

Motion till riksdagen

1988/89: T222

av Bengt Westerberg m. fl. (fp)

Trafik och miljö

1. Inledning

Transporter är en förutsättning för att vårt samhälle skall fungera. Människor och gods måste kunna färdas snabbt mellan kontinenter och länder, mellan stad och landsbygd.

Väl fungerande transporter är av stor betydelse för glesbygden. De för människor närmare varandra. Utan möjligheter att resa skulle vi mänskligt sett vara mycket fattigare.

Transporter är en viktig förutsättning för handel och dynamisk utveckling. Utan dem skulle vårt samhälle vara ekonomiskt mycket fattigare.

Men trafik och transporter utgör samtidigt en av det moderna samhällets största källor till föroreningar. Listan kan göras lång. Utsläpp av gifter från bilar, fartyg och flygplan. Buller. Vägar och järnvägar som skär sönder värdefulla naturområden. Priset är högt, ofta alltför högt.

En av de viktigaste miljöpolitiska uppgifterna under 90-talet är att komma till rätta med dessa problem.

2. Trafik och miljö

Trafikpolitikens uppgift skall enligt folkpartiets uppfattning vara att erbjuda enskilda människor och näringslivet en så effektiv, säker och miljövänlig trafikförsörjning som möjligt. En liberal trafikpolitik skall dessutom erbjuda valfrihet för individen – valfrihet att välja mellan olika transportalternativ och servicenivåer.

Grundläggande för synen på trafikens miljöpåverkan måste vara gränsen för vad naturen tål. Enligt vår mening måste trafikens miljöeffekter beaktas mer än idag. Det är möjligt att minska trafikens föroreningar. Folkpartiet har i olika sammanhang redovisat långtgående förslag bl. a. vad avser avgasreningen, som om de hade bifallits av riksdagen skulle ha givit en betydligt bättre miljösituation än den vi har idag.

För att minska trafikens miljöpåverkan måste ekonomiska och administrativa styrmedel komplettera varandra.

Varje trafikgren skall bära sina samhällsekonomiska kostnader, inklusive miljökostnaden. Genom att sätta pris på miljön ger vi ekonomiska signaler som styr i miljövänlig riktning.

I detta sammanhang är det emellertid viktigt att påminna om den principiella skillnaden mellan skatter och miljöavgifter. Skatter finansierar

statliga och kommunala åtaganden. Underlaget utgörs av olika ekonomiska aktiviteter, konsumtion och produktion.

Miljöavgifter syftar till att eliminera eller minska miljöförstöring. Avgiftsbasen kan minska eller i vissa fall till och med försvinna på sikt.

I vägtrafikens kostnadsansvar bör också miljökostnaderna uppskattas. De bör läggas till de övriga skatter och avgifter som vägtrafiken skall betala.

Minskade kväveutsläpp

Riksdagen har lagt fast att kväveutsläppen skall minska med 30 procent till år 1995. Enligt vår uppfattning måste utsläppen reduceras med 50 procent till i slutet av 1990-talet för att komma i närheten av vad naturen tål.

Det gäller inte minst mot bakgrund av trafikens ansvar för havsmiljöproblemen. Personbilar förorsakar sannolikt de största mängderna kväveutsläpp, men därtill kommer stora mängder från den tunga trafiken, inklusive bussar. I närmiljön är utsläppen av kolväten från dieseldrivna fordon stora.

Tyvärre har regeringen försenat nödvändiga åtgärder.

Det gällde den katalytiska avgasreningen på nya bilar som är obligatorisk först från i år och det gällde införandet av en ekonomisk stimulans för bilägare som monterar in katalysrening på äldre bilar. Det är försummelser, som minskar våra möjligheter att kraftigt reducera utsläppen.

Katalytisk rening är emellertid inte tillräckligt. Metodens svaghet är att själva förbränningsförloppet och motorkonstruktionen liksom bränsleanvändningen i stort sett är oförändrade. Reningen sker i efterhand.

Försök och utveckling pågår dock med nya motorkonstruktioner. Försöken utgår från nya principer om energiomvandling, bränslesorter, etc. Syftet är att dels nedbringa råvaruförbrukning och effektförluster, dels minska föroreningarna redan vid källan. Denna utveckling bör stimuleras.

