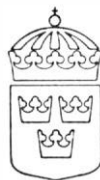


# Motion till riksdagen

1988/89: T447

av Rolf Clarkson m. fl. (m)

Bilismen



Mot.  
1988/89  
T447

## 1 Sammanfattning

Motionen innehåller en redovisning av bilens betydelse och på vilka sätt den påverkar människor och samhälle. Den visar att bilen är nödvändig. Åtta av tio resor i Sverige sker med personbil. 95 % av hushåll med barn har tillgång till bil.

I motionen redogörs för att socialdemokraterna har genomfört en mängd skattehöjningar och andra negativa åtgärder riktade mot bilismen.

I motionen föreslås bl. a. följande åtgärder för att förbättra bilägarnas och bilismens villkor:

- Ökade anslag för drift och underhåll av vägar.
- En bilsocial utredning bör tillsättas.
- En generell sänkning av hastighetsgränserna avvisas.
- Skrotningspremien höjs tillfälligt till 1 500 kronor under 1990.
- Den s. k. "30-lagen" bör ändras.
- Liberalare regler för bilavdrag vid resor till och från arbete.
- Förbättrat bilstöd åt handikappade
- Införande av en s. k. "ungdomsbil".
- Längre perioder mellan de första bilprovningstillfällena och ett avskaffande av SBP:s monopol.
- Utredning om tillåtande av högersväng vid rött ljus.
- Liberalisering av reglerna för beskattning och införsel av veteranfordon.

## 2 Bilen är nödvändig

Sverige är ett av världens biltätaste länder. För de flesta svenskar är bilen nödvändig. I Sverige är fungerande individuella transporter en förutsättning för att samhället skall fungera. Bilismens centrala betydelse i ett högindustrialiserat och till ytan stort land som Sverige belyses bl. a. av följande statistik:

- Åtta av tio resor i Sverige sker med personbil.
- Åtta av tio arbetsresor sker med bil.
- 95 % av hushåll med barn har tillgång till bil.
- 85 % av alla förvärvsarbetande har tillgång till bil.

En konkurrenskraftig kollektivtrafik är tillgänglig endast i storstadsregionerna. Utanför storstäderna är bilen ofta det enda kommunikationsmed-

let. Undersökningar visar t. ex. att på Norrlands landsbygd kan 80 % av alla bilister inte utnyttja kollektivtrafiken för sina arbetsresor.

Bilen ger frihet. Den berikar människornas fritid. Den sparar tid. Praktiskt taget alla bilister får t. ex. förlängda restider vid övergång till kollektiva trafikmedel, om detta alternativ över huvud taget är tillgängligt. För familjer, där båda makarna arbetar och där barnen är hos dagmamma eller på daghem, är bilen nästan alltid nödvändig. Bilen är ett bra sätt att snabbt komma till jobbet, till affärer eller till släkt och vänner. Bilen är nödvändig för Sverige och medborgarna.

Frågor som rör bilen och bilismen handhas i dag av en rad olika departement. Den nuvarande fördelningen av frågor på de olika departementen är inte alltid ändamålsenlig. Det bör därför övervägas hur det skall vara möjligt att behandla bilfrågor mer enhetligt inom regeringskanslitet.

### 3 Socialdemokratisk bilpolitik

Sedan september 1982 har bensinskatten höjts med totalt 1:13 kronor per liter. Fordonsskatten har höjts med 150 kronor per år för genomsnittsbilen. Accisen, dvs. skatten på försäljning av nya bilar, har höjts med flera hundra procent.

Om man bortser från fordonsskattehöjningen, som användes till en i och för sig otillräcklig höjning av vägunderhållet, används inkomsterna från alla dessa skattehöjningar till andra områden än bilismen, såsom finansiering av försvarsöverenskommelser eller för att allmänt öka statens skatteintäkter.

Utöver de ovan nämnda nya pålagorna har tjänstebilsbeskattningen skärpts samtidigt som reseavdragsmöjligheterna begränsats. Den 28 april 1988 återinfördes bilkreditförordningen som gör det ännu svårare att bekosta ett bilinköp.

Överbeskattningen av vägtrafiken är i dag ett faktum. Bilisternas ställning som regeringens ekonomiska mjölkkö har förstärkts.

Den s. k. 30-lagen infördes 1986. Den innebär att körkortet återkallas vid fortkörningar över 20 resp 30 km/tim, utan att hänsyn tas till omständigheterna. Från och med den 1 april 1988 är det olagligt att inneha eller över huvud taget befatta sig med s. k. radarvarnare. Överträdelse av förbudet kan resultera i fängelsestraff. Den hårda påföljden möjliggör för polisen att genomföra kroppsvsitation och husrannsakan.

