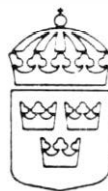


# Motion till riksdagen

1989/90:T248

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

Bilismen



Mot.  
1989/90  
T248-249

## I. 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 procent 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:

- En generell sänkning av hastighetsgränserna avvisas.
- Skrotningspremien höjs tillfälligt till 1 500 kronor under 1991.
- Den s.k. 30-lagen bör ändras.
- Liberalare regler för bilavdrag vid resor till och från arbete.
- En bilsocial utredning föreslås tillsättas.
- 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 äldre fordon.

När svenskarna reser så sker det på våra vägar. Nio av tio resor går på vägarna. Åtta av tio i bil. En av tio sker med buss. Den resterande tiondelen fördelar sig mellan tåg, flyg, tunnelbana, spårvagn, tvåhjuliga fordon och till fots.

Godstransporterna fördelar sig i huvudsak mellan lastbil, tåg och båt. Närmare hälften av godstransporterna går med lastbil. 35 procent går med tåg och 16 procent med båt. Det är framförallt på korta och medellånga sträckor som bilen används. På längre sträckor – över 20 mil – dominerar järnvägen.

### Bilen ger jobb

Bilismen är Sveriges största enskilda näringsgren. 380 000 personer sysselsätts av bilismen i Sverige, dvs. vart tionde jobb finns i yrken som är knutna till bilar och bilism. Ungefär 80 000 arbetar med tillverkning av bilar och bildelar, 45 000 finns inom bilhandel och verkstäder. Den största enskilda gruppen, ca 185 000, arbetar inom lastbilstrafiken som förare.

I det närmaste fem miljoner människor i Sverige har körkort. Ökningen av antalet körkort är störst bland kvinnor och pensionärer. Åtta av tio vuxna svenskar äger eller har tillgång till bil. De som är mest bilberoende är barnfamiljerna. Bland dem har nio av tio tillgång till bil.

### **Stora exportinkomster**

Även om Sverige är ett litet land i bilvärlden har den svenska bilindustrin stor betydelse för Sveriges ekonomi. De båda svenska biltillverkarna säljer större delen av sin produktion utomlands, vilket ger ett betydande exportöverskott.

År 1988 tillverkades 407 000 personbilar i Sverige. Av dem gick 76 procent på export. Sverige är ett ledande land i världen när det gäller tillverkning av tunga lastbilar. 68 000 lastbilar tillverkades samma år, varav 91 procent exporterades. 8 100 bussar tillverkades i Sverige. Av dem exporterades hela 93 procent.

Exporten inklusive bildelar var 1988 värd 46 miljarder kronor. Motsvarande import var värd 32 miljarder kronor. Överskottet blev alltså 14 miljarder kronor.

### **Samordna bilfrågorna**

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.

## **2. S motarbetar bilisterna**

Många socialdemokratiska beslut och förslag har påverkat bilisterna negativt sedan den socialdemokratiska regeringen tillträdde efter valet 1982.

Den förda socialdemokratiska politiken ger även negativa miljöeffekter samtidigt som den förstärker barnfamiljernas och glesbygdsbornas problem.

### **Några exempel på genomförda åtgärder**

Sedan i september 1982 har bensinskatten totalt höjts med 1,47 kronor per liter. Fordonsskatten har höjts med 150 kronor per år för genomsnittsbilen. Accisen, d.v.s. skatten på försäljning av nya bilar, har mer än fördubblats.

Om man bortser från fordonsskattehöjningen, som användes till en i och för sig otillräcklig höjning av vägunderhållet, har inkomsterna från alla dessa skattehöjningar använts till andra områden än till bilismen. Det har varit förbättrat ubåtsskydd, finansiering av försvarsöverenskommelser, järnvägsförbindelser, allmän s.k. åtstramning av privatekonomin och nu senast för att finansiera skatteomläggningen.

Utöver dessa pålagor har tjänstebilsbeskattningen försämrats vid flera tillfällen samtidigt som möjligheterna till reseavdrag begränsats.

Den 1 mars 1990 ökar bilisternas skattebelastning ytterligare. Då läggs

moms på bensinpriset inklusive skatt. Bensinpriset ökar därmed med mer än 1,10 kronor per liter.

Bilisternas ställning som mjölkko har därmed förstärkts. Redan i dag betalar en bilägare mer än 5 kronor per mil i skatter under en normal bils livslängd.

