

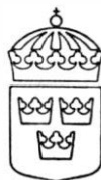
Motion till riksdagen

1987/88:T85

av Rolf Clarkson m. fl. (m)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T85

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 hushållen med barn har tillgång till bil.

I motionen redogörs för att socialdemokraterna har genomfört en mängd skattehöjningar och andra negativa åtgärder riktade mot bilismen, inklusive den nu föraslagna ytterligare höjningen av bensinskatten med 25 öre/liter.

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

- En bilsocial utredning bör tillsättas.
- Förslaget om besinskattehöjningar anvisas.
- Alternativa avgasreningsmetoder skall uppmuntras.
- En generell sänkning av hastighetsgränserna avvisas.
- Stimulanser för att minska avgasutsläppen inom den befintliga bilparken bör genomföras. En premie om 3 000 kronor föreslås utgå till den som genomför åtgärder som medför betydande utsläppsminskningar.
- Den s. k. 30-lagen bör upphävas.
- 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.
- Nej till s. k. trängselavgifter.
- 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 högindustri- aliserat 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 kommunikationsmedlet. 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 regeringskansliet.

3. Socialdemokratisk bilpolitik

Sedan september 1982 har bensinskatten höjts med totalt 88 öre per liter. Fordonsskatten har höjts med 150 kronor per år för genomsnittsbilen. Accisen, dvs. skatten på försäljning av nya bilar, har höjts med 265 procent på fyra år för icke katalysatorrenade bilar.

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

Utöver de ovan nämnda nya pålagorna har tjänstebilsbeskattningen skärpts samtidigt som reseavdragsmöjligheterna begränsats.

Överbeskattningen av vägtrafiken är i dag ett faktum. Bilisternas ställning som regeringens ekonomiska mjölkko 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 kommer det att vara 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 kroppsvisitation 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. Den nyligen aviserade höjningen av bensinskatten med ytterligare 25 öre per liter kommer, enligt vissa beräkningar, att medföra att överbeskattningen av bilismen blir drygt 10 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, beställt av Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF), 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 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 införs obligatorisk katalytisk avgasrening på nya bilar. 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 redan i dag säljs en majoritet av bilar med den nya avgasreningen. 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.

Moderata samlingspartiet anförde i samband med beslutet att alternativa reningsmetoder dessutom skall uppmuntras. Detta krav har fortsatt aktualitet.

Samtidigt utgick riksdagen från att regeringen skulle meddela föreskrifter om rätt för bilägarna att vid fel på avgassystemet lämna in sina bilar för reparation hos den märkesobundna sektorn. Anledningen till detta var att riksdagen aktivt ville motverka att ett reservdels- och verkstadsmonopol skulle uppkomma som en följd av de strängare avgasreningskraven.

I jordbruksutskottets betänkande 1968/87:7, som bifölls av riksdagen, uttalades att en bilägare skall kunna få reparationer med anledning av tillverkarens särskilda åtagande avseende avgasreningssystemet utförda på en bilmärkesobunden verkstad.

Regeringen meddelade dock den 19 november 1987 att den inte fullföljt riksdagens uttalande i och med att en överenskommelse mellan konsumentverket och bilbranschen tecknats. Konsumenterna och den märkesobundna sektorn kan förlora mycket på att denna monopoltendens inom bilservicesektorn uppträder.

Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med ett nytt förslag till bilavgaslag eller, om så är möjligt, vidta andra åtgärder som kan motverka monopol. Därvid bör även ett förändrat garantiåtagande från bilbranschen kunna aktualiseras.

Bristande anslag för 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.

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 m. m. bör komma till stånd av miljöskäl. I utredningen "trafik, luftföroreningar och buller" från statens väg- och trafikinstitut (VTI) klargörs dock att denna åtgärd inte ger några positiva miljömässiga effekter. Även andra åtgärder kommenteras. I nedanstående tabell redovisas resultat från undersökningen.