Vissa regeringsrepresentanter har bl. a. genom uttalanden förstärkt intrycket av att socialdemokraterna negligerar bilens betydelse för människorna och saknar insikt om det stora behov som bilen fyller, inte minst för de glesbygdsboende.

Regeringen fortsätter att överbeskatta bilismen. Enligt vissa beräkningar är överbeskattningen av bilismen 12 miljarder kronor årligen.

Socialdemokraternas olika åtgärder mot bilisterna har visat sig få märkbara negativa effekter.

I motsats till den socialdemokratiska regeringen värnar vi om bilismen. Bilismen är av mycket stor betydelse för medborgarna och det svenska näringslivet samt en förutsättning för en balanserad regional utveckling.

## 4 Bilsocial utredning behövs

I ett forskningsprojekt vid Stockholms universitet redovisas bl. a. bilens betydelse för barnfamiljerna, inte minst i glesbygden. Enligt den presenterade utredningen har bilen, inte helt oväntat, en mycket stor betydelse för denna grupp. Den visar också att dessa människor har allt svårare att klara av sitt bilinnehav ekonomiskt.

Det har visat sig att de två största grupperna av nytillkommande bilister är kvinnor och pensionärer. En politik som ytterligare försämrar bilägandets villkor kommer ofrånkomligen att slå extra hårt mot dessa två grupper.

Det är av stor vikt att få fram mer heltäckande uppgifter om bilens betydelse för hela och delar av Sveriges befolkning, hur olika statliga ingrepp och ökade kostnader påverkar hushållen samt vilka regional- och fördelningspolitiska effekter som blir resultatet. Ytterligare kostnadshöjningar kan resultera i att många tvingas avstå från sitt bilinnehav. Det skulle innebära stora standardförluster för de flesta familjer. Allt detta motiverar att en särskild bilsocial utredning genomförs. En bilsocial utredning bör tillsättas och presentera resultat skyndsamt. Detta bör ges regeringen till känna.

## 5 Bilen och miljön

Inom samtliga samhällsområden måste värnandet av miljön prioriteras, inte minst inom kommunikationsområdet. Ett väl fungerande transportsystem är mycket viktigt för samhällets funktion och utveckling. Detta går mycket väl att kombinera med en framsynt miljöpolitik.

Bilismens negativa miljöpåverkan måste minimeras. Detta kan ske bl. a. genom att uppmuntra förnyelse av bilparken, att nyanläggning och underhåll av vägnätet ges hög prioritet, att kringfartsleder kring tätorter anläggs, att trafikplaneringen inriktas på att undvika stopp och ryckig körning samt att i övrigt stimulera en teknisk och miljövänlig utveckling av bilparken.

Bilismen står i dag för en stor del av utsläppen av bl. a. kväveoxider. Det är därför av stor vikt att dessa utsläpp minskas. Från 1989 har obligatorisk katalytisk avgasrening på nya bilar införts. Denna rening minskar utsläppen av de olika ämnena, däribland kväveoxider, med upp till 90%. På moderat initiativ fattade riksdagen i december 1985 beslut om att bilar som redan innan 1989 utrustades med katalytisk avgasrening skulle få en minskning av försäljningsskatten (accisen) motsvarande merkostnaden för avgasreningen. Det har fått till följd att det sedan lång tid sålts en majoritet av bilar med den nya avgasreningen. Redan innan årsskiftet 1988/89, då den nya stränga avgasreningen blev obligatorisk, fanns närmare 350000 katalysatorbilar på Sveriges vägar. Det innebär att var tionde bil i trafik är en s. k. katalysatorbil. Eftersom nya bilar körs mer än gamla, så sker upp emot 15 procent av trafiken med katalysatorbilar.

Att på detta sätt använda "morötter" i form av skattenedsättning m. m. visar sig vara en väl fungerande väg att minska luftföroreningar och uppmuntra till miljövårdsinsatser.

Bristande anslag till vägbyggande och vägunderhåll har medfört att avgasutsläppen inte har minskat i den utsträckning som annars varit möjlig. En negativ inställning till nya finansieringssätt för bl. a. kringfartsleder har bl. a. medfört att miljöproblemen i storstäderna är fortsatt stora.

Den av regeringen beslutade bilkreditförordningen (SFS 1988:150) som gäller fr. o. m. den 28 april 1988, minskar människors möjlighet att köpa en ny bil med avgasrening. Bilkreditförordningen som kräver 50 % i konstantinsats och att resterande belopp betalas inom ett år, bör enligt vår mening avskaffas.