### Så här ser det ut mera i detalj

Följande skattehöjningar på bilområdet har genomförts sedan 1982:

1 jan -84	bensinskatten	+ 6 öre
"	accis	+ 40 %
1 maj -84	bensinskatten	+ 6 öre
1 dec -84	"	+ 50 öre
1 jan -85	fordonsskatt	+ 24 %
15 juni -85	accis	+ 50 %
1 juli -86	accis	+ 22 %
15 juni -87	accis	+ 28 %
1 juli -87	bensinskatt	+ 20 öre
1 april -88	"	+ 25 öre
1 jan -90	"	+ 34 öre
(1 mars -90	bensinmoms	+ 1:10 ca)

Enbart accishöjningarna har medfört att nybilspriset för genomsnittsbilen ökat med mer än 6 800 kronor inklusive moms. Den tillfälligt införda accisrabatten med 5 200 kronor för katalysatorförsedda bilar avskaffades dessutom från 1989 års modell.

Marknadspriset på bensin exklusive skatt har sjunkit under samma period, inklusive skatt har priset för konsumenten dock ökat. I dag är mer än hälften av literpriset på bensin eller lägst 2,98 kronor skatt.

Momshöjningen med 2 procent från den 1 januari 1983 påverkade också bilkostnaderna, liksom bilkreditförordningens hårdare krav vid finansiering av bilinköp. Avdragsbeloppet per mil i deklarationen för bilresor till och från arbetet har legat stilla i flera år.

De många innehavarna av tjänstebilar har drabbats extra hårt. Från den 1 januari 1987 gäller ett nytt, oftast mer kostsamt, schablonsystem för beskattning av dessa bilar. Från detta datum skall också preliminärskatt och arbetsgivaravgift erläggas för bilförmån. Det som även drabbat tjänstebilinnehavarna är regeln från samma datum som inte ger dem rätt att dra av kostnaderna för resa mellan bostaden och arbetsplatsen.

Enligt vår uppfattning bör reglerna för beskattning av bilförmån ses över. De kan förenklas samtidigt som ett nytt system utformas så att det ger en mer rättvisande bild av den egentliga förmånen. Därvid bör bl.a. andrahandsvärdet för de olika bilmärkena påverka förmånsvärdet. Med detta nya system riskerar inte de svenska bilmärkena att diskrimineras som för närvarande, samtidigt som en ökad trafiksäkerhet stimuleras.

Ersättning och avdrag för kostnad för egen bil i tjänsten får endast göras med 12 kronor/mil vilket motsvarar i det närmaste en halvering. Vi föreslår att ersättningen och avdragsrätten återställs till att gälla den faktiska kostnaden inklusive värdeminskning m.m.

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 respektive 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.

Enligt beräkningar, baserade på den s.k. KAA-rapporten (Ds K 1985:2, Kostnader och avgifter inom trafiksektorn) som presenterats av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet, är det totala skatteuttaget från bilismen drygt 13 miljarder kronor större än de direkta kostnaderna för bilismen innevarande budgetår. Enligt den av regeringen föreslagna budgeten för nästa budgetår ökar differensen till mer än 21 miljarder kronor om bensinmomsen medräknas. Inkluderas andra indirekta kostnader minskar överuttaget. Medtages även alla indirekta intäkter blir dock skatteuttagsgapet fortsatt stort. I en sådan beräkning skall medräknas värdet av en ökad rörlighet, social samvaro, frihet och de positiva regionalpolitiska effekterna m.m.

### 3. Ytterligare negativa åtgärder väntas

Hoten mot bilisterna fortsätter. Det finns en rad förslag från olika statliga utredningar som går i negativ riktning.

Om alla förslag genomförs kan landets bilister se fram emot att betala upp emot 8 kronor per liter för bensinen 1991. I storstäderna kan kostnaden för bilkörning öka ytterligare genom biltullar.

Hoten kommer från utredningar som arbetat eller fortfarande arbetar var för sig. De aktuella förslagen är bl.a.:

#### **Vägavgifter på bensin**

Ett förslag om vägavgifter på bensin kommer från Vägverket och innebär att bensinpriset höjs med 60 öre/liter. Det ger staten sammantaget mer än 3 miljarder kronor ytterligare från bilisterna. Pengarna skall gå till underhåll av landets vägar. Vägverket har utöver detta också undersökt möjligheten att ta ut avgifter på redan befintliga vägavsnitt.

