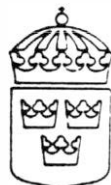


Motion till riksdagen

1989/90:T220

av Inger Schörling m.fl. (mp)

Vägväsendet och bilismen



Mot.
1989/90
T220-222

Detta är miljöpartiet de grönas partimotion om vägpolitiken.

1. Inledning

Vägnätet och bilismen måste anses vara fullt utbyggda i vårt land. Problemet idag är snarast att bilismen och vägtrafiken överhuvud taget har kommit att anta alltmer orimliga proportioner.

Vägtrafikens nytta är obestridlig, det gäller inte minst i de mer glesbefolkade delarna av vårt land. Vägtrafiken och bilismen är dessutom direkta förutsättningar för att kollektivtrafiken ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. Den optimala nivån där nyttan överstiger skadan har överstigits på många håll.

Det beror bl.a. på att vägtrafiken medför omfattande skador på miljö och hälsa. Bilavgaserna är giftiga och frätande, och bidrar till stor del till försurning, skogsdöd, övergödning av kusthav, växthuseffekten, korrosionsskador, astma och andra sjukdomar i andningsapparaten, liksom även sannolikt andra negativa hälsoeffekter. Vägtrafiken är förenad med stora olycksrisker, och tiotusentals människor skadas varje år. Mer än 800 dödas varje år.

Vägtrafiken medför stora samhällskostnader även på andra sätt. Särskilt kan framhållas att en alltför omfattande vägtrafik medför trängselproblem och därmed sammanhängande förluster för såväl företag som enskilda och det offentliga. Sålunda tenderar medelhastigheten för bussar i Stockholmstrafiken sjunka.

Vägtrafiken kostar också stora pengar i form av väg- och gatuunderhåll, parkeringsplatser m.m. Dessa kostnader har under senare år ökat så snabbt att vägkapitalet har börjat utarmas! Den direkta orsaken till detta är en snabbt ökande vägtrafik, och det gäller inte minst lastbilstrafiken.

2. Vägtrafikens samhällsekonomiska kostnad

Många försök har gjorts att värdera vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader. Vi gjorde ett sådant försök i vår partimotion om trafikpolitiken under 1989 års allmänna motionstid. Den byggde på enbart officiellt erkända uppgifter från myndigheter. Den kalkylen angav en kostnad på 44 miljarder kronor årligen. Det kan jämföras med att alla de skatter som togs in på vägtrafi-

ken under samma år sammantaget blev 26,8 miljarder kronor. "Förlusten" var därmed drygt 17 miljarder per år!

Denna bedömning har under året stärkts och bekräftats av bl.a. Svenska Naturskyddsföreningen i deras rapport om trafik och miljö. I takt med att vägtrafiken ökar, och därmed att olyckorna, miljöskadorna och vägslitaget ökar, så blir denna minuspost större. Uppskattningsvis ligger den samhälls-ekonomiska nettoförlusten, enligt detta sätt att räkna, på minst 20 miljarder per år just nu enbart för Sveriges del.

Då ska man ha klart för sig att många negativa effekter av vägtrafiken inte har värderats i dessa kalkyler. Det kan bero på att det är omöjligt eller svårt. Den verkliga kostnaden är alltså ännu högre.

I sammanhanget kan nämnas att intresseorganisationerna för vägtrafik regelmässigt hävdar att biltrafiken är "överbeskattad". Men då har man endast tagit hänsyn till finansiella kostnader och inte den totala samhällskostnaden. Ett sådant inskränkt synsätt strider mot det kostnadsansvar som riksdagen beslutade införa för all trafik 1988. Än mer strider det emot den numera betydligt högre värderingen av miljö och hälsa.