Riksdagen beslöt också förra våren mot regeringens vilja om ett forskningsprogram för utvecklande av miljövänliga motorer och drivmedel. Nedan utvecklas ytterligare förslag på detta område.

3. Bilen måste bli miljövänlig

Folkpartiet föreslog våren 1988 att de skärpta bestämmelserna för avgasutsläpp från dieselfordon skulle införas tidigare än regeringen föreslog. Hade riksdagen ställt sig bakom vårt förslag skulle den ekonomiska stimulans på över 400 milj. kr. för avgasrening på dieselfordon som regeringen samtidigt föreslog blivit onödig.

Det finns fortfarande möjlighet att tidigarelägga skärpningen av bestämmelserna för tyngre dieselfordon. I så fall kommer en betydligt mindre del av de 400 miljonerna att behöva betalas ut.

Personbilen står för den helt övervägande delen av persontransportarbetet i Sverige. Även med omfattande stimulanser och kvalitativa förbättringar av kollektivtrafiken kommer personbilen också i framtiden att utgöra ett väsentligt inslag i trafikbilden. Den kommer även i fortsättning-

en att vara en av de värsta förorenarna.

Arbete pågår med utveckling av alternativa drivmedel och med utveckling av nya typer av motorer för i första hand personbilar. Ett sådant projekt avser "Elsbett-motorn"/ELKO-motorn med en betydligt bättre verkningsgrad än nuvarande motorer och med betydligt mindre mängder avgasutsläpp. Motorn kan också köras på en mängd olika alternativa bränslen. Försök och utveckling med vätgasdrift för personbilar förekommer också. Dessa projekt drivs åter i Sverige. Det är beklagligt att regeringens linje tycks vara att motarbeta denna utveckling.

De budgetmedel som inte går åt för att subventionera köpare av dieselfordon i ett läge där kraven på de tyngre fordonen tidigareläggs bör istället användas för att stimulera forskningen kring alternativ till personbilsmotorer.

Vi känner djup oro över att föroreningarna från trafiken förväntas öka under de närmaste två decennierna. Det handlar om en dramatisk ökning där de positiva effekterna av den katalytiska avgasreningen beräknas bli upphävda av en ökande trafikmängd.

Det är bakgrunden till att vi så envist hävdar kraven på forskning och utveckling av renare motorer och drivmedel.

Skärp avgasreningskraven

Den katalytiska reningen för bensindrivna motorfordon innebär en klar miljöförbättring. Räknat fram till år 1995 kommer kväveoxidutsläppen att bli 170 000 ton mindre än om katalytisk rening ej hade införts. Ett annat sätt att visa betydelsen är att när den nuvarande bilparken i stort omsatts, dvs. om ca 15 år, kommer bensinfordonen att stå för 10 procent av alla utsläpp av mutagena/cancerogena ämnen i tätorterna. Idag beräknas motsvarande tal till 50 procent.

Forskarna pekar emellertid som nämnts på risken för ökade totala mängder utsläpp genom ökning av trafikmängden. För att motverka detta och som ett led i teknikutvecklingen bör vi därför redan nu fastställa ytterligare skärpta avgaskrav. Dessa krav bör gälla bensindrivna personbilar från 1995 års modeller. Naturvårdsverket bör få i uppdrag att lägga fram förslag till skärpta normer.

Såsom ovan framhållits är införandet av de skärpta bestämmelserna för utsläpp från dieseldrivna fordon först 1994 varken i överensstämmelse med vad naturen tål eller vad tekniken medger. Tvärtom produceras och säljs redan idag dieselfordon som uppfyller 1994 års krav.

De svenska tillverkarna har t. o. m. sådana fordon i drift i USA sedan flera år. Enligt vår uppfattning bör de skärpta kraven på de tunga dieselfordonen tidigareläggas så att de gäller fr. o. m. 1992 års modeller.

Skrotpremier/avgifter för bilar

Bilägare bör stimuleras att ta äldre bilar ur trafik. De är både miljö- och trafikfarliga.