#### **Områdesavgifter i storstäder**

Förslag om att införa områdesavgifter i storstäderna kommer från en majoritet av ledamöterna i den s.k. storstadstrafikkommittén (Stork). Syftet är att minska bilismen. Pengarna man tar in skall gå till bl.a. kollektivtrafik och nya vägar. Något officiellt "tullpris" har ännu inte presenterats från storstadstrafikkommittén, men enligt en överenskommelse mellan socialdemokrater, centerpartister, stockholmspartister och kommunister i Stockholm skall det kosta 300 kronor i månaden att köra in i centrala Stockholm med

bil. Dags- och veckopriset föreslås bli 25 respektive 100 kronor. Omräknat till bensinpris motsvarar det 2 kronor/liter. Avgifterna föreslås träda i kraft den 1 september 1990.

Mot. 1989/90  
T248

Kollektivtrafiken i exempelvis Stockholms län subventioneras redan till närmare 2/3 av skattemedel. Denna andel kommer att öka och bekostas av bilisterna.

I Norge har man inlett arbetet med att införa biltullar till stadsområden. I dagsläget finns de i Bergen. Bergens vägsystem ansågs väl lämpat för vägavgifter eftersom det inte fanns många alternativa förbifarter. Intäkterna kommer att användas till väginvesteringar i regionen. Efter det att avgifterna införts har det dock inte blivit någon betydande minskning i biltrafiken.

### Nya tjänstebilsregler

Förslagen i samband med skatteomläggningen medför att också tjänstebilsreglerna ändras. Värdet av bilförmånen ökas från 22 procent till 35 procent av nybilsvärdet.

De ovan redovisade förslagen är exempel på åtgärder som ytterligare skulle försvåra för bilfamiljerna. Förslag med denna inriktning bör enligt vår mening ej genomföras.

## 4. Vad tycker människorna?

Det finns få områden där avståndet mellan väljarnas och bl.a. socialdemokraternas uppfattningar är så stort som inom bilområdet.

Sifo har på uppdrag av Bilriksdagen (bakom Bilriksdagen står Motormännens Riksförbund, FMK, KAK, MHF och OK-bilisterna) gjort en undersökning med 1 000 telefonintervjuer innehållande frågor om hastigheter, bilavgifter m.m.

Undersökningen visar att människor anser att man:

är mer beroende av bilen nu än för 5-10 år sedan. Varannan bilist (51 procent) anser sig vara mycket eller oerhört beroende av att ha tillgång till bil. 1982 var samma siffra 41 procent.

Diagram 1

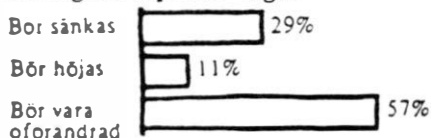
### Beroende av bil

Tillgång till bil	Tatort		
	Alla %	Storstad %	< 3000 landsbygd %
Oerhört beroende	23	16	38
Mycket beroende	28	30	37
Ganska beroende	22	18	14
Mindre beroende/ oberoende	27	36	11

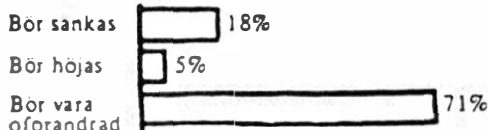
- inte skall sänka hastigheten på 90- och 110-vägar. Att sänka hastigheten på 110-vägar till 90 km/tim är den minst angelägna trafikäkerhetsåtgärd som människor kan tänka sig.

Mot. 1989/90  
T248

Diagram 2 **Hastigheten på 110-vägar**



**Hastigheten på 90-vägar**



SIFO april 1989

- inte vill införa moms eller miljöavgift på bensin. Det finns en stark opinion inom svenska folket mot beslutet att höja bensinpriset genom moms och s.k. miljöavgifter. En kraftig höjning av bilkostnaderna skulle, visar undersökningen, troligen tvinga mer än var tredje pensionär att sälja sin bil, för att bara ta ett exempel.

Diagram 3

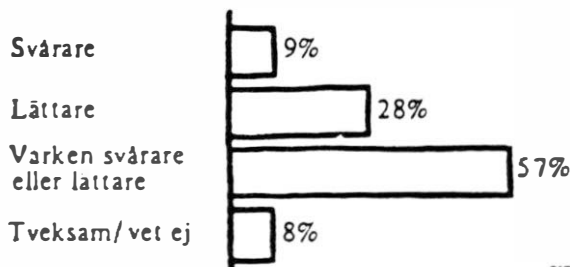
	Alla %	Storstad %	Tätort <3000 landsbygd %
<b>Moms på bensin ca 1:-/liter</b>			
Bra	16	21	10
Dåligt	70	63	77
Varken/eller	6	8	4
Tveksam/vet ej	8	8	9
<b>Miljöavgift på bensin ca 1:-/liter</b>			
Bra	28	28	24
Dåligt	60	60	65
Varken/eller	6	9	5
Tveksam/vet ej	5	3	7

SIFO april 1989

Diagram 4

### **Svårare eller lättare att ha bil?**

"Tycker du att politikerna bör göra det svårare att äga och använda bil eller tycker du att de bör göra det lättare?"