3. Varför ökar vägtrafiken?

Vägtrafiken har ökat med 5–7 % om året de sista fyra åren. Det är 2–3 ggr snabbare ökning än vad prognoserna som bl.a. utgjorde underlag till trafikpolitiska beslutet förutsade. Denna snabba ökning har en rad förklaringar:

- bensenpriset har reellt sett sjunkit under hela 80-talet främst till följd av oförändrad bensinskatt vid minskande penningvärde, men också till följd av ett lågt råoljpris
- den långvariga högkonjunkturen under senare hälften av 80-talet har skapat ett ökat ekonomiskt konsumtionsutrymme för såväl företag som enskilda
- spårburen och/eller eldriven kollektivtrafik har inte utvecklats i takt med de större städernas tillväxt och den tilltagande trafiken mellan dem, vilket medfört att trafik som normalt skulle gått på spår har tvingats ut på vägarna
- den allmänna samhällsutvecklingen mot högre förädlingsgrad inom industrin och alltmer kunskapsintensiv verksamhet ställer också ökande krav på snabba, frekventa och långväga transporter
- den fortsatta internationaliseringen inom de flesta samhällssektorer har inneburit att resor och transporter blivit alltmer långväga

Några allvarliga försök att dämpa eller ens styra trafikökningen har inte skett – snarare tvärtom. Detta trots att riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 innebar en rad uttalade målsättningar och krav på trafiksystemens utveckling. Regeringen har således misskött sin uppgift att verkställa den av riksdagen beslutade politiken.

4. Minska vägtrafiken

Vägtrafiken måste minskas till rimligare nivåer för att miljöproblemen ska kunna lösas och för att en långsiktig energihushållning ska kunna genomföras. Detta utgör också ett väsentligt inslag i vår solidaritet med såväl kom-

mande generationer som med folk i andra länder. Den höga konsumtionsnivå vi har, bl.a. genom den omfattande biltrafiken, vore helt omöjlig att upprätthålla i alla länder.

I tabellen nedan redovisas några av de miljömål som vi ser som särskilt viktiga för trafikpolitiken. Av tabellen framgår att miljöpartiet har högre mål än vad riksdagen hittills beslutat, vilket också förklarar flera av de åtgärdsförslag som förekommer i den här motionen.

Tabell 1 Miljömålen – minskningar av viss luftföroreningar. Alla procenttal avser förändringar från 1980 års nivå

	Kväve- oxider	Kol- väten	Kol- dioxid	Svavel- dioxid
Trafiksektorns andel av svenska totalutsläpp	drygt 70 %	ca 50 %	ca 35 %	drygt 7 %
"Naturens krav", vad vetenskapen bedömer krävs för att miljöskador skall elimineras	50–80 %	50–75 %	50–85 %	75–90 %
Riksdagen -88	– 30 % år 1995	bör minska – 75 % år 1995	bör inte öka – 85 % år 2013	– 65 % år 1995
Miljöpartiet -88	– 70 % år 1995	– 75 % år 1995	– 85 % år 2013	– 90 % år 1995

För att klara "naturens krav" måste, enligt vår bedömning, vägtrafiken minskas till en lägre nivå. Vi anser att vägtrafiken måste miljöanpassas, effektiviseras och minskas genom att erbjuda andra alternativ. Våra målsättningar vad gäller trafikminskningen är:

- minska trafikarbetet från personbilstrafiken med 25 % till 1995
- minska trafikarbetet från långväga godstrafik, dvs. sådana transporter som är mer än 10 mil långa, på väg med 30 % till 1995 och 50 % till år 2000

Minskningen av personbilstrafik avses främst ske i och kring större befolkningscentra genom utbyggnad av spårburen och miljövänlig kollektivtrafik samt förbättrad trafikplanering inbegripet restriktioner mot biltrafik. Minskningen av godstrafik avses främst ske genom utbyggnad av järnvägstrafik och förändrad godshantering.

För att dessa målsättningar ska vara möjliga att uppnå krävs en lång rad åtgärder som t.ex. ett miljöanpassat skattesystem, en aktivare samhällplanering där kollektivtrafik byggs in i samhället så att den kan konkurrera bättre, restriktioner mot biltrafik i stadskärnorna och naturligtvis mycket omfattande investeringar i den miljövänliga kollektivtrafiken. Dessa frågor behandlas i huvudsak i andra partimotioner från oss. Vi ska ändå i följande avsnitt, mycket kortfattat, peka på några viktiga krav.