Olika krav på mer eller mindre tvångsmässiga åtgärder mot bilismen har diskuterats under de senaste åren. Det har t. ex. framförts att en överföring av persontransporter från bil till busstrafik mm. bör komma till stånd av miljöskäl. I utredningen "trafik, luftföroreningar och buller" från statens väg- och trafikinstitut (VTI), som bl. a. låg till grund för den trafikpolitiska propositionen 1987/88:50, klargörs dock att denna åtgärd inte ger några märkbara positiva miljömässiga effekter. Även andra åtgärder kommenteras. I nedanstående tabell redovisas resultat från undersökningen.

**Tabell 4.32 Sammanställning av olika åtgärder för att reducera NO<sub>x</sub>-utsläppen från vägtrafik, inklusive reduktionen år 2000 – jämfört med 1980 – om åtgärden vidtas. (Procenttalen kan inte summeras till sammanlagda reduktioner för kombinationer av åtgärder. I avsnitt 4.4.15 redovisas korrekt beräknade minskningar av avgasutsläppen för olika åtgärds kombinationer).**

	NO <sub>x</sub> -utsläpp (%)
Tillståndsbild år 1980	100
Reduktioner år 2000 (jämfört med 1980) om åtgärden vidtas	
<i>Fordonstekniska åtgärder</i>	
– skärpta emissionskrav för personbilar fr. o. m. 1989	– 23
– minskat luftmotstånd	– 3
– emissionsbegränsning för tunga dieselfordon fr. o. m. 1995 (NO <sub>x</sub> – 40%) resp. 1998 (NO <sub>x</sub> – 50%)	– 13
– emissionsbegränsning för tunga dieselfordon fr. o. m. 1992 (NO <sub>x</sub> – 40%) resp. 1995 (NO <sub>x</sub> – 50%)	– 18
– ytterligare emissionsbegränsning för bensindrivna bilar fr. o. m. 1992	– 7
– införande av 5-e växel samt minskat rullmotstånd	– 4
– lägre tjänstevikt	– 4
<i>Förrelaterade åtgärder</i>	
– måttlig anpassning till gällande hastighetsgränser	– 1
– mjukare körning	– 2
<i>Trafikregleringsåtgärder</i>	
– sänkning av hastighetsgränser	– 1
<i>Förändringar i trafik- och transportmönstret</i>	
– förbättrad transportplanering, dvs. 10% högre lastfaktor för tunga lastbilar	– 3
– överflyttning av gods från lastbil till järnväg (kombitrafik 10 M ton)	– 3
– överflyttning av persontrafik mellan olika färdmedel	+ 1
– utebliven trafik tillväxt	– 18

Källa: VTI

En jämförelse mellan de olika diskuterade åtgärderna ger vid handen att den snabbaste och effektivaste minskningen av avgasutsläppen kommer till stånd genom ny teknik och avgasrening och att ett ökande antal nya bilar ersätter äldre.

Nedanstående diagram visar den betydande minskning av avgasutsläpp som beräknas ske fram till år 1995 och 2000, trots att antalet bilar samtidigt kommer att öka. Utsläppen på 2000-talet kommer att vara nere i samma nivå som vi hade i slutet av 1950-talet, trots att antalet bilar beräknas fortsätta öka. (1959 hade Sverige 1 087 000 bilar, 1987 hade vi 3 336 000.) Naturvårdsverket har genomfört en undersökning som gav liknande resultat. Detta visar att katalysator-tekniken är mycket effektiv och tar hand också om flera cancerogena ämnen.

Källa: Bilindustriföreningen

Nyare beräkningar visar att denna påvisade kraftiga utsläppsminskningen troligen är tilltagen i underkant. Reningen av begagnade katalysatorrustade bilar är större än vad man prognosticerat. Samtidigt har andelen nya, avgasrenade bilar blivit större än väntat.

Även utsläppen från lastbilar och bussar blir lägre än tidigare antaganden, beroende på att reningskraven införts tidigare.

Miljöproblemen måste minimeras. Därför är det glädjande att utsläppen minskar mer än vad man tidigare antagit.

## 6 Sambandet hastighet – avgasutsläpp

Sambandet mellan ett fordon's hastighet och dess avgasutsläpp har diskuterats och debatterats. Huvuddelen av diskussionerna har kretsat kring hastighetsintervallet 90–130 km/tim. Undersökningar visar emellertid att det är i hastighetsintervallet upp till 70 km i timmen som de största utsläppen av skadliga ämnen sker.

I hastighetsintervallet 90–130 km/tim. visar skilda undersökningar olika resultat. I Västtyskland visar en undersökning från transportministeriet att en sänkning av hastigheterna på Autobahn från fri fart till 110 km/tim. skulle reducera de totala avgasutsläppen med högst 3–4%.