SIFO april 1989

- inte ska göra det svårare att ha bil. En stor majoritet av svenska folket vill inte alls att man skall göra det svårare att äga och använda bil. Bara nio procent vill att det ska bli svårare att ha bil enligt Sifo-undersökningen. 51 procent vill att bilismen ska behandlas som nu och 28 procent vill att det ska bli lättare att ha bil.

## 5. Smärtgränsen uppnådd

I ett forskningsprojekt från Stockholms universitet har bilens betydelse för bl.a. barnfamiljerna, inte minst i glesbygden, redovisats. Enligt den presenterade utredningen har bilen en mycket stor betydelse för denna grupp. Den visar också att dessa människor har allt svårare att klara av sitt bilinnehav ekonomiskt. De värst drabbade har t.o.m. redan nu tvingats att avstå från ett mål mat om dagen för att ha råd att behålla den nödvändiga bilen.

Ytterligare kostnadshöjningar kan resultera i att många tvingas avstå från sitt bilinnehav. Det skulle innebära stora standardförluster för de flesta familjer.

Att ha tillgång till ett fungerande, individuellt transportsystem är en förutsättning för ett rikt socialt liv samtidigt som det ger förutsättningar för ett fungerande samhälle även i de mest glest befolkade delarna av vårt land. Hämmad rörlighet skulle dessutom kunna bli ett lika stort problem på 90-talet som de nuvarande problemen med hög arbetslivsfrånvaro och bristen på arbetskraft.

Det är nödvändigt att bl.a. de glesbygdsboende barnfamiljernas problem inom detta område belyses genom en bilsocial utredning.

## 6. Minska bilismens negativa miljöpåverkan

Bilen behövs för att människor i olika delar av vårt land skall kunna tillförsäkras den rörlighet som arbetsliv och sociala kontakter kräver. Utmaningen för framtiden är att förena användningen av bilen med nödvändiga miljöhänsyn.

Bilismen står i dag för en stor del av utsläppen av bl.a. kväveoxider. Det är av stor vikt att dessa utsläpp minskas. Från 1989 års bilmodeller infördes obligatoriet om katalytisk avgasrening på nya bilar. Denna rening minskar utsläppen av olika ämnen, däribland kväveoxider, med upp till 80-90 procent.

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 fick till följd att det redan innan lagstiftningen började gälla, såldes 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.

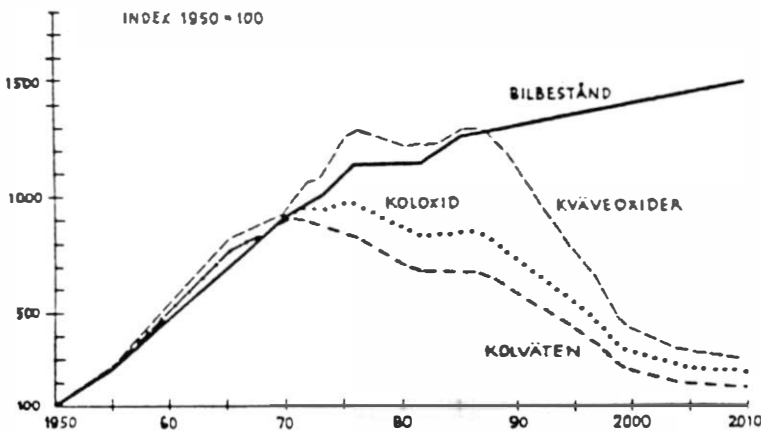
Socialdemokraterna motsatte sig inledningsvis det moderata kravet om skattenedsättning för katalysatorförsedda bilar. Idén fick dock stöd från andra partier. Det fick socialdemokraterna att så småningom ansluta sig till

det moderata förslaget. Hade inte detta skett skulle de mer än 450 000 bilar som såldes innan årsskiftet 1988/89 knappast varit katalysatorförsedda. Vi skulle då ha haft en betydligt sämre miljö än vi har i dag. För närvarande rullar mer än 650 000 personbilar med katalytisk avgasrening i Sverige. De beräknas svara för ca 25 procent av trafikarbetet.