5. Miljöanpassat skattesystem

I ett miljöanpassat skattesystem tas skatterna i högre grad ut på bränslen, energi i övrigt, råvaror och konsumtion. Samtidigt minskas skatterna på arbete, dvs. inkomstskatten och arbetsgivaravgifter, i motsvarande mån. Dessutom används skatter och avgifter som styrmedel för att påskynda investeringar i miljövänlig riktning – det kan medföra ett förhöjt skattetryck under övergångsperioden.

Ett sådant skattesystem medför alltså en ökad beskattning av transporterna på olika sätt. Med hänsyn till kostnadsansvaret för miljö, hälsa och vägar blir beskattningen av vägtrafiken särskilt hög. Införande av särskilda miljöavgifter, områdesavgifter m.m. för att styra över delar av vägtrafiken till andra trafikformer medför ytterligare skattebelastning.

Vi har från miljöpartiet de grönas sida allt sedan vårt bildande 1981 krävt ett miljöanpassat "grönt" skattesystem, med bl.a. inslag som kraftigt höjd bensin- och kilometerskatt. Vi har under hela 80-talet mött ett utomordentligt hårt motstånd till dessa förslag, men sedan vi kom in riksdagen 1988 har en svängning påbörjats. Vi har nu faktiskt fått igenom en stor del av de ursprungliga förslagen om bensin- och kilometerskattehöjningarna, vilket måste ses som en betydande framgång för vår del.

Dessvärre har dock samhällsutvecklingen under mellantiden gått mot kraftigt ökad bilism och tilltagande miljöförstöring. Det motiverar ytterligare höjningar av dessa skatter. Dessutom måste skatterna inflationskyddas för att undvika att den reala beskattningen med tiden minskar på det sätt som skedde under nästan hela 80-talet.

Våra skilda skattekrav preciseras i den skattepolitiska motionen. Här kan nämnas att vi för vägtrafikens del för nästkommande år (1991) kräver:

- en koldioxidskatt på 25 öre/kg (vilket betyder 58 öre/liter bensin och 70 öre/liter diesel),
- en kväveoxidskatt på 60 kr/kg (vilket betyder 18 öre/liter bensin, motsvarande på kilometerskatten),
- en kolväteskatt på 36 kr/kg (vilket betyder 6 öre/liter bensin, motsvarande på kilometerskatten),
- en blyskatt på 50 öre/liter blyad bensin,
- en bensinskatt (kostnadsansvaret) på 2,66 kr/liter bensin och motsvarande uppjustering av kilometerskatten,
- en energiskatt på 5,9 öre/kWh för fossila bränslen (vilket betyder 59 öre/liter bensin och 55 öre/liter diesel)

Därtill kommer numera också moms. Det betyder att det totala bensinpriset, inklusive moms, skulle bli 7,50 kronor/liter för normal oblyad bensin. Vi har i skattemotionen föreslagit att höjningen görs i två steg och därför blir fullt genomförd först 1991.

Därefter föreslår vi en ytterligare ökning av koldioxidavgiften med 10 öre per kg och år upp till 65 öre/kg 1995. Uppjusteringar av kolväteavgiften torde också kunna bli aktuell bl.a. med hänsyn till de tilltagande astmatiska besvären i städerna.

Vi har bedömt att dessa pålagor i sig kommer att medföra en minskad biltrafik med ca 15 % till 1995. Det förutsätter dock en samtidig bra utbyggnad av kollektivtrafik som kommer att ta över denna trafik.

Skattesystemet kan också användas till att direkt gynna de alternativ som behöver utvecklas särskilt snabbt. Vi anser därför att eldrift, biogasdrift och vägasdrift för motorfordon bör vara skattebefriad.