En schweizisk utredning från mars 1984 visar liknande resultat. I denna har jämförelser gjorts mellan olika bil- och årsmodellers utsläppsvärden vid en sänkning av hastigheterna från 130 till 100 km/tim. Utredningen visar att bilar med avgasrening enligt svensk modell -76 uppvisar både höjda och sänkta utsläppsvärden av kväveoxider vid sänkt hastighet. Man kan bl. a. konstatera att 37% av de svenska bilarna har lägre kväveutsläpp vid 110 km/tim. än vid 90 km/tim. Svenska undersökningar visar på liknande resultat.

En generell sänkning av hastighetsbegränsningen på det svenska vägnätet i syfte att minska avgasutsläppen skulle troligen ge knappt påvisbara reduceringar av avgasutsläppen. En sådan åtgärd bör därför inte komma i fråga.

Genom att riksdagen nu beslutat om katalytisk avgasrening fr. o. m.

1989 kommer utsläppen totalt att — utan några förändringar av hastighetsgränserna i någon riktning — minska betydligt. En rätt körd och underhållen bil som är försedd med katalytisk avgasrening ger mycket låga avgasutsläpp i alla hastigheter. Ett körförsök av Strassenverkehrsamt des Kantoun Zürich i Schweiz visade kuriöst nog att en katalysatorrenad bil som körs i jämn hastighet, avger avgaser som är renare än luften kring bilen.

När väl huvuddelen av de svenska bilarna har den nya avgasreningen kommer hastighetens inverkan på utsläppen att vara än mer obetydlig.

Av de tidigare refererade undersökningarna framgår att åtgärder bör vidtas för att bilarna skall kunna hålla en jämn hastighet. En bil som exempelvis står i tomgång vid ett rödligt ljus eller i en kö släpper ut lika mycket kolväten som 50 bilar som åker förbi i 50 km/tim. För kväveoxid gäller att 13 bilar per minut ger samma utsläpp som den som står i tomgång. Trafikplaneringen bör därför inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm.

Det är samtidigt viktigt att tillse att förnyelsen av bilparken uppmuntras snarare än motverkas.

## 7 Fortsatt miljöstimulans

Även i den befintliga bilparken kan avgasminskningar genomföras. Det går redan i dag att genomföra relativt betydande minskningar av utsläppen från framför allt direktinsprutade motorer. Problemet är i första hand kostnaden. I syfte att stimulera en ombyggnad av bilar för att få ned emissionsvärdena föreslog vi redan förra året att ett stimulansbidrag införs för bilar som genomför åtgärder, vilka reducerar utsläppen av koloxid, kväveoxid och kolväten. Riksdagen fattade sedermera ett beslut om att regeringen skulle ta initiativ till att utsläppsminskningar inom den befintliga bilparken skulle uppmuntras. Regeringen har därför i årets budgetproposition avsatt medel för en dylik stimulans. Det är dock mycket viktigt att bestämmelserna för erhållande av stimulanser inte binds till någon speciell teknik. Detta bör ges regeringen till känna.

I samband med att den nuvarande accisrabatten för katalysatorbilar på 6 400 kronor avskaffats fr. o. m. 1989 års modeller riskerar förnyelsen av bilparken att bromsas upp. Förnyelsen är redan i dag liten om man jämför med övriga Europa. Det är beklagligt, inte minst från miljösynpunkt.

Även om det har skett en uppgång av nybilsförsäljningen i Sverige är denna mindre än försäljningen i exempelvis Västtyskland. 1987 nyregistrerades 38 bilar per 1000 svenskar. Motsvarande siffra för Västtyskland var 48.

Den svenska vagnparken blir allt äldre. Det är olyckligt både från säkerhets- och miljösynpunkt. För tio år sedan var 27% av personbilarna 10 år eller äldre. 5% var minst 15 år gamla. Nu har motsvarande procenttal stigit till 40 respektive 14.

Med den tidigare miljöstimulansen på 6 400 kronor, vilket motsvarar merkostnaden för den katalytiska avgasreningen, har antalet sålda katalysatorbilar vid årsskiftet överstigit 350000, trots att någon tvingande lag-

stiftning inte tagits till. Denna stimulans, som tillkom på bl. a. moderat initiativ, visar med all önskvärd tydlighet att kombinationen av människors miljömedvetenhet, teknisk utveckling och stimulansåtgärder ger stora effekter när det gäller att komma till rätta med miljöproblem.

För att få till stånd ett fortsatt minskat bilavgasutsläpp krävs det att den befintliga bilparken förnyas. Varje äldre bil som ersätts med en ny medför utsläppsminskningar på närmare 90% till följd av nyare avgasrening.