Trots att trafikarbetet beräknas öka medför den nya avgasreningen att utsläppen av miljöfarliga ämnen kommer att minska betydligt.

Diagrammet nedan visar att utsläppsvolymerna redan år 2000 är tillbaka till nivån under senare delen av 50-talet.

## Bilbeståndet och avgasutsläppen 1950–2010. Alt. 1



(Källa: Bilindustriföreningen)

### Bilisterna tar sitt miljöansvar

Privatbilisterna måste ta sitt ansvar för sin del av miljöförstöringen. Så har också till mycket stor del redan skett. Ända sedan början av 70-talet har Sverige arbetat med för Europa unikt hårda avgaskrav på bensinbilar. Nästa steg har redan inletts, nämligen införandet av katalytisk avgasrening som renar utsläppen med mellan 80 och 90 procent av kväveoxider (NO<sub>x</sub>), kolväten (HC) och koloxid (CO). Det handlar om över 20 miljarder kronor i investeringar t.o.m. sekelskiftet.

Huvuddelen av de förbättringar som nu behöver göras när det gäller personbilarna, är åtgärder som stimulerar en förnyring av bilparken.

Även om bilistkollektivet kommer att stå för den största enskilda miljöinsatsningen i Sverige måste utvecklingen mot ännu renare biltrafik fortsätta. Renare bensin- och dieselbränsle kan förväntas ge förbättringar. Alternativa bränslen, eldrift m.m. måste uppmuntras. Detta kan ske genom olika ekonomiska stimulanser, liknande de som använts inom katalysatorområdet.



### **Jämn hastighet viktigt**

En generell sänkning av hastighetsbegränsningen på det svenska vägnätet i syfte att minska avgasutsläppen skulle troligen ge marginella reduceringar av avgasutsläppen. En sådan åtgärd bör enligt vår mening ej komma i fråga.

Av flera olika undersökningar framgår att åtgärder istället bör vidtas för att bilarna skall kunna hålla en jämn hastighet. En bil som exempelvis står i tomgång vid ett rödljus 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.

Den socialdemokratiska politiken inom detta område har ofta motverkat en miljövänlig utveckling. Framkomligheten har försämrats genom dåligt fungerande trafikljus, låga vägenslag och s.k. trafiksaneringar. Avgasutsläppen har därför ökat onödigtvis till men för såväl människor som miljön.

Trafikplaneringen måste nu inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm, t.ex. med hjälp av elektronisk trafikföring.

En jämförelse mellan olika diskuterade åtgärder ger vid handen att den snabbaste och effektivaste minskningen av avgasutsläppen kommer till stånd genom ny teknik, jämnare fart, färre stopp och genom den nya avgasreningen.

### **Busen fyra gånger smutsigare**

Olika krav på mer eller mindre tvångsmässiga åtgärder mot bilismen har diskuterats. Det har exempelvis begärts att en överföring av persontransporter från bil till busstrafik m.m. bör komma till stånd av miljöskäl.

Statens väg och trafikinstitut, VTI, har räknat ut hur mycket olika transportslag släpper ut per person och per kilometer. I rapporten "Ekvivalent energiförbrukning och avgasemission" av Ulf Hammarström redovisas jämförande siffror.

En modern katalysatorbil släpper ut 0,32 gram kväveoxid (NOx) per personkilometer. Detta kan jämföras med en linjebuss som i medeltal släpper ut 1,4 gram NOx per personkilometer. En dieselbuss släpper dessutom ut cancerframkallande partikelstoff, vilket inte sker från personbilar.

Utvecklingsarbetet för att ta fram rena dieselmotorer är intensivt. Men inom överskådlig framtid kvarstår i stort sett de ovan redovisade storleksrelationerna mellan bil och buss. Det finns uppenbarligen skäl att inte acceptera talet om att man under alla omständigheter skall arbeta för en överflyttning av trafikarbetet från bil till buss.

### **Låg nybilsförsäljning jämfört med omvärlden**

Den ur miljösynpunkt viktiga förnyelsen av bilparken är i dag låg, om man jämför med övriga Europa. Den riskerar att bromsas upp ytterligare.

Den förda politiken har aktivt medverkat till att bilägandet försvårats. Att ha bil har blivit allt dyrare. De höjda bensin- och vägtrafikskatterna har minskat familjernas ekonomiska marginaler. Detta tillsammans med de kraftiga accishöjningarna i kombination med det mycket höga totala skatte-

trycket har gjort att förnyelsen av den svenska bilparken inte gått så fort som den skulle ha kunnat gjort.

