

# Motion till riksdagen

1989/90:T442

av Roy Ottosson m.fl. (mp)

Effektbegränsningar för lätta motorfordon

---

Utvecklingen av bilar har under praktiskt taget hela 1900-talet gått mot ökande motoreffekt, trots att bilarnas totalvikt i stort sett varit oförändrad.

Detta har gjort bilarna snabbare, och det ger bilarna en bättre accelerationsförmåga. Sådana förbättringar kan i förstone förefalla vara enbart positiva; det blir lättare och säkrare att göra omkörningar, körtiderna kan minskas etc.

Men myntet har även i detta fall en mörkare baksida. Den goda accelerationsförmågan och höga fartprestandan lockar till ständigt högre hastigheter, och medverkar till att öka tempot på våra vägar. Ökad hastighet medför oundvikligen att riskerna ökar i än högre grad. Det beror på att förarens synfält blir mer inskränkt i den högre hastigheten, tidsmarginalerna för att undvika olyckor minskar drastiskt, fordonet blir svårare att manövrera och kraften i det framrusande fordonet ökar kraftigt – vilket märks på ett förödande sätt i en kollision.

Överträdelser av gällande hastighetsbestämmelser är också mycket vanligt, och ett laglöst tillstånd där föraren inte betraktar fortkörning som något olagligt har uppkommit på många håll. Polisens förmåga att kontrollera hastighetsbestämmelserna är begränsad, och bedöms vara helt otillräcklig i förhållande till rådande behov.

Den tätande vägtrafiken och de ökande hastigheterna leder också till försämringar i trafiksäkerheten. Enligt expertisen är sänkta hastigheter ett effektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten. Det bekräftas också av de erfarenheter som har gjorts då hastigheterna har sänkts, som t.ex. nu senast sommaren 1989.

Sänkta hastigheter innebär också kraftigt reducerade utsläpp av främst kväveoxider. Med hänsyn till att dessa kväveoxidutsläpporsakar omfattande miljöförstörelse som försurning, vegetationsskador och övergödning av kusthav, så är det mycket angeläget att minska utsläppen. Ur samhällsekonomisk synpunkt har det visats att just hastighetssänkningar är det mest kostnadseffektiva sättet att nu minska kväveoxidutsläppen! Det betyder att det skulle kosta oss mycket mer om utsläppsminskningen istället ska göras inom t.ex. industrin.

Sålunda kan vi konstatera att det är ett centralt samhällsintresse att sänka hastigheterna på vägarna. Samtidigt är det uppenbart att utvecklingen av bi-

lar går i rakt motsatt riktning. Många personbilar som rullar på de svenska vägarna är i själva verket gjorda för väsentligt högre hastigheter än vad som är tillåtet!

Mot. 1989/90  
T442

## Vårt förslag

Vi har därför kommit fram till att det är nödvändigt med en begränsning av motorstyrkan i förhållande till bilens vikt. En lämplig generell gräns vore 80 hk/ton bil. För att underlätta omställningen kan vi tänka oss en gräns på 90 hk/ton bil under en period på några år.

Vi föreslår att en lag instiftas som säger att det är förbjudet att i Sverige införa och försälja lätta motorfordon (upp till 3500 kg) som har en motoreffekt överstigande 80 hk/ton. Lagen ska gälla fr.o.m. 1994 års modeller. Under en övergångsperiod som omfattar årsmodellerna 1991, 1992 och 1993 ska gränsen istället sättas till 90 hk/ton.

Samtidigt bör fordonsskatten för äldre fordon med effekter som överstiger dessa gränser höjas i syfte att stimulera en övergång till fordon med lägre motoreffekt.

Vi föreslår att fordonsskatten fördubblas för motorfordon med en effekt överstigande 90 hk/ton fr.o.m. 1991. Vi föreslår vidare att den fördubblade fordonsskatten ska gälla alla motorfordon med effekt överstigande 80 hk/ton fr.o.m. 1994.

Denna effektbegränsning kan beläggas med några exempel på vanliga bilmodeller:

Volvo 244	ca 90 hk/ton
Volvo 264	ca 94 hk/ton
Saab 99	ca 92 hk/ton
Ford Escort	ca 75 hk/ton
VW Golf	ca 80 hk/ton
Toyota Corolla	ca 75 hk/ton

Tilläggs kan att budbilar och transportfordon som väger kring 3 ton vanligen har en motoreffekt som med god marginal understiger 80 hk/ton. Genom att ha en något annorlunda utväxling än vad som är det vanliga för personbilar, så får dessa fordon mycket god drag- och lastförmåga. Således kan man genom att ändra utväxlingen på personbilarna ändå dra tunga husvagnar m.m.

## Hemställan

Med anledning av vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar om effektbegränsningar för lätta motorfordon i enlighet med vad som anförts i motionen,

[att riksdagen beslutar om dubblerad fordonsskatt för lätta motor-

fordon som överskrider viss effekt i enlighet med vad som anförts i motionen.<sup>1</sup>]

Mot. 1989/90  
T442

Stockholm den 25 januari 1990

*Roy Ottosson (mp)*

*Carl Frick (mp)*

*Lars Norberg (mp)*

*Krister Skånberg (mp)*

*Kjell Dahlström (mp)*

*Gösta Lyngå (mp)*

<sup>1</sup> 1989/90:Sk681