Det pågår även ett utvecklingsarbete inom bl. a. bilindustrin för att få fram alternativa reningsformer. I vissa fall även alternativa drifts- och motorformer. Denna utveckling måste uppmuntras.

Såsom redovisats under rubriken socialdemokratisk bilpolitik har den förda politiken aktivt medverkat till att bilägandet har försvårats för varje år som gått. Att ha bil har blivit allt dyrare. De höjda bensin- och vägtrafikskatterna har minskat familjernas ekonomiska marginaler. Detta tillsammans med de kraftiga accishöjningarna, har gjort att förnyelsen av den svenska bilparken inte har gått så fort som den skulle kunnat göra. Det är därför, inte minst från miljösynpunkt, angeläget att skrotningen av äldre bilar ökar genom att inköpen av nya bilar ökar i motsvarande mån. Vi avvisar därför alla förslag från regeringen som innebär ökade pålagor på nya bilar.

## 8 Höjd skrotningspremie

En åtgärd som bör vidtas i syfte att stimulera en förnyelse av bilparken är att tillfälligt höja skrotningspremien. Bilägare som idag erhåller 500 kronor vid skrotning av bilen, skall under ett års tid i stället få 1 500 kronor. Den s. k. bilskrotningsfonden innehåller tillräckliga medel för att bekosta den tillfälligt höjda premien. Denna tillfälliga premie kan därigenom öka skrotningen utan att nybilpriserna behöver höjas, vilket blir fallet vid en höjning av avgiften till skrotningsfonden. Vi föreslår att skrotningspremien höjs tillfälligt till 1 500 kronor under 1990.

## 9 Översyn av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet

De nuvarande hastighetsgränserna kom i huvudsak till i samband med omläggningen till högertrafik år 1967. Gränsen sattes med tanke på den tidens bilar, vilka i många avseenden var avsevärt sämre än dagens.

Bilarna har förbättrats på ett genomgripande sätt under de senaste tjugo åren. Bromsar, karosser, däck och inre säkerhet har t. ex. markant förbättrats. Samtidigt har standarden på vägarna och väghållningen höjts.

Hastighetsgränserna bör, enligt vår mening, utformas på ett sådant sätt att trafikanterna i större utsträckning upplever dem som motiverade. En successiv översyn av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet bör därför ske. Därvid bör hastighetsgränserna höjas på vissa delar av vägnätet och sänkas på andra. En höjning av hastighetsgränserna på vissa vägsträckor kan resultera i ett mindre antal olyckor i och med att trafikrytmen blir jämnare och antalet omkörningar minskar.

Det är viktigt att trafikanterna i högre utsträckning följer gällande regler. Genom att utforma sanktionssystemet vid överträdelse av hastighetsgränserna annorlunda än det nuvarande är det möjligt att öka trafikanternas laglydnad.

Det finns enligt vår uppfattning starka skäl för att i möjligaste mån undvika att dra in trafikantens körkort vid denna form av lagöverträdelse, eftersom körkortet har stor betydelse för den enskilda människans möjligheter att fungera väl i vardagen. En lagändring på detta område trädde i kraft den 1 juli 1986. Denna innebär att körkortet tas vid hastighetsöverträdelser på mer än 30 km per timme, utan någon hänsyn till de yttre omständigheterna. Moderata samlingspartiet motsatte sig lagändringen.

Riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att den nya lagen skall ge möjlighet till individuellt bedömning från fall till fall. Frågan aktualiserades senast i trafikutskottets betänkande 1987/88:1 på följande sätt:

”Vidare vill utskottet med skärpa framhålla att bedömningen i en fråga om körkortsåterkallelse kan – och bör – påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.”

Någon märkbar förändring i praxis har ännu inte kunnat förmärkas. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag till lagändring.

Moderata samlingspartiet har tidigare framhållit att ett sanktionssystem vid fortkörning bör utformas enligt principen om kraftigt höjda bötesbelopp ju mer trafikanten överskrider gällande hastighetsbegränsning.

Trafikövervakningen bör i huvudsak inriktas på synlig övervakning. Polisen bör därför ges större resurser, så att denna kan öka.

Den socialdemokratiska regeringen har i stället för att ge polisväsendet, bl. a. vägtrafikpolisen, de resurser som krävs genomfört lagskärpningar som saknar förankring i människornas rättsmedvetande.

## 10 Trafiksäkerhet

Utvecklingen av trafiksäkrare bilar är ett viktigt led i trafiksäkerhetsarbetet. Bilindustrin över hela världen, och inte minst i Sverige, lägger ner betydande resurser på bilens säkerhet. Som exempel kan nämnas rullbälten i fram- och baksäten, nackstöd, säkerhetskofångare, bältessträckare, luftkuddar etc.