6. Aktiv samhällsplanering

Genom förbättrad samhällsplanering kan vägtrafiken såväl minskas som göras säkrare och mindre miljöpåverkande.

I dag upplever vi tyvärr i hög grad en samhällsplanering som verkar i motsatt riktning. Några exempel på detta är anläggande av externa köpcentra, s.k. truck stops längs större vägar, anläggande av bostads- och arbetsområden utan tillfredsställande kollektivtrafik, prioritering av vägleder framför järnvägar, samt prioritering av bekväma parkeringsanläggningar i ofta känslig stadsmiljö.

Trafikplaneringen måste på ett mer markant sätt ingå i bl. a. den kommunala planeringen än hittills. Målsättningen måste vara att minska onödig biltrafik och se till att den miljövänliga kollektivtrafiken blir effektiv och kundanpassad. När nya arbetsplatser eller bostadsområden m.m. anläggs måste trafikförsörjningen lösas med minsta möjliga vägtrafik.

Genom en bra planering kan också fenomen som söktrafik i stadskärnor efter lediga parkeringsplatser, och många stopp och accelerationer vid trafikljus undvikas. Därmed minskar utsläppen från vägtrafiken, och onödig trafik upphör i hög grad.

På lite längre sikt bör en bra trafik- och samhällsplanering kunna leda till ytterligare biltrafikminskning utöver vår målsättning på 25 % till 1995.

7. Investeringar i kollektivtrafik

Som redan framhållits så måste satsningarna på miljövänlig kollektivtrafik ökas högst väsentligt på alla nivåer. Det gäller även det statliga engagemanget.

Vi har sedan flera år tillbaka krävt att ett nytt särskilt anslag inrättas för statligt stöd och bidrag till utveckling och inrättande av miljövänlig, främst eldriven, kollektivtrafik i städerna. Vi har bedömt att det behövs ca 15 miljarder av statliga budgetmedel för detta ändamål under 90-talet. För kommande budgetår föreslår vi ett första anslag på 500 miljoner.

Vad gäller forskning och utveckling av bättre kollektivtrafik och miljövänlig trafik överhuvud taget avser vi återkomma med konkreta förslag när forskningspropositionen kommer. Vi kommer då sannolikt föreslå väsentliga ökningar liksom vi gjort tidigare.

8. Trafikens mellanformer

Med trafikens mellanformer avses sådana trafiklösningar som intar en mellanställning till kollektiva transporter och privatbilism. Hit hör t.ex. taxi, hyrbilar och s.k. spårbilar (se separat mp-motion).

Dessa utgör i dag en viktig del av trafiken och kan också utvecklas i hög grad. Särskilt kollektivtrafiken är beroende av att också mellanformerna utvecklas. Vissa mellanformer, som t.ex. kooperativa bilandelsföreningar, kan naturligtvis utgöra ett eget alternativ till kollektivtrafik.

Utvecklingen av trafikens mellanformer borde åtnjuta ett bättre stöd ifrån statsmakternas sida än vad hittills varit fallet. De många idéer och försök som finns borde tas till vara på ett mer systematiskt sätt. Det bör naturligtvis åläggas befintliga institutioner som transportforskningen att tillse att så sker.

9. Minska nyinvesteringarna i större vägar

Mot. 1989/90
T220

Under förutsättning att en vägtrafikminskning som skisserats i den här motionen uppnås, minskar naturligtvis behovet och motiven för nyinvesteringar i vägar. Med generella sänkningar av hastigheterna till max 90 km/h försvinner också behovet av vägar som byggs för högre hastigheter, dvs motorvägar och i viss mån även motortrafikleder. Vad som återstår är att genom ombyggnader eliminera vissa riskavsnitt och trafikfällor.

Därför föreslår vi att det statliga anslaget till byggande av riksvägar minskas radikalt. Eftersom regeringens förslag till finansiering av vägar m.m. aviserats till februari månad avser vi återkomma då med preciserade belopp.