Även om det de senaste åren har skett en uppgång av nybilsförsäljningen i Sverige, är den lägre än exempelvis försäljningen i Västtyskland. 1986 nyregistrerades 32 bilar per 1 000 svenskar. Motsvarande siffra för Västtyskland var 47.

Den svenska vagnparken blir allt äldre. Vid årsskiftet 1986/87 var 42 procent av vagnparken 10 år eller äldre, alltså bilar som med internationell måttstock befinner sig i slutet av sin trafikaktiva tid. Motsvarande siffra för USA var 30 procent, Västtyskland 21 procent och Japan 7 procent.

Mot socialdemokraternas negativa inställning till en snabbare förnyelse av bilparken 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.

### **Höj skrotningspremien**

För att få till stånd en fortsatt minskning av bilavgasutsläppen och för att öka säkerheten krävs bl. a. att den befintliga personbilsparken förnyas. Varje äldre bil som ersätts av en ny medför utsläppsminskningar på närmare 90 procent i och med den katalytiska avgasreningen.

En åtgärd som bör vidtas i syfte att stimulera en förnyelse av bilparken är att tillfälligt höja skrotningspremien. Vi föreslår att skrotningspremien höjs tillfälligt till 1 500 kronor under 1991. Den s.k. bilskrotningsfonden innehåller tillräckliga medel för att bekosta den tillfälligt höjda premien. Denna tillfälliga premie kan därigenom öka skrotningen utan att nybilspriserna behöver höjas, vilket blir fallet vid en höjning av avgiften till skrotningsfonden.

Bland den befintliga bilparken kan även andra stimulansåtgärder vidtas för att förbättra bilarnas miljöegenskaper. Ett exempel är den beslutade premien för minskning av skadliga avgasutsläpp från icke katalysatorförsedda fordon. Även i detta fall fann sig den socialdemokratiska regeringen tvingad av en riksdagsmajoritet att lägga fram förslag. Premien uppgår i dag till 1 000 kronor men det bör enligt vår mening övervägas en höjning till 3 000 kronor, vilket var vårt ursprungliga krav, om utnyttjandet ej blir tillräckligt omfattande.

### **Vägnätet**

En höjning av Vägverkets anslag för drift och underhåll av vägar är nödvändigt om en bättre miljö skall kunna främjas.

Det är samtidigt viktigt att de framtida rese- och transportbehoven kan tillgodoses på ett rationellt och effektivt sätt. Därvid är det bl. a. nödvändigt att 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 starkt har försämrats under 1980-talet vad avser framkomlighet, miljö och säkerhet.

Inom vägbyggnadsområdet finns det flera intressanta projekt. Av särskilt intresse är det s.k. Österledsprojektet för Storstockholm. Detta projekt skulle innebära betydligt bättre förutsättningar för biltrafiken och förbättra miljön i regionen.

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.

I en nyligen presenterad undersökning från Transportforskningsberedningen, "Ringleder och förbifarter i omvärlden", redovisas utländska erfarenheter av kringfartsleder. Vid byggandet av ringleder runt mellanstora städer i Storbritannien minskade den totala trafiken i centrum med 40 procent och den tunga trafiken med 90 procent. Därutöver minskade bullernivån med 5 – 10 dB(A). Liknande resultat skulle uppstå även i Sverige.

Ett allmänt förbättrat vägnät ger även det fördelar ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Sjunkande väganslag har accentuerat behovet av satsningar.

Det är viktigt ur trafiksäkerhetsaspekt att tillse att vägar byggs om så att standarden höjs. Många svenska vägar har i dag oroande höga olyckstal. Som exempel kan nämnas E66 och Nissanstigen.

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 försämrade vinterväghållning, ökad spårbildning i vägarna, ökat antal potthål vilket sammantaget leder till kapitalförstöring.

I samband med föregående års budgetbehandling pekade vi på att Sveriges vägnät är i akut behov av underhåll och upprustning. Vi föreslog då att ytterligare en miljard kronor skulle anvisas till underhåll och upprustning av landets vägnät under budgetåret 1989/90. En höjning av väganslaget är en viktig investering för framtiden. Vi är beredda att lägga fram motsvarande förslag i år i det fall regeringen inte föreslår tillräckligt stora anslag i den proposition om vissa infrastrukturfrågor m.m. som är aviserad till februari.

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 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.

