ---. Jag ansluter mig till majoritetens skrivning om att internationella överläggningar inleds för att uppnå bredast möjliga överenskommelse om skärpta avgasreningskrav. Däremot kan jag inte ansluta mig till kommitténs

förslag att om inte tillfredsställande internationell överenskommelse kan uppnås, införa Schweiz 87 krav som obligatoriska grundkrav fr. o. m. 1988 års bilmodeller. Starka skäl talar för att vi inväntar utvecklingen i övriga Europa. --- Endast genom internationella och gemensamma överenskommelser kan resurserna optimeras för de förbättringar, som vi alla eftersträvar.

Den svenska bilindustrin är av stor betydelse för det svenska samhället. Ca 70 % av personbilarna och ca 90 % av lastbilarna exporteras. Svensk bilindustri och dess underleverantörer står och faller med denna export. Av Sveriges export utgör bilindustrins andel över 12 %. Bilindustrins handel med EG-länderna är av största betydelse. --- Vid en alltmer pressad lönsamhet för världens bilindustri kan svenska särregler inbjuda till motsättningar i handelsrelationerna mellan Sverige och andra länder. Detta talar ytterligare för en samordning med övriga Europa.

I september tog Västtyskland initiativ till att införa blyfri bensin och avgasregler i överensstämmelse med "USA 83". Redan från den 1 januari 1986 införs blyfri bensin i Västtyskland. Det västtyska förslaget har också framlagts som förslag till EG. Man kan anta att det så småningom kommer att ligga till grund för en all-europeisk lösning, eftersom andra länder fört fram liknande tankegångar. Möjligheterna är nu stora för att nå en harmonisering.

Gemensamma avgasregler för hela Europa skulle ge klara fördelar jämfört med om Sverige står isolerat:

- Miljöproblemen löses bäst med gemensamma krav.
- Kostnadsökningen per bil blir mindre.
- Blyfri bensin kommer att finnas tillgänglig även vid utlandsresor.

I ett interpellationssvar i riksdagen den 28 oktober 1983 framhöll jordbruksminister Svante Lundkvist bl. a. följande:

--- det är angeläget att vi nu tar till vara de nya möjligheter som tycks finnas för att uppnå en bred samordning när det gäller lösningen av de här frågorna.

Jag understryker --- att det är angeläget att få en samordning mellan alla de länder som arbetar för en lösning av bilavgasproblemen, exempelvis Västtyskland, Schweiz, Österrike, Holland och övriga nordiska länder.

Vi föreslår att riksdagen beslutar att ställa sig bakom detta och uttalar att en målsättning bör vara för Västeuropa samordnade avgasbestämmelser.

Det är viktigt att även kontrollbestämmelserna blir gemensamma. Lika avgasbestämmelser riskerar annars att få olika innebörd om inte reglerna för godkännande och efterkontroll av bilarna är identiskt lika.

12. Bilindustrin

Nästan var tionde yrkesverksam svensk är sysselsatt inom bilismen. Enligt statistik från 1982 fördelar sig antalet sysselsatta enligt följande:

Biltillverkning	55 000
Underleverantörer	25 000
Bilhandel/bilverkstäder	45 000
Bensinstationer	10 000
Vägbyggnad/underhåll	20 000
Taxi/buss	40 000
Lastbilstrafik	185 000
<hr/>	
Totalt	380 000

Knappast något land, Japan undantaget, är så beroende av sin bilindustri som Sverige. I orter som Göteborg, Trollhättan, Olofström, Köping, Södertälje och många andra är bilindustrin den dominerande arbetsgivaren. Det är därför ingen överdrift att konstatera att om denna industri råkar i kris så gör hela Sverige det.

Om Sverige skall behålla sin position som en ledande industrination, och komma ur sina ekonomiska problem, är det viktigt att bilindustrin förblir stark och expansiv. I framgångstider skall framtida problem förebyggas. Vi politiker kan medverka till att bilindustrin inte blir Sveriges nästa krisbransch.

Bilindustrins framtid är naturligtvis beroende av många omständigheter. Med allra största sannolikhet kommer bilen att spela en stor roll även under kommande decennier. Troligen kommer den också att sprida sig i allt vidare cirklar över världen. Men kommer den nuvarande högindustrialiserade världen att kunna hänga med? I vilken utsträckning finns Volvo och Saab med? Svaret på den sista frågan är beroende på den inställning till privatbilism som svenska politiker kommer att inta.

Den amerikanske författaren John Naisbitt är i sin bok Megatrender pessimistisk beräffande den nuvarande bilindustrins möjligheter att överleva på sikt. "Globalisering av bilindustrin är oundviklig", menar han. Marknaden är snart mättad både i USA, Europa och Japan. Visserligen kommer de nyindustrialiserade länderna att börja efterfråga bilar i stor utsträckning, men troligen kommer de själva att tillverka dem. Redan i dag finns det 86 länder i världen med bilmonteringsband. Av de 30 biltillverkare som i dag konkurrerar på den internationella marknaden finns kanske Volkswagen, Nissan, Toyota och GM kvar vid slutet av 1980-talet, spår Naisbitt.