De äldsta bilarna förorenar mest samtidigt som den allmänna säkerhets-

nivån är lägre. Äldre bilar överges ibland utomhus och förfular naturen. Mot. 1988/89
Andelen bilar som är tio år eller äldre är nu över 40 procent. På enbart de T222
senaste tio åren har andelen ökat från 27 procent av bilparken.

Den mycket måttliga ökning som skett av skrotpremien motsvarar inte inflationen sedan den ursprungliga stimulansen infördes 1975 med 300 kr. Finansieringen sker via en bilskrotningsfond som i sin tur betalas genom skrotningsavgift.

Miljö- och energiministern har i fråge- och interpellationsdebatter antytt att regeringen för sin del kan tänkas höja premien/avgiften när det blir nödvändigt. Det är enligt folkpartiets mening nödvändigt och har en längre tid varit det. Folkpartiet föreslår att den höjs till 1 500 kr./fordon.

Skrotpremie/avgift för däck

Varje år kasseras minst 50 000 ton däck i Sverige. Enligt beräkningar av statens industriverk skulle 30 000 ton av dessa kunna återvinnas i olika former. Idag utgör däckskrotet ett allvarligt och ökande miljöproblem. Däck lagras på tippar, de slängs i naturen, de eldas upp i värmeverk och dessvärre också i den fria naturen.

Gamla däckstommar återvinns idag i begränsad utsträckning vid regumering. Sådan återvinning utgör ett bidrag till minskad resurs- och råvaruförbrukning. Återvinning är också önskvärd från beredskapssynpunkt. För att kommersiellt motivera ett genombrott för däckåtervinning kan däckmassan återvinnas för inblandning i vägasfalt för vägbeläggningar.

Sådan beläggning är från trafiksäkerhetssynpunkt att föredra framför nuvarande normal asfaltbeläggning. För att återvinning i stor skala ska bli möjlig måste delar av samhällsvinsten överföras till återvinningsverksamheten. En skrotningsavgift vid försäljning av nya däck, och ett system av samma typ som för bilar, bör enligt folkpartiets mening införas.

Sänkta hastigheter

Det finns ett klart samband mellan hastigheten och utsläppen från fordon.

Det är utomordentligt angeläget att tillse att de gällande hastighetsgränserna efterlevs. Om så sker skulle detta innebära att belastningen på miljön minskar. Enligt vissa forskare skulle utsläppen då minska med 10–15%. Dessutom skulle det leda till en avsevärt säkrare trafik. Antalet dödsoffer skulle minska. Många människor kan besparas ett livslångt lidande.

Naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket bör tillsammans få i uppdrag att inför sommarsäsongen 1989 genomföra en omfattande informationskampanj. Detta bör kompletteras med att länsstyrelserna får i uppdrag att kartlägga eventuella behov av sänkta fartgränser för vägar inom särskilt föroreningskänsliga områden.

Det är vidare mycket viktigt att polisen inom ramen för trafikövervakningen kan prioritera övervakningen av hastighetsgränserna.

Efter att under en följd av år ha motsatt sig en ökning av antalet poliser har socialdemokraterna nu medgett att antagningen till polisutbildningen måste öka. Hade en sådan utökning skett tidigare hade den akuta polisbrist

som idag råder inte behövt uppstå. För trafikövervakningens del förvärrades dessutom bristen på personal genom att 100 trafikpolisier för några år sedan flyttades över till den ekonomiska brottsligheten.

Riksdagen bör i samband med att den nu tar ställning till förslaget om en utökning av antalet polisaspiranter uttala att en fortsatt utökning bör ske också budgetåret 1990/91. En del av dessa framtida nya poliser bör avdelas till trafikövervakningen.

I budgetpropositionen aviserar civilministern försök med automatisk hastighetsövervakning. Syftet är att åstadkomma en effektivare fartkontroll. En möjlighet vore att genomföra försöken inom särskilt föroreningskänsliga områden. Denna typ av verksamhet rymmer samtidigt åtskilliga juridiska problem. Inte minst effekterna för den personliga integriteten måste övervägas noga. Innan en försöksverksamhet startar måste dessa problem ha utretts.

Vidare bör det klargöras att länsstyrelserna skall ha rätt att anföra inte bara trafiksäkerhetsskäl utan också miljöskäl vid beslut om hastighetsgränser. Detta skulle skapa ökade möjligheter för att sänka hastighetsgränser i sådana områden, som är särskilt känsliga för miljöförstöring eller som har särskilt stora problem med utsläpp.