En positiv trafiksäkerhetsteknisk utveckling på bilsidan under senare år är det elektroniska, låsningsfria bromssystemet. Teknisk utrustning som ökar trafiksäkerheten bör självfallet uppmuntras.

En åtgärd som kan vidtas för att öka trafiksäkerheten är att höja hastighetsgränsen för husvagnsekipage från 70 till 90 km i timmen. Därmed skulle en jämnare trafikrytm uppnås. Den tekniska utvecklingen på husvagnsparken liksom målsättningen att minska antalet omkörningar talar för detta. En höjning av hastighetsgränsen för husvagnar bör därför utredas närmare av trafiksäkerhetsverket.

Olika förslag om att använda nya metoder och modern utrustning för hastighetsövervakning har förts fram, bl. a. obemannade, stationära radar-



kontroller med videoupptagning. Detta är ett exempel på en ny metod som vi motsätter oss.

Mot. 1988/89  
T447

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att 5 miljoner kronor avsätts till inköp av liknande utrustning.

Det är mycket viktigt att rätts säkerhetsaspekterna belyses noggrant vid ändring och införande av ny teknik inom detta område. Detta bör ges regeringen till känna.

## 11 Vägnätet

Det är viktigt att de framtida rese- och transportbehoven kan tillgodoses på ett rationellt och effektivt sätt. Därför är det nödvändigt att bl. a. förbättra det svenska vägnätet. Vägverket har presenterat kostnaderna för det totala vägbyggnadsbehovet i Sverige fram till år 2000. Dessa beräknades till närmare 70 miljarder kronor. Ca 30 procent av dessa medel behövs i storstadsregionerna, där situationen har försämrats drastiskt under 1980-talet vad avser framkomlighet, miljö och säkerhet.

Sedan början av 1970-talet har en allt mindre del av landets ekonomiska resurser använts för att knyta samman Sverige i ett transportnät. Under de senaste åren har inte mer än en halv procent av BNP avsatts för väginvesteringar. I 1988 års trafikproposition visar man att en så låg investeringstakt medför att landets samlade vägkapital redan har börjat minska. Om den här tendensen försätter kommer Sveriges vägkapital att minska med en fjärdedel fram till sekelskiftet.

Trafikförhållandena 1989 på landets vägar kommer att bli sämre till följd av de resurser vägverket fått för året. Under en tioårsperiod behövs 50 miljarder kronor för att kunna vidmakthålla vägarnas värde. Under nuvarande förhållanden kommer vägverket bara att kunna tillgodose en tredjedel av de behov som landets länsstyrelser och kommuner redovisar fram till 1997.

Vägtrafiken har ökat betydligt de senaste åren. Spådomar från början av 1980-talet om en enprocentig ökning per år har helt kommit på skam. För åren 1986, 1987 och 1988 har ökningen varit 5,5, 4,4 respektive 4,2 procent per år.

Underhållsanslagen ökar, men otillräckligt. Följderna blir försämrad vinterväghållning, ökad spårbildning i vägarna, ökat antal potthål vilket sammantaget leder till kapitalförstöring.

Vi föreslår därför höjningar av väganslagen med 1 miljard kronor i vår partimotion nr 1988/89:T350, Bättre vägar. Denna stora satsning på bättre vägar fördelas så att vägverket får hela det begärda anslaget till drift och underhåll av riksvägar, d.v.s. 740 miljoner kronor mer än regeringen föreslår. Dessutom anslår vi alla de begärda pengarna till bidrag till enskilda vägar, 111 miljoner kronor mer än regeringen. Även länstrafikanläggningarna får sitt, 150 miljoner kronor utöver regeringens förslag.

Flera intressanta vägbyggnadsprojekt diskuteras för närvarande. Scan-Linkprojektet syftar bl. a. till att markant förbättra vägnätet från Norge, via den svenska västkusten, ner till kontinenten. Ett annat exempel är den

s.k. motorvägstriangeln för att knyta ihop Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm.

Mot. 1988/89  
T447

Särskilda projekt för storstäderna har också presenterats. Av särskilt intresse är det s.k. Österledsprojektet för Storstockholm. Detta projekt skulle innebära betydligt bättre förutsättningar för biltrafiken i denna region.

Riksdagen har tidigare beslutat att det skall kunna ges tillstånd för avgiftsfinansiering av nyttillkommande vägprojekt som av statsfinansiella skäl inte kan genomföras med statliga väganslag. Denna möjlighet bör enligt vår mening snarast skall utnyttjas för att den nu aktuella Österleden skall kunna komma till stånd.

Det skall dock inte ges möjlighet till att avgiftsfinansiera redan anlagda vägar eller tas ut på en vägdel för att bekosta en annan. Regeringens förslag i detta avseende avvisas därför av oss.