10. Förbättra vägunderhållet

Vägtrafikökningen har åsamkat vägarna stora skador i större delen av landet. Vägunderhållet har blivit alltmer eftersatt. Vägkapitalet minskar följaktligen. De sämre vägarna försämrar framkomligheten, vilket medför ekonomiska och praktiska svårigheter för både enskilda och företag. Det är därför nödvändigt att öka anslaget till vägunderhåll jämfört med tidigare år. Samtidigt kommer våra krav på sänkt maxvikt på lastbilar och reducerad trafik att minska vägslitage.

Vi avser återkomma med preciserade budgetförslag så snart som regeringen har lagt sitt förslag i februari.

11. Minska utsläppen från vägtrafiken

Vägtrafiken är största enskilda utsläppskälla för kväveoxider, kolväten och koldioxid i landet. För att få ner utsläppen under den nivå som inte skadar natur och människa krävs minskningar i storleksordningen 75–90 %!

Det ställer utomordentligt stora krav på trafikpolitiken. Förutom de ovan beskrivna minskningarna av vägtrafiken och satningar på miljövänlig kollektivtrafik, krävs långtgående minskningar av utsläppen från varje bilfordon.

De avgasbestämmelser som gäller för nya bensindrivna bilar fr.o.m. 1989 har inneburit en dramatisk minskning av kolväte- och kväveoxidutsläppen från dessa. Men samtidigt har biltrafikökningen förverkat en del av denna förbättring.

Det har vid godkännande av nya bilar visat sig att många modeller klarar betydligt mer långtgående avgaskrav av vad som faktiskt ställs. Sålunda är kravet för kväveoxider 0,62 gram/km, men ca 10 % av bilmodellerna klarade sig under 0,10 gram/km! Det betyder att utsläppen från nya bilar borde kunna åtminstone halveras inom något år. Det betyder också att det saknas hållbara motiv för att inte skärpa avgaskraven redan nu.

Vi föreslår därför en skärpning av avgaskravet för alla personbilar vad gäller kväveoxider till 0,16 gram/km fr.o.m. 1992 års modeller. Samtidigt bör kravet för kolväten skäras till 0,16 gram/km (från nuvarande 0,25). Hållbarhetskravet måste också skäras till 10 år/16 000 mil (från nuvarande 5 år/8 000 mil).

Det är också angeläget att minska utsläppen från äldre bilar som saknar effektiv rening. Bidraget för eftermontering av reningsutrustning bör därför

höjas till 4 000 kronor för bilar fr.o.m. 1983 års modell. Bidraget för ännu äldre bilar bör höjas till 1 500 kronor. Anslaget till dessa bidrag bör följaktligen höjas till det dubbla mot vad regeringen föreslagit, dvs. från föreslagna 50 till 100 miljoner kronor.

Det är också viktigt att det råder strikt teknikneutralitet mellan olika sätt att minska avgasutsläppen. De missförhållanden som hittills rått med reningssätt där vissa ämnen tillsätts på motorns förgasarsida men inte kunnat cetrifieras för sig, utan endast inmonterade i en specifik bilmodell, måste försvinna. Riksdagen har också upprepade gånger uttalat att strikt teknikneutralitet ska råda, varför det är märkligt att regeringen ännu inte åtgärdat detta.

Dessa krav innebär dessvärre inte att koldioxidutsläppen minskar. Koldioxidutsläppet är en direkt funktion av mängden förbränt fossilt bränsle. Utsläppet kan minskas genom satsningar på energieffektivare och bränslesnålare motorer. Vår bedömning är att dagens medelförbrukning på drygt 0,8 liter bensin/mil borde kunna sänkas till 0,6 liter per mil i mitten av 90-talet. Det förutsätter en kraftfull satsning på verkligt bränslesnåla bilar, sänkta hastigheter och lägre effekt per ton bil.