Storstadstrafiken

Bilismens miljöförstöring i storstäderna är påtagligt större än i mindre orter. Människors hälsa riskeras. Kulturbbyggnader vittrar sönder.

De starka koncentrationerna av avgasutsläpp och buller måste minska. En av de åtgärder som diskuterats för att vända utvecklingen är att jämsides med kringfartsleder — som folkpartiet nedan förordar — införa särskilda avgifter på bilism i storstäder.

Olika system har övervägts. Från miljösynpunkt är en miljöavgift och inte en finansieringsskatt det mest lämpliga. Samtidigt skall understrykas att avgifter på bilism i storstäder skall ses som ett komplement till övriga miljöåtgärder i trafiken.

Avgiften skall inte ersätta utan komplettera övriga åtgärder. Eftersom bilister som väljer att köra i storstädernas innerkärnor också bör stå för sina miljökostnader, finns det skäl att med särskilda avgifter — områdes- eller trängselavgifter — mildra miljöeffekterna.

Större kommuner bör ges rättsliga möjligheter att besluta om införande av sådana avgifter. Härutöver kan det bli aktuellt med särskilda restriktioner vid tillfälliga allvarliga utsläppssituationer, s. k. inversioner.

4. Järnvägar förbättrar miljön

Mellan större tätorter och i stråk med hög befolkningstäthet finns underlag för kollektiva transporter. Genom att satsa på den kollektiva trafiken kan man göra stora samhälls- och miljövinster — något som ofta har förbisetts.

Järnvägen har en given plats i detta sammanhang. Den är miljövänlig, något som blir tydligt på intensivt trafikerade sträckor. Energiåtgång och miljöpåverkan per passagerare och per passagerarkilometer minskar dras-

tiskt vid högre beläggning. Samma förhållande gäller självklart också vid godstransporter.

Mot. 1988/89
T222

Från miljömässiga utgångspunkter bör därför järnvägen byggas ut och anpassas till nya transportströmmar som uppkommit sedan järnvägarna byggdes. En god banstandard skall eftersträvas. Då kan järnvägstrafiken konkurrera på marknadsmässiga villkor och samtidigt vara effektiv från företagsekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt.

Uppdelningen mellan affärsdrivande järnvägsdrift och ett för infrastrukturen ansvarigt banverk har skapat förutsättningar för marknadsmässiga satsningar och en flexibel organisation.

Folkpartiet redovisar i sin motion om trafikpolitiken ett program för finansiering, utbyggnad och tänkbara banområden för framtida satsningar. Dessa förslag är en förutsättning för att järnvägen skall kunna erbjuda konkurrenskraftiga transportlösningar som är gynnsamma från miljösynpunkt. Det är också särskilt angeläget att den redan planerade utbyggnaden av Västkustbanan inte försenas.

5. Renare sjöfart

Sjöfarten är ett i jämförelse med biltrafiken miljövänligt kommunikationsmedel. För den skull får inte dess miljöeffekter glömmas bort.

Miljöaspekten vid sjöfart har hittills i stort sett enbart uppmärksamats när det gäller dumpning av fartygs eget avfall samt utsläpp vid haverier. Men även andra miljöproblem måste uppmärksammas.

Svavelhalten i bunkringsolja måste sänkas till högst 1 procent. Kraven på reningsutrustning måste skärpas liksom normerna för tillåten bullernivå vid gång i trånga farleder. Naturvårdsverket bör få regeringens uppdrag att lägga fram förslag till skärpta miljökrav för sjöfart.

6. Miljövänligt flyg

Insikten om flygets miljöpåverkan har ökat. Inom luftfartsverket har ett miljöpolitiskt handlingsprogram utarbetats. På grund av luftfartsverkets begränsade huvudmannaskap för flygtrafik berör detta program i stort sett enbart flygplatserna. Här krävs liksom inom andra transportsektorer ett totalansvar för flygets miljöpåverkan.

Dagens lagstiftning har klara brister.