Trots att det finns anledning att vara skeptisk till domedagsprofeter är det ett faktum att enbart de biltillverkare som är bäst förberedda kommer att överleva. Detta vet också svensk bilindustri. Stora belopp läggs därför ner på

forskning för att få energisnåla bilar, öka säkerheten, förbättra komforten och mycket annat.

Volvo Personvagnar avsätter årligen 10% av sin omsättning till produktutveckling. En tiondel av detta går till avancerad framtidsforskning. Ett resultat av detta var Volvo LCP 2000 – Light Component Project. En framtidsstudie inför 2000-talet. Volvo anser att man därmed stärker sina positioner inför framtiden.

Bilindustrin runt världen har medverkat till förbättrade kommunikationsmöjligheter och till förbättrad teknikutveckling, som kommit också andra områden till godo. Effekten av att stänga dörren för svensk bilindustri kan komma att innebära att vi också underminerar vår egen existens som framstående industrination. Bilindustrin har för många länder symboliserat inträdet i industrialismen, den riskerar också att symbolisera utträdet.

För framtidens bilindustri gäller till stor del andra förutsättningar än tidigare. De som är bäst förberedda på detta kommer också att ha störst förutsättningar att överleva.

- *Energikostnaderna* var tidigare låga. 1973 kostade oljan 2–3 dollar per fat. I dag vet vi att priserna är helt annorlunda. Även om de skulle stabiliseras på nuvarande nivå – eller kanske t. o. m. kortsiktigt sjunka något – så är det förmodligen realistiskt att räkna med fortsatt ökade relativa energipriser. Detta gör framtidssatsningar på energisnåla bilar väldigt viktig. Volvos "framtidssbil" har vid blandad körning en bränsleförbrukning på 0,36 l/mil.
- *Totalmarknaden minskar*. Under 1980-talet beräknas tillväxttakten vara låg i Europa och Nordamerika för både personvagnar och lastvagnar. För vi dessutom under decenniet ekonomiska och/eller energimässiga störningar av 1970-talsmönster blir marknadsvängningarna ännu allvarligare.
- Samtidigt som totalmarknaden minskar får bilindustrin finna sig i ökad konkurrens från nya tillverkarländer.
- *Vidgad lagstiftning* ställer nya krav. Särskilt utvecklingskostnaderna drivs upp. Viktigt att betänka för ett litet land som Sverige är att arbeta för att lagstiftningen blir så global som möjligt.

Under 1980-talet kan man räkna med att det står ett antal slag, som de bilindustrier måste vinna som vill finnas kvar på marknaden:

- *Slaget om tekniken*. Främst för att nå ökad resurseffektivitet. Allt större belopp måste satsas för att nå detta. Tidigare avsatte företagen 3–4% av omsättningen i utvecklingskostnader. I framtiden kommer troligen mer än det dubbla att gälla. En oroväckande faktor är en, i vissa länder, ökad statlig inblandning framför allt finansiellt.
- *Slaget om volymen och kostnadseffektiviteten*. Detta främst beroende på

lägre ekonomisk tillväxt och mättnadstendenser. Därmed blir konkurrensen hårdare och kravet på kostnadseffektivitet stor. Storskalighet kan komma att bli ett markerat inslag i framtiden. I USA har man infört World Car Concept. Utvecklingsarbete sker på ett ställe men produktionen i kanske fem till sju olika länder.

- *Slaget om produktiviteten* får stor betydelse. Här påverkas bilindustrin inte minst av den nationella politiken, därför att denna anger förutsättningarna för industriell produktion. Ett lands lönenivå i förhållande till ett annat, valutaförändringar, ränteläge, inställningen till industriell produktion osv. kommer att vara av avgörande betydelse.

Bilindustrin ligger i täten både när det gäller att köpa och tillverka automation, robotisering och datorisering. Totaleffekten för Sverige blir därmed att betydligt många fler än de 380 000 – som i dag är direkt sysselsatta inom branschen – är beroende av den. Därför är det av största vikt att svensk bilindustri ges nödvändiga förutsättningar för att kunna utvecklas.

13. Lastbilen

En stor del av biltrafiken är nyttotrafik. Närmare hälften av alla godstransporter på land sker med lastbil. Nyttotrafiken med bil och lastbil kan oftast inte ersättas av andra transportsystem. Bilens fördelar är många, den är flexibel, snabb och ofta billigast.

Liksom andra transportsystem har bilen sina unika fördelar som särskiljer den från konkurrerande transportsystem. Trots detta är konkurrensen stor. För politikerna är det viktigt att bibehålla en konkurrensneutralitet. Det får inte vara ett politiskt mål att se till att så mycket som möjligt av lastbilstransporterna flyttas över på järnvägen.