	NO _x -utsläpp (%)
Tillståndsbild år 1980	100
Reduktioner år 2000 (jämfört med 1980) om åtgärden vidtas	
Fordonstekniska åtgärder	
- skärpta emissionskrav för personbilar fr. o. m. 1989	-23
- minskat luftmotstånd	-3
- emissionsbegränsning för tunga dieselfordon fr. o. m. 1995 (NO _x -40 %) resp. 1998 (NO _x -50 %)	-13
- emissionsbegränsning för tunga dieselfordon fr. o. m. 1992 (NO _x -40 %) resp. 1995 (NO _x -50 %)	-18
- ytterligare emissionsbegränsning för bensindrivna bilar fr. o. m. 1992	-7
- införande av 5:e växel samt minskat rullmotstånd	-4
- lägre tjänstevikt	-4

Förrärelaterade åtgärder

- måttlig anpassning till gällande hastighetsgränser	<-1
- mjukare körning	-2

Trafikregleringsåtgärder

- sänkning av hastighetsgränser	<-1
---------------------------------	-----

Förändringar i trafik- och transportmönstret

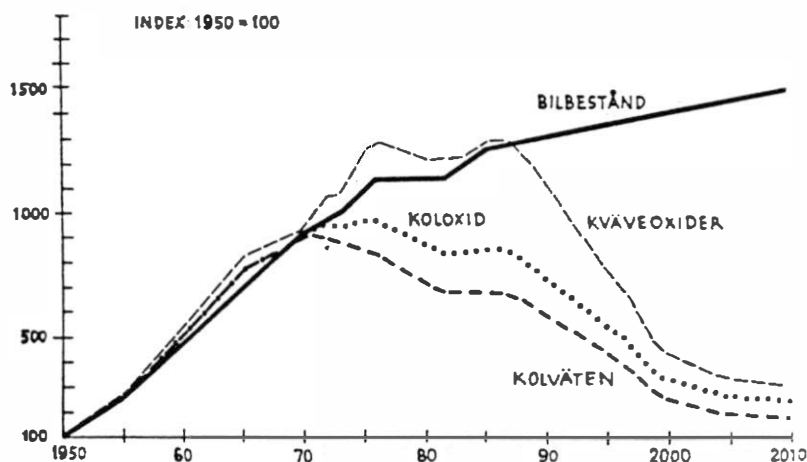
- förbättrad transportplanering, d. v. s. 10 % högre lastfaktor för tunga lastbilar	-3
- Överflyttning av gods från lastbil till järnväg (kombitrafik 10 M ton)	-3
- överflyttning av persontrafik	+1
- utebliven trafiktillväxt	-18

Tabell 4.32. Sammanställning av olika åtgärder för att reducera NO_x-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.)

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.

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, 1986 hade vi 3 254 000). Naturvårdsverket har genomfört en undersökning som gav liknande resultat. Katalysatortekniken är mycket effektiv och tar också hand om flera cancerogena ämnen.



Källa: Bilindustriföreningen

6. Sambandet hastighet – avgasutsläpp

Sambandet mellan ett fordon's hastighet och dess avgasutsläpp har på senare tid aktualiserats. 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 mellan olika bil- och årsmodellers utsläppsvärden vid en sänkning av hastigheterna från 130 till 100 km/tim. visat att bilar med avgasrening enligt svensk modell -76 uppvisar både höjda och sänkta utsläppsvärden av kväveoxider vid sänkt hastighet. 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 reduktioner 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. 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 röd 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.

7. Fortsatt miljöstimulans

Även i den befintliga bilparken kan avgasminskningar genomföras. Riksdagen har också fattat beslut om att regeringen skulle ta initiativ till att utsläppsminskningar inom den befintliga bilparken skulle uppmuntras. Dessvärre har regeringen ännu inte tagit något initiativ i frågan. Detta är mycket beklagligt.

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 föreslår vi att ett stimulansbidrag på 3 000 kronor införs för bilar som genomför åtgärder, vilka reducerar utsläppen av koloxid, kväveoxid och kolväten med exempelvis 45 %. Det bör ankomma på regeringen att utfärda närmare bestämmelser i detta avseende.