Genom att höja skrotningspremien väsentligt från dagens låga nivå kan en del äldre fordon med stora specifika utsläpp tas ur drift. Dessutom minskar risken för att gamla bilar deponeras i naturen och där skräpar ner. läcker oljor m.m. Vi föreslår att skrotningpremien höjs till 2 500 kronor fr.o.m. 1 juni 1990.

Det är också viktigt för den enskilde bilköparen att veta vilka miljöegenskaper bilen de köper har. Genom obligatorisk avgasdeklaration av kväveoxidutsläpp och kolväteutsläpp så skulle en redan obligatorisk deklaration om bränsleförbrukning få ett bra komplement. Vi föreslår därför att en sådan obligatorisk miljödeklaration för bilar införs fr.o.m. 1 januari 1991.

För att höja prestandan hos motorer, eller av andra skäl, används en rad tillsatser i drivmedlen. Vissa av dessa är direkt giftiga och miljöfarliga. Det mest diskuterade exemplet är blytillsatserna. Även tillsats av det giftiga kolvätet bensen påstås ha tillförts bensin. Vi anser att det inte finns någon rimlig anledning att göra bensinen giftigare än den i sig redan är. Dessa tillsatser bör förbjudas.

Med s.k. bensinmuffar på bensinstationernas pumpmunstycken kan bensinångorna i hög grad återföras bensintanken istället för att slippa ut i luften. Eftersom dessa bensinångor både är hälso- och miljöfarliga är det angeläget att sådana återvinningssystem skyndsamt införs överallt där så är tillämpligt.

12. Alternativa bränslen m.m.

Ett annat sätt att minska koldioxidutsläppen är att gå över till biobränslen eller eldrift – förutsatt att elkraften produceras i vattenkraftverk, biobränsleeldade kraftverk eller vindkraftverk. På lite längre sikt, dvs. till slutet av decenniet, är det just denna utveckling som måste slå igenom om vi ska klara att miljöanpassa trafiksystemet. Det är därför viktigt att sätta fart på fordons- och motorutvecklingen med denna inriktning omgående!

Elbilar och övriga elfordon finns att tillgå på marknaden idag. De bör gyn-

nas skattemässigt. Samtidigt behövs också en snabbare introduktion av energitåtare och lättare batterier till hyfsade priser. Tekniken finns redan. Det gäller att ge de rätta incitamenten. Dagens batterier medför att elbilarnas räckvidd blir starkt begränsad, vilket är en viktig orsak till att de har svårt att konkurrera.

Biobränslen kan vara motoralkoholer eller biogas. Längst fram i utvecklingen är idag etanolbussarna. Dessvärre härrör den tillgängliga etanolen främst från olja, och den tillkommande etanolen härrör från jäst gröda som potatis och vete. Eftersom en satsning på etanol i stor skala förutsätter en intensiv produktion av vete med hög användning av konstgödsel och kemiska bekämpningsmedel, kan inte en satsning på etanol var mer än en delösning på trafikens miljöproblem.

Den andra bio-alkoholen som rönt stort intresse är metanol (träsprit). Den kan med fördel framställas ur ved. Hittills gjorda försök har dock inte nått lika långt som försöken med etanol. Likväl förefaller bilindustrin föredra metanol framför etanol. Utveckling av anläggningar för metanolframställning från ved bör uppmuntras med statligt stöd.

Särskilt intressant kan metanolen vara som bränsle för bränsleceller, som i sin tur genererar elström, som i sin tur kan driva en elmotor som slutligen driver fordonet. Sådana bränsleceller finns dock bara på forskningsstadiet ännu. Det måste anses vara ett mycket viktigt område att bedriva ytterligare forskning och utveckling på!

Biogasen är i huvudsak metangas, dvs samma som naturgas. Naturgasdrivna bussar finns i drift i Malmö, och tekniken förefaller inte erbjuda några större problem eller kostnader. Problemet med biogas är istället själva biogasframställningen. Anläggningar för biogasframställning i stor skala saknas i landet, och tekniken torde vara relativt outvecklad.