## 12 Avdrag för resor till och från arbetsplatsen

Avdrag för resa till och från arbetet med bil medges då tidsvinsten, jämfört med allmänna kommunikationsmedel, uppgår till minst två timmar. Beräkningen av tidsvinst sker med utgångspunkt från den sammanlagda tidsvinsten för fram- och återresa mellan bostad och arbetsplats. I praxis medräknas därvid inte exempelvis den tid det tar att lämna och hämta barn på daghem eller hos dagmamma.

För föräldrar som i samband med sin resa till arbetet måste lämna resp. hämta barn på daghem eller i annan form av barnomsorg bör det vara den totala restiden som ligger till grund för beräkning av tidsvinsten. Reglerna för tidsvinstberäkning bör därför liberaliseras.

De nya reglerna för tjänstebilsbeskattning innebär att avdragsmöjligheterna helt slopas för den kategorin bilinnehavare. Reglerna bör därför snarast omarbetas. För detta talar såväl de negativa miljö- och trafiksäkerhetsmässiga effekterna vid en minskning av nybilsförsäljningen, som den svenska bilindustris fortlevnad och utveckling. Det har redan märkts en tendens till en ökad andel mindre och importerade fordon vid tecknande av leasingavtal.

## 13 Förbättrat bilstöd åt handikappade

De handikappade har på intet sätt samma möjligheter att transportera sig som övriga samhällsmedborgare. För väldigt många handikappade är den enda transportmöjligheten som står till buds den som färdtjänsten erbjuder. Denna service är dock begränsad. En utökad möjlighet att ge ett direkt bidrag till en handikappad för inköp av bil skulle ge betydande förbättringar för denne. Dessvärre är möjligheterna i dag begränsade.

I vissa fall kan handikappade som har arbete få ett bidrag från legitimeringsnämnden. Detta bidrag är dock relativt litet, samtidigt som det är förbundet med kravet på att avstå från färdtjänst utöver den stipulerade grundtilldelningen. En allt större andel av de handikappade som i dag köper sina bilar själva får allt svårare att klara kostnaderna. De handikap-

pade börjar då att i stället efterfråga färdtjänst för att klara sina transport-behov.

Mot. 1988/89  
T447

I de flesta fall innebär detta att kostnaderna ökar. Resultatet blir att den handikappades frihet minskar, samtidigt som samhället åsamkas betydligt högre kostnader.

Beräkningar som gjorts av Stockholms läns landsting visar att om man höjde bilstödet till 150 000 kronor vart sjunde år skulle betydande besparingar – åtskilliga tiotals miljoner kronor per år – kunna göras, samtidigt som den handikappades transportsituation markant skulle förbättras.

En översyn av lagstiftning, ansvarsfördelning och beloppsgränser, med målsättningen att förbättra bilstödet åt handikappade, bör därför enligt vår mening göras. Detta bör ges regeringen till känna.

## 14 Ungdomsbil

I dag kan personer som fyllt 16 år ta traktorkörkort. Innehavare av traktorkörkort får köra dels traktor, dels ombyggda bilar, vilka registreras som s. k. EPA-traktorer. EPA-traktor får köras i högst 30 km/tim och torde i många fall vara ett bättre fordonsalternativ än motorcyklar, bl. a. med tanke på dess låga olycksfrekvens. EPA-traktorer orsakar dock – med hänsyn till den låga hastighet med vilken de får köras – lätt trafikköer och trafikstockningar på vägarna. Denna nackdel skulle minska om de unga hade tillgång till ett fordonsalternativ, som får framföras med högre hastighet än 30 km/tim.

Möjligheterna att skapa en särskild klass för en "ungdomsbil" som får framföras i högst 50 km/tim bör övervägas. Om man vill avlägga prov för att få köra traktor krävs i dag enbart ett teoriprov. Ungdomsbilen skall kunna vara en ombyggd personbil och kunna framföras fr. o. m. 16 års ålder. För att få köra den föreslagna ungdomsbilen bör ställas både teori- och körprovskrav. Detta bör ges regeringen tillkänna.

## 15 Avskaffa Svensk Bilprovning AB:s monopol

Svensk Bilprovning AB har i dag monopol på besiktning av bilar. Det finns emellertid fullt utrustade verkstäder och provstationer som lika väl kunde handha dessa uppgifter. Som exempel kan nämnas olika bilverkstäder och Motormännens Riksförbunds teststationer.

I Västtyskland har det tidigare monopolet på detta område avskaffats. Så bör ske även i Sverige. En sådan förändring skulle ge inte minst de boende i glesbygden en förbättrad tillgänglighet och servicenivå. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att lägga fram förslag i detta avseende.