I samband med att den nuvarande accisrabatten för katalysatorbilar på

6400 kronor avskaffas 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. 1986 nyregistrerades 32 bilar per 1 000 svenskar. Motsvarande siffra för Västtyskland var 47.

Den svenska vagnparken blir allt äldre. Vid det senaste årsskiftet var 46,6 % av vagnparken av årsmodell 1978 eller äldre – bilar som med internationell måttstock befinner sig i slutet av sin trafikaktiva tid.

Med den nuvarande miljöstimulansen på 6400 kronor, vilket motsvarande merkostnaden för den katalytiska avgasreningen, har antalet sålda katalysatorbilar nu överstigit 150 000, trots att någon tvingande lagstiftning 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. 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 ha kunnat göra. Det är därför, inte minst från miljösynpunkt, angeläget att utskrotningen 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. 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 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 hastighetsgränser-

na annorlunda än det nuvarande är det möjligt att öka trafikanternas laglydnad.

Det finns enligt vår uppfattning statka 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 lagfändringen.

Riksdagen har vid två tillfällen uttalat att den nya lagen skall ge möjlighet till individuell bedömning från fall till fall. Frågan aktualiserades senast i trafikutskottets betänkande 1987/88:I 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 återkomma till riksdagen med förslag till lagändring om så inte blir fallet.

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. Förbudet mot s. k. radarvarnare är ett exempel på detta. Straffsanktionerna med fängelsestraff – och därigenom rätten till kroppsvisitering – stämmer illa med straffsatserna vid andra brott. Lagen om förbud mot radarvarnare bör i första hand avskaffas, i andra hand omarbetas vad avser straffsanktionerna.

9. 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 resas 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 bilindustrins fortlevnad och utveckling. Det har redan märkts en tendens till en ökande andel mindre och importerade fordon vid tecknande av leasingavtal.

Mot. 1987/88
T85

10. 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.

Från länsarbetsnämnden kan erhållas ett bidrag till inköp av bil, om den är avsedd att ge den handikappade möjligheter att ta sig till och från arbete eller utbildning, s. k. näringshjälp. Bidraget utgör i dag 35 000 kronor, vilket är endast 1/3 av vad en ny normalbil kostar. Bidraget till bilinköp via länsarbetsnämnden är inkomstprövat med en restriktivitet som innebär att endast ett fåtal kan komma i fråga för bidrag.

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

I de flesta fall innebär detta att kostnaderna för transporter ökar betydligt för den instans som tillhandahåller färdtjänstservicen. 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 från 8 500 kronor 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.

Dessvärre förhindrar den nuvarande lagstiftningen att den ovan skisserade förbättringen kan genomföras. Lagstiftningen bör därför ändras. Samma instans som ansvarar för färdtjänsten bör kunna utbetala det högre bilstödet. Förslag i denna riktning bör föreläggas riksdagen i samband med den avviserade propositionen om bilstöd till handikappade. Detta bör ges regeringen till känna.

11. Ungdomsbil

I dag kan personer som fyllt 16 år ta traktorkörkort. Innehavare av traktorkörkort får dels köra 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.

I en departementspromemoria från kommunikationsdepartementet har bestämmelserna för motorredskap och traktorer setts över. I samband med beredningen av förslaget bör det ovan framförda förslaget om en ungdomsbil övervägas.

Mot. 1987/88
T85

12. 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.

13. 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.

14. 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.

I regeringens proposition om trafikpolitiken inför 1990-talet föreslås olika åtgärder i syfte att bl. a. öka trafiksäkerheten. Förslag avseende krav på högre placerade bromsljus samt interimistiskt körkort bör enligt vår mening tillstyrkas.

Förslaget om dubbdäcksbegränsning i tiden till perioden 1/11–31/3 kan emellertid få vissa negativa trafiksäkerhetsmässiga effekter. Det är därför av stor vikt att utvecklingen noga följs och att, om så visar sig erforderligt, en återgång till den nuvarande tidsperioden sker. Möjligheten att använda dubbdäck vid andra tider om klimatet så erfordrar måste bibehållas.

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 av trafiksäkerhetsverket.

Mot. 1987/88
T85

I dag är den högsta tillåtna hastigheten vid bogsering 20 km/tim. Fordonskipage som bogseras utgör i och med sin låga hastighet ett betydande hinder för den övriga trafiken. Trafiksäkerhetsverket bör därför få i uppdrag att utreda en höjning av hastighetsgränsen till 40 km/tim. i dessa fall.

Vad avser förslagen i regeringens trafikpolitiska proposition om att använda nya metoder och modern utrustning för hastighetsövervakning finns det anledning att kommentera dessa. I den trafikpolitiska debatten har det bl. a. framförts krav på användande av obemannade, stationära radarkontroller med videoupptagning. Detta är ett exempel på en ny metod som vi motsätter oss.

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

15. 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 presenterade nyligen kostnaderna för det totala vägbyggnadsbehovet i Sverige fram till år 2000. Dessa beräknades till närmare 70 miljarder kronor. Ca 30 % av dessa medel behövs i storstadsregionerna, där situationen har försämrats drastiskt under 1980-talet vad avser framkomlighet, miljö och säkerhet.

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

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.

I propositionen föreslår regeringen att det skall kunna ges tillstånd för avgiftsfinansiering av nytillkommande vägprojekt som av statsfinansiella skäl inte kan genomföras med statliga väganslag. Vi biträder förslaget, som enligt vår mening snarast skall utnyttjas för att den nu aktuella Österleden skall kunna komma till stånd. Förslaget skall dock inte ge möjlighet till att avgiftsfinansiera redan anlagda vägar eller tas ut på en vägdel för att bekosta en annan.

16. Biltullar

Privatbilismen betalar höga skatter. S. k. trängselavgifter för trafik genom storstädernas centrala delar bör därför inte införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

17. Högersväng

Som tidigare framhållits är det av bl. a. miljöskäl 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 system 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 njugghet.

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. Finansiering

De i motionen föreslagna kostnaderna för miljöstimulanspremien kan finansieras genom att 20 000 000 kronor omfördelas från anslaget I 5 "Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken m. m."

Detta anslag hänför sig, enligt regeringen, från inkomster i form av accis. Genom att använda dem på detta sätt stimuleras såväl bilismen som miljön.

20. Hemställan

Med hänsyn till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett stimulansbidrag på 3 000 kronor för avgasreducerande åtgärder inom den befintliga bilparken,

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

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att minimera bilismens negativa miljöpåverkan,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppmuntring av alternativa avgasreningsmetoder,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder som minimerar tendenser till ett reservdels- och verkstadsmonopol inom avgasserviceområdet,

6. 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,

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

8. att riksdagen som i sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om initiativ för att stimulera avgasutsläppsminskningar inom den befintliga bilparken,

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

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den nyligen genomförda ändringen av körkortslagen, den s. k. 30-lagen, bör upphävas om tillämpningspraxis inte förändras,

11. att riksdagen beslutar upphäva lagen om förbud mot radarvarnare,

12. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av reglerna avseende avdrag för resa till och från arbetet, i enlighet med vad som anförs i motionen.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de negativa konsekvenserna som tjänstebilsbeskattningen kan få för trafiksäkerheten och den svenska bilindustrin,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att införa ett kraftigt förbättrat bilstöd till handikappade,

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

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upphävande av Svensk Bilprovning AB:s monopol,

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

18. 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.,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om höjning av hastighetsgränsen vid bogsering från 20 till 40 km/tim.,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om modern utrustning och nya metoder vid hastighetsövervakning,

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

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att s. k. trängselavgifter för trafik genom storstädernas centrala delar ej skall införas,

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

24. 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,

25. att riksdagen till *Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 80 000 000 kronor samt

26. att riksdagen till *Miljöstimulanspremier* (nytt anslag) på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 20 000 000 kronor.

Stockholm den 1 februari 1988

Rolf Clarkson (m)

Per Stenmarck (m)

Anders Andersson (m)

Wiggo Komstedt (m)

Görel Bohlin (m)

Per-Richard Molén (m)

Jan Sandberg (m)