Näringslivets uttalade beredvillighet att ta ansvar för större vägprojekt bör tas tillvara. Om privat kapital kan användas till dylika stora, kostsamma projekt kommer de statliga väganslagen att i större utsträckning kunna användas till många, mindre vägobjekt.

Beslutet om att förtidsavveckla två kärnkraftsaggregat beräknas medföra betydande ökade utsläpp av bl.a. koldioxid (CO<sub>2</sub>). Om de två kärnkraftsaggregaten ersätts av en ökad eldnings av olja och kol motsvarar det ett utsläpp av CO<sub>2</sub> från trafiken med ytterligare 30 procent. Om ersättningen, vilket är i det närmaste omöjligt att genomföra, skall ske i form av naturgaseldning motsvarar det ökade utsläpp från trafiken med 20 procent.

I samband med riksdagens beslut om ett tak för koldioxidutsläpp har bilismen plötsligt fått ta skulden för regeringens orimliga energipolitik. Orimligheten i den socialdemokratiska energipolitiken ligger i den förtida kärnkraftsavvecklingen som medför att den el som behövs för en angelägen ökning av den spårbundna trafiken i framtiden måste produceras i kraftverk som till skillnad från kärnkraftverken släpper ut koldioxid och kväveoxider. En eldriven bil kommer, om den drivs av elkraft från olje- eller kolkraftverk, att medföra större kväveoxidutsläpp än vad en katalytiskt avgasrenad bil avger.

Att den planerade avvecklingen därutöver även medför ökade kostnader motsvarande mer än de 20 miljarder bilägarna kommer att satsa på ny avgasrening, ger en ytterligare belysning av den nuvarande regeringens miljöintresse i verkligheten.

## Bättre vägar, kringfartsleder och ny teknik det bästa

Sammantaget visar det sig att det bästa sättet att minska de negativa miljöeffekterna från bilismen är att tillse att ny teknik introduceras i bilarna. Därutöver bör modern trafikinformations- och -styrningsteknologi utnyttjas.

Antalet omkörningar, stopp och köbildningar måste minimeras. Detta kan även åstadkommas genom drifts- och underhållsinvesteringar samt nybyggande av vägar.

## 6. Rädda liv med trafiksäkerhetsarbetet

Att öka trafiksäkerheten på våra vägar och minska antalet skadade och förölyckade är en av de viktigaste trafikpolitiska uppgifterna. De flesta åtgärder som tidigare vidtagits har varit förnuftiga och verkningsfulla samt fått acceptans av en bred allmänhet.

Under de senaste åren kan man dock konstatera att det skett en förändring till det sämre. Trafiksäkerhetsarbetet har tenderat till att domineras av en hastighetsfixering. Regeringsrepresentanter har allt mer koncentrerat sina insatser och uttalanden till enbart hastigheterna på våra vägar. Polisens resurser har också i allt högre grad avdelats till dold hastighetsövervakning. Detta är enligt vår mening en olycklig utveckling.

Generellt sett är hastigheten en viktig olycksorsak, men det finns en lång rad andra orsaker till trafikolyckor, t.ex. dålig trafikmiljö, dåliga vägar, otydlig skyltning, omdömeslöshet, ohälsa och alkohol- eller drogpåverkan. Att koncentrera debatten och övervakningsresurserna till hastighetsområdet är en felaktig prioritering och riskerar att hota ett allsidigt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

Sverige kan i dag anses ha världens säkraste trafik. Men det finns mycket kvar att göra. Ett stort antal olyckor skulle exempelvis kunna undvikas om statsmakterna använde ytterligare en del av de av bilisterna inbetalda väg- och bensinskatterna till att förbättra vägunderhållet, bygga bort kända trafikfallor m.m.

Under senare tid har bl.a. olika bilistorganisationer krävt att de allvarligaste trafikolyckorna skall utredas av kvalificerade s.k. "haverikommissioner" i enlighet med vad som i dag sker på flygområdet. Kravet är berättigat och har tidigare föreslagits av moderata samlingspartiet.

### **Översyn av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet**

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. Inom EG pågår liknande diskussioner om en översyn av hastighetsgränserna. Dessa diskussioner och resultatet av dem bör vägas in i det svenska arbetet.

Aven sanktionerna vid hastighetsövertredelserna bör ses över, varvid körkortsåterkallelser ej skall kunna användas i den utsträckning som i dag är fallet med den s.k. "30-lagen". Trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen påpekat att körkortslagstiftningen rent allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. Nu senast framförde trafikutskottet följande (TU 1989/90:9) i ärendet:

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

Eftersom det visat sig att det svårligen går att ändra bedömningarna utan att lagtexten ändras, bör lagtexten ses över i syfte att låta omständigheterna i det enskilda fallet ges ökad tyngd.