Miljöskyddsprövningar av nya flygplatsetableringar är enbart relaterade till förhållanden vid och närmast intill den aktuella flygplatslokaliseringen. Här bör hänsyn också tas till t.ex. den ökade flygverksamhet som en flygplats ger upphov till på en annan flygplats.

Miljöskyddet i fråga om flyg kan delas upp i flygplansrelaterad påverkan och flygplatsrelaterad miljöpåverkan.

Själva flygtrafiken står för ungefär 4 procent av trafiksektorns utsläpp av kväveoxider. Nuvarande flygplansmotorer kan i praktiken knappast renas från kväveoxider. Flyget kan därför inom en dryg tioårsperiod komma att fördubbla sin andel av kväveoxidutsläppen med förutsedd trafikutveckling.

Med de köp av flygplan inom den närmaste tiden som de svenska flygbolagen tillkännagivit kommer kolväten och övriga utsläpp utom kväveoxider att kunna minskas väsentligt. En utveckling med helt nya motorprinciper erfordras sannolikt för att komma tillrätta med den senare typen av utsläpp.

Kraftfulla åtgärder måste tillgripas. Dels genom att miljöavgifter ger incitament till en snabb övergång till renare flygplansdrift, dels genom ett intensifierat internationellt samarbete inom främst det till FN knutna internationella luftfartsorganet ICAO.

Riksdagen har på regeringens förslag beslutat om otillräckliga och felaktigt konstruerade utsläppsskatter. Eftersom flygets miljöpåverkan är allvarlig måste det vara angeläget att en miljöavgift är så hög att den avspeglar den samhällsekonomiska miljösrkostnaden, dels så utformad att den verkligen stimulerar övergången till miljövänligare flygplan. För maskiner som ger upphov till kraftiga miljöstörningar bör därför avgifterna sättas högt.

Poängen med en miljöavgift går förlorad om den som anpassat sin utrustning drabbas av avgift i exakt samma utsträckning som den som inte vidtagit någon speciell åtgärd. Vad avser buller bör en högsta nivå sättas, varöver landningsförbud råder. De bullernormer som EG avser införa bör betraktas som ett absolut minimum.

Vad avser flygplatsrelaterad miljöpåverkan bör luftfartsverkets miljöpolitiska handlingsprogram genomföras skyndsamt. Särskilt viktig är frågan om vattenmiljö, och förändringar i utsläppen av avsningskemikalier och andra använda väderberoende bekämpningsmedel vid flygplatsen. Detta bör också beaktas vid beslut beträffande nyanläggning eller vidmakthållande av flygplatser.

7. Bättre vägar

Kringfartsleder förbi såväl större städer som mindre orter ökar effektiviteten i trafikföringen. De är samtidigt en god miljöinvestering.

Säkerheten för främst oskyddade trafikanter förbättras avsevärt. Det kraftiga buller som uppkommer i tätorter med reflekterande ljud och i samband med ständiga accelerationer kan avskämmas och minskas.

Utsläppen minskar därför att fordon som kan framföras i jämn hastighet förorenar väsentligt mindre än fordon som står still och framförs med ryckig fart.

Även bränsleförbrukningen minskar i allmänhet vid jämn fart.

Vägar med bra kvalitet från trafiksäkerhetssynpunkt och dimensionerade för aktuell trafikmängd innebär möjlighet till jämn hastighet för trafiken. Jämn hastighet innebär inte nödvändigtvis hög hastighet.

Vägar som konstant är underdimensionerade och med många hinder och upprepade hastighetsnedsättningar för ökad trafiksäkerhet leder till en ojämn trafikrytm. Den ojämna trafikrytmen leder till mer skadliga utsläpp, ökad energiförbrukning och störande buller.

Att avstå från att bygga bra vägar i syfte att hindra trafik skapar ökad irritation och minskad framkomlighet. I praktiken innebär det att miljön

försämras. Till detta kommer ökade kostnader för transporter, minskad samhällsekonomisk effektivitet och ökade trafikskador.

Mot. 1988/89
T222

Bra vägar är därför bra för miljön. Dåliga vägar är dåliga för miljön.

Koncessionsprövning av vägbyggen

Ofta uppkommer stora lokala miljökonflikter i samband med en rad vägbyggen. Trafikleder och vägar riskerar att dras på ett sätt som står i strid med viktiga naturvårdsