

Motion till riksdagen

1988/89:Sk667

av Ivar Virgin (m)

Skattestimulans till elbilar

Luftföreningarna från bilar är ett allvarligt miljöproblem.

Riksdagen har fattat en rad beslut för att komma till rätta med detta problem. Beslutet om obligatorisk avancerad avgasrening för personbilar från den 1 januari 1989 är det mest långtgående. Tack var de skatterabatter som infördes 1986 på moderat initiativ är 350 000 bilar redan försedda med katalysatorer. Dessa bilar svarar för ca 15 % av trafiken och bidrar till en bättre miljö.

Svensk Bilprovning har genomfört test på bilar med avgasrening med en genomsnittlig körsträcka på 2 900 mil. Utsläpp av kväveoxider från de testade bilarna ligger på hälften av fastställda gränsvärden. Långtidstest har visat att även efter körsträckor på 16 000 mil innehålls fastställda gränsvärden.

Naturvårdsverket har i sina tidigare prognoser haft en mer pessimistisk bedömning av effekten av de nya avgasreningskraven än vad som i verkligheten tydligen kan uppnås.

De senaste 10 årens trafikökning ligger på 1,8 % per år i genomsnitt med en större ökning de senaste tre åren, sannolikt beroende på goda konjunkturer m m.

Vägverket gjorde i mars 1986 en prognos över personbilarna år 2000 och räknade med en trafikökning 1985–2010 på 21 % eller 0,8 % per år.

Om detta alternativ realiserar beräknas kväveoxidutsläppen från personbilar ha minskat med 60 % från 1985 års nivå vid sekelskiftet och med 75 % tio år senare. Detta leder till mycket kraftiga miljöförbättringar.

Även om trafikökningen skulle bli så hög som 2,4 % per år 1985–2010, vilket är en realistiskt hög siffra för en längre period, minskar utsläppen kraftigt. För kväveoxider med drygt 50 % till sekelskiftet och ca 70 % tio år senare. För kolväten och koloxid är minskningen större.

De utsläpp som kvarstår uppkommer framför allt vid tätortskörning med många stopp. I tätorter kan en jämnare miljövänligare trafik åstadkommas med kringfartsleder och eventuellt med trängselavgifter i stadskärnorna.

En utveckling mot den ideala bilen i tätortstrafik tycks ha inletts. Vid Hannovermässan 1988 presenterade ABB (Asea Brown Bovery) sitt högenergibatteri med natriumsvavel. Tyska standardbilar har provkörts med dessa batterier och uppnått en räckvidd av ca 25 mil vid 50 km/tim och ca 10 mil vid 120 km/tim. Motoreffekten var ca 40 hk.

Driftkostnaden är avsevärt lägre än vid bensindrift.

En bensinbil måste komma ner i en bensinförbrukning på ca 0,25 l/mil för att motsvara elbilens driftkostnader vid gällande svenska priser på elström och bensin.

Introduktionen av elbilen kommer sannolikt att ta ett par år. Den erbjuder dock så uppenbara miljövinster, framför allt i tätortstrafik, att en skattestimulans är välmotiverad. Den skulle kunna åstadkommas genom att elbilarna endast påfördes fordonsskatt.

Om elbilarna kan laddas med el från vattenkraft och kärnkraft bidrar de också till att minska koldioxidutsläppen. Elbilen erbjuder en unik möjlighet att ytterligare minska luftföroreningarna i våra tätorter.

Hemställan

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om skattestimulanser till elbilar.

Stockholm den 24 januari 1989

Ivar Virgin (m)