Det är därför av största vikt att forskning, utveckling och byggande av fullskaliga försöksanläggningar för biogasproduktion kommer igång så snart som möjligt. Vi kommer dock att återkomma till detta i samband med den forskningspolitiska propositionen som är aviserad till februari.

Alla biobränslen bör också vara skattebefriade. Sedan får marknaden och teknik avgöra vilket eller vilka biobränslen som lyckas bäst.

Vätgas är i sig ett mycket miljövänligt bränsle, under förutsättning av kväveoxidbildningen vid förbränningen hålls på en låg nivå. Men vätgasen är ingen energikälla, utan endast en energibärare. Det betyder att man måste ta hänsyn till hur vätgasen tillverkats för att dess miljöegenskaper ska kunna bedömas.

Flera biltillverkare experimenterar med vätgasdrift, och skilda tekniska lösningar finns alltså. Vätgas hör till de drivmedel som ofta uppfattas som ett framtida alternativ. Osäkerheten är dock stor.

13. Tunga fordon

De tunga vägfordonen utgörs av lastbilar och bussar.

Lastbilars maximalt tillåtna längd sänks från nuvarande 24 meter till 18 meter. Den normala maxlängden i Europa är också 18 meter.

Tunga lastbilars maximalt tillåtna totalvikt sänks från nuvarande 51,5 ton

till 40 ton. Den planerade höjningen till 56,5 ton och sedan 60 ton ska således inte genomföras. Därmed blir också det s.k. bärighetsprogrammet som motiverats med den höjda totalvikten också onödigt. Dessa medel (det rör sig om ca 4 miljarder under 90-talet) kan då istället sättas in på ett bättre vägunderhåll och utbyggnad av järnvägar.

Avgaskraven för tunga fordon måste skärpas kraftigt. De redan beslutade kraven för nya tunga fordon, som bl.a. innebär en begränsning av kväveoxidutsläppen till 9,0 g/kWh och partikelutsläppen till 0,4 g/kWh, ska införas fr.o.m. 1992 års modeller – inte 1994 som riksdagen tidigare beslutat.

Till 1994 ska kraven för tunga fordon skärpas ytterligare till 7,0 g kväveoxider/kWh och 0,15 g partiklar/kWh.

Vad gäller lätta lastbilar och bussar ska avgaskraven till 1992 skärpas till de s.k. Kalifornien-kraven, dvs till max 0,93 g kväveoxider/km och 0,05 g partiklar/km m.m. Till 1994 bör kraven skärpas ytterligare, förslagsvis till 0,62 g kväveoxider/km och 0,25 g kolväten/km m.m.

Dessa krav medför också att övergången till miljövänligare bränslen påskyndas. Svavelhalten i dieseloljan kommer att behöva sänkas under nuvarande lättdieselnivå på 0,02 viktprocent svavel. Svavelhalten kan sänkas ytterligare, ner under 0,001 viktprocent. Vi anser att sådana mindre miljöfarliga dieselkvaliteter ska gynnas skattemässigt så att de får ungefär samma pris som vanlig diesel.

Även biobränslen gynnas av dessa långtgående avgaskrav.

14. Arbetsfordon

Även arbetsfordon måste avgasrenas och på sikt gå över till miljövänligare bränslen. Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vägnätet och bilismen måste anses vara fullt utbyggt,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att kraftigt skärpa målsättningarna vad gäller att minska utsläppen av miljöfarliga ämnen från bl.a. vägtrafiken,¹⁾

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att personbilstrafiken bör minskas med 25 % till år 1995,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den långväga godstrafiken på väg bör minskas med 30 % till år 1995,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att införa ett miljöanpassat skattesystem för att bättre bemästra trafikens miljöproblem m.m.,²⁾

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om skattemässigt gyn-

nande av särskilt miljövänliga väg- och arbetsfordon i enlighet med vad som anförts i motionen,²

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en aktiv samhällsplanering i syfte att befrämja miljövänlig kollektivtrafik och även att minska vägtrafiken,