Den utveckling som för tillfället sker mot totala system innebär en övergång till ökad trailertrafik i hela Europa. Därmed uppnås en ökad integrering med färjetrafiken och troligen någon form av piggy-back-service. För att detta skall kunna uppnås krävs ett ökat samarbete mellan järnvägs- och landsvägstransporter.

Förbudet mot veckoslutstrafik sommartid hade många nackdelar. Transportföretagens möjligheter försämrades samtidigt som ett omfattande dispensförfarande tvingades fram. Det är därför positivt att förbudet – efter att successivt ha trappats ned – försvann sommaren 1983.

Det är vår förhoppning att förbudet mot veckoslutstrafik sommartid inte återinförs. Transportnäringen ges därmed en möjlighet att själv göra nödvändiga begränsningar av trafiken när belastningen på vägarna är som störst.

14. Bilen som hobby

Bilen är mer än ett transportmedel. För många är bilen en hobby, ett sätt att få en meningsfull fritid. Motorsporterna utgör sammantaget en stor folkrörelse, men det finns också många andra typer av motorhobby. Att vårda och förbättra den egna bilen eller motorcykeln är för många ungdomar ett sätt att få utlopp för initiativ och skaparglädje. Motorhobbyn är en ur många synpunkter bra fritidssysselsättning för ungdomar. Trots detta är motorhobbyn ofta missgynnad av politikerna.

Kommunerna bör stödja motorungdom med lokaler och banor efter samma principer som man stödjer andra fritidssysselsättningar.

Den uppsjö av särbestämmelser och regleringar som finns drabbar motorhobbyn speciellt hårt. Under trepartiregeringen inleddes ett arbete för att förenkla för motorhobbyn. Den resulterade bl. a. i enklare regler för modifiering av fordon, där krockprovet slopades. Det arbetet måste fortsätta. Ett fast samarbete mellan berörda myndigheter och olika motororganisationer måste byggas upp. Svensk bilprovning och andra myndigheter skall upplevas som ett stöd, inte som ett hinder. Detta innebär också att ombyggda fordon om serier med mindre än tio fordon bör undantas från en rad bestämmelser.

15. Privat övningskörning

Gällande regler för privat övningskörning säger att "läraren" skall ha fyllt 25 år och haft körkort i minst fem år. Lagen nämner ingenting om att körkortet skall vara *svenskt*, men ifrågavarande paragraf har kommit att tolkas så.

Denna tolkning kan innebära en rad orättvisor, eftersom den person som flyttar till Sverige från annat nordiskt land, fr. o. m. den 1 januari 1983, inte behöver byta sitt körkort mot ett svenskt. Om han efter fem år vill lära någon köra bil finner han det omöjligt på grund av gällande tolkning.

Det är, som vi ser det, orimligt att denna tolkning skall göras för folk som kommer från nordiska länder, med en trafiksituation som liknar Sveriges.

Lagen bör därför ändras så, att den som har körkort som är giltigt här och har minst fem års körvana i Sverige får lära andra att köra. Detta bör ges regeringen till känna.

16. Avställning av bil

Regeringen utreder för tillfället frågan om att ta bort möjligheten att ställa av en bil för kortare tid. Syftet sägs vara att "spara pengar för staten, förenkla för fordonsägare och göra bilregistret mer tillförlitligt".

Enligt vår uppfattning bör reglerna för avställning av fordon vara så konstruerade att man slipper att betala skatt och försäkring i fall man beslutar att för en längre period inte använda bilen. Kostnaderna för att ställa av fordon skall bäras av fordonsägaren.

17. Hemställan

Med stöd av ovanstående hemställs*

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i avsnittet Inledning,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i avsnittet Bilen och livskvaliteten,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i avsnittet Bilen och opinionen,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i avsnittet Bilen och glesbygden,
5. att riksdagen uttalar sig för att biltullar vid storstäderna ej bör införas,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen i uppdrag att utreda möjligheten att införa biltåg i Sverige,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i avsnittet Bilen och storstaden,
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i avsnittet Bilen och turismen,
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts under avsnittet Bilen och säkerheten,
10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts under avsnittet Bilen och särbestämmelserna,
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts under avsnittet Lastbilen,
12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts under avsnittet Privat övningskörning.

Stockholm den 25 januari 1984

ROLF CLARKSON (m)

GÖREL BOHLIN (m)

KARL BJÖRŽEN (m)

PER-RICHARD MOLÉN (m)

SIRI HÄGGMARK (m)

TORE NILSSON (m)

WIGGO KOMSTEDT (m)

PER STENMARCK (m)

INGRID HEMMINGSSON (m)

GÖRAN RIEGNELL (m)

*Se även motionerna 1983/84:2519-2521.