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, säkerhetsstötfångare, bältessträckare, luftkudjor etc.

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

### **Husvagnar**

En åtgärd som kan vidtas för att öka trafiksäkerheten är att höja hastighetsgränsen för husvagnsckipage 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 höj-

ning av hastighetsgränsen för husvagnar bör därför utredas närmare av trafiksäkerhetsverket.

Mot. 1989/90  
T248

### **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 till känna.

### **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 på landsbygden en förbättrad tillgänglighet och servicenivå. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att lägga fram förslag i detta avseende.

### **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.

### **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 och gett positiva resultat. Dessa projekt är intressanta och bör studeras närmare. Regeringen bör uppdraga åt trafiksäkerhetsverket att komma med förslag i frågan.

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. i 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 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.

Under de senaste åren har olika förslag framförts som skulle få till följd att möjligheten att utöva verksamhet med äldrebilar begränsas. Det senaste förslaget härrör från naturvårdsverket och innebär att all import av bilar utan avgasutrustning enligt 1989 års krav skall förbjudas. Detta är en typ av åtgärd som vi anser ej bör genomföras. Detta bör ges regeringen till känna.

## 7. Avslutning

Socialdemokraternas negativa inställning till bilismen har fått negativa effekter. Bilägarnas ekonomi försämras och de tillkommande bilgrupperna, såsom pensionärer och kvinnor, får allt svårare att köpa och ha bil. Bilindustrins tillväxt bromsas vilket kan leda till färre jobb.

Ett högt pris får också betalas i form av sämre trafiksäkerhet och miljö.

Ett fungerande individuellt transportsystem är en förutsättning för ett rikt liv och välutvecklat samhälle. Bilen är därvid oundgänglig. Med bilismen följer dock problem i form av miljöpåverkan och trafikolyckor. Dessa negativa effekter måste minimeras. För att förbättra situationen behöver en mängd åtgärder vidtas. Dessa åtgärder finns redovisade i denna motion.

Det bör ankomma på vederbörande utskott att utforma erforderlig lagtext i de fall sådan krävs.

## Hemställan

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,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bilkreditförordningen bör avskaffas, <sup>1)</sup>

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av reglerna avseende avdrag för resa till och från arbetet, i enlighet med vad som anförts i motionen,<sup>2)</sup>

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av reglerna avseende avdrag för resa med tjänstebil till och från arbetet i enlighet med vad som anförts i motionen,<sup>2)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av tjänstebilsbeskattningen,<sup>2)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ersättning och avdragsrätt avseende kostnader för resa med egen bil i tjänsten,<sup>2)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om reglerna för tidsvinstberäkning vid reseavdrag,<sup>2)</sup>

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder som ytterligare försvårar för bilfamiljerna,

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

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

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder som stimulerar en förnyring av bilparken,<sup>2)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiska stimulanser för att uppmuntra alternativa bränslen. eldrift m.m.,<sup>3)</sup>

5. 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,

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

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om överflyttning av trafikarbetet från bil till buss,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en tillfällig höjning av skrotningspremien till 1 500 kr.,<sup>4)</sup>

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de positiva effekter på miljö- och bullerområdena som byggande av kringfartsleder ger,

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

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

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om näringslivets beredvillighet att ta ansvar för större vägprojekt,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-



tionen anförts om de negativa miljöeffekter eldriven trafik får vid en avveckling av kärnkraften.<sup>3]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikövervakningen i huvudsak bör inriktas på synlig övervakning.<sup>5]</sup>

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett allsidigt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om "haverikommissioner" inom trafikområdet.

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

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den s.k. 30-lagen.

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

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

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

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

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

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om motorhobbyers positiva effekter.

[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>2]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om begränsningar av möjligheten att utöva verksamhet med äldre bilar.<sup>4]</sup>

Stockholm den 25 januari 1990

*Rolf Clarkson (m)*

*Görel Bohlin (m)*

*Jan Sandberg (m)*

*Sten Andersson (m)*  
*i Malmö*

*Tom Heyman (m)*

*Wiggo Komstedt (m)*

*Per Stenmarck (m)*

<sup>1</sup> 1989/90:Fi210

<sup>2</sup> 1989/90:Sk440

<sup>3</sup> 1989/90:N470

<sup>4</sup> 1989/90:Jo862

<sup>5</sup> 1989/90:Ju238