## 16 Bilprovning

Bilarna blir allt bättre. Fordon, som ej används i yrkesmässig trafik eller körs exceptionellt mycket bör därför, enligt vår mening, genomgå trafiksäkerhetskontroller efter tre och fem år och därefter varje år. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att återkomma med förslag om detta.

## 17 Högersväng

Mot. 1988/89

T447

Som tidigare framhållits är det av bl.a. miljökäl viktigt att minimera antalet stopp för bilar, inte minst i städerna. I exempelvis USA förekommer det att man får svänga höger i korsningar med rött ljus under förutsättning att vägen är fri. I Helsingborg har en försöksverksamhet inletts inom detta område som gett positiva resultat. Dessa projekt är intressanta och bör studeras närmare. Regeringen bör uppdra åt trafiksäkerhetsverket att komma med förslag i frågan.

## 18 Motorhobby

Motorintresset är stort i vårt land. Bland ungdomar är motorintresse och motorhobby stora fritidsfrågor. Trots att de motorintresserade utgör en så stor grupp behandlas de ofta med stor njugethet.

Att vara aktivt engagerad i någon motorsport, och därmed också t. ex. renovering av bilar eller motorcyklar, byggande av choppers, båtar, flygplan eller s. k. Hot rods ger goda möjligheter till utveckling och självförverkligande. Dessutom ger en sådan verksamhet tekniska kunskaper, känsla för ansvar och planering, kamratskap m. m. De seriöst motorverksamma ungdomarna löper mindre risk att få alkohol- eller narkotikaproblem. Denna verksamhet bör därför enligt vår mening uppmuntras.

Detta kan t. ex. ske genom åtgärder som underlättar införsel och innehav av äldre, kulturhistoriskt intressanta, fordon.

Vi anser sålunda att regeln om vägskattebefrielse för veteranfordon skall ändras så att det införs en rullande trettioårsgräns för denna skattebefrielse, och inte som i dag, att befrielsen gäller årsmodell 1950 och äldre.

Vid införsel av 30 år gamla och äldre fordon till Sverige bör inte accis utkrävas utöver sedvanlig moms samt tull. Accisen bör ersättas av ett schablonbelopp, i likhet med vad som gäller bl. a. i Norge. Beloppet är där 1 500 kronor.

## 19 Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en mer enhetlig behandling av bilfrågor inom regeringskansliet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillsättandet av en bilsocial utredning.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att minimera bilismens negativa miljöpåverkan<sup>1</sup>].

[att riksdagen beslutar att avskaffa bilkreditförordningen<sup>2</sup>].

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en generell sänkning av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet inte bör komma i fråga,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppmuntring av alternativa avgasreningsmetoder<sup>1</sup>],

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utformningen av bestämmelserna för att er-hålla stimulansbidrag för avgasutsläppsminskningar inom den befintliga bilparken,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en tillfällig höjning av skrotningspremien till 1 500 kronor<sup>1</sup>],

6. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon i enlighet med vad anförts i motionen,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den genomförda ändringen av körkortslagen, den s. k. "30-lagen",

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikövervakningen i huvudsak bör inrik-tas på synlig övervakning<sup>3</sup>],

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om höjning av hastighetsgränsen för husvagnar från 70 till 90 km/tim,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av regler-na avseende avdrag för resa till och från arbetet, i enlighet med vad som anförs i motionen<sup>4</sup>],

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av vägprojekt,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om modern utrustning och nya metoder vid has-tighetsövervakning<sup>3</sup>],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de negativa konsekvenser som tjänstebilsbe-skattningen kan få för trafiksäkerheten och den svenska bilindu-strin<sup>4</sup>],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att införa ett kraftigt förbättrat bilstöd till handikappade<sup>5</sup>],

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en s. k. ungdomsbil,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i

motionen anförts om upphävande av Svensk Bilprovning AB:s monopol.

Mot. 1988/89  
T447

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av reglerna för besiktning av motorfordon.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högersväng i korsning med rött ljus,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägskattebefrielse och schablonbelopp vid införsel av minst 30 år gamla fordon.<sup>4]</sup>

Stockholm den 25 januari 1989

*Rolf Clarkson (m)*

*Görel Bohlin (m)*

*Tom Heyman (m)*

*Sten Andersson (m)*  
*i Malmö*

*Jan Sandberg (m)*

*Wiggo Komstedt (m)*

*Per Stenmarck (m)*

<sup>1</sup> 1988/89: Jo969

<sup>2</sup> 1988/89: Fi225

<sup>3</sup> 1988/89: Ju251

<sup>4</sup> 1988/89: Sk458

<sup>5</sup> 1988/89: So333