6. att riksdagen beslutar att i enlighet med vad i motionen anförts inrätta ett nytt statligt budgetanslag Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik och att anslå 500 milj. kr. till detta för budgetåret 1990/91,

7. att riksdagen hos regeringen begär ett i enlighet med vad som anförts i motionen statligt stödprogram med en total budgetram på 15 miljarder till utveckling av miljövänlig kollektivtrafik under 1990-talet,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utveckla trafikens mellanformer,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att minska vägbyggandet och förbättra vägunderhållet på befintligt vägnät,

10. att riksdagen beslutar att inga ytterligare motorvägar skall byggas,

[att riksdagen beslutar att fr.o.m. 1992, i enlighet med vad som anförts i motionen, skärpa avgaskraven för personbilar vad gäller kväveoxider resp. kolväten till 0,16 g/km och vad gäller hållbarhetskravet till tio år eller 16 000 mil,¹]

11. att riksdagen beslutar att bidraget till rening på äldre personbilar höjs till 4 000 kr. för personbilar av årsmodellerna 1983 och senare,

12. att riksdagen beslutar att bidraget till rening på äldre personbilar höjs till 1 500 kr. för personbilsmodeller äldre än 1983,

13. att riksdagen beslutar att bidraget till rening på äldre personbilar skall utgå oberoende av teknik, förutsatt att avgaskraven uppfylls,

14. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar för budgetåret 1990/91 anslår 50 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 100 000 000 kr.,

[att riksdagen beslutar att bilskrotningspremien höjs till 2 500 kr. från den 1 juli 1990,¹]

15. att riksdagen beslutar att obligatorisk avgasdeklaration för motorfordon i annonser och försäljningsbroschyrer m.m. införs fr.o.m. den 1 januari 1991,

[att riksdagen beslutar att förbjuda tillsatser av giftiga eller miljöfarliga ämnen i drivmedel fr.o.m. den 1 januari 1991, i enlighet med vad som anförts i motionen,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att återvinning av bensinångor m.m. skyndsamt skall införas i enlighet med vad som anförts i motionen,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att minska förbrukningen av fossila bränslen i bl.a. vägfordon,³]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att mål-

sättningen vad gäller medelsförbrukningen av bensin för personbilar bör sänkas till minst 0,6 liter/mil till år 1995,^{3]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att snabbt utveckla såväl eldrift som drift med biogas hos vägfordon,^{3]}

16. att riksdagen beslutar att vägfordons maximala längd skall sänkas från nuvarande 24 meter till 18 meter till senast år 1994,

17. att riksdagen beslutar att vägfordons maximala vikt skall sänkas till 40 ton till senast år 1994,

18. att riksdagen beslutar att det s.k. bärighetsprogrammet avvecklas med omgående verkan,

[att riksdagen beslutar att de till år 1994 beslutade avgaskraven för tunga vägfordon skall tidigareläggas till år 1992,^{1]}

[att riksdagen beslutar att avgaskraven för tunga lastbilar och bussar skärps ytterligare till år 1994 i enlighet med vad som angetts i motionen,^{1]}

[att riksdagen beslutar att avgaskraven för lätta lastbilar och bussar skärps jämfört med vad som tidigare beslutats i enlighet med vad som anförts i motionen, och att dessa skärpningar införs fr.o.m. 1992 års modeller,^{1]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om mindre miljöskadliga drivmedel för tunga fordon,^{1]}

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till avgaskrav på arbetsfordon m.m. som skall vara riksdagen till handa före 1990 års utgång.^{1]}

Stockholm den 19 januari 1990

Inger Schörling (mp)

Claes Roxbergh (mp)

Kjell Dahlström (mp)

Carl Frick (mp)

Lars Norberg (mp)

Roy Ottosson (mp)

Åsa Domeij (mp)

Gösta Lyngå (mp)

Kent Lundgren (mp)

¹ 1989/90.Jo770

² 1989/90.Sk639

³ 1989/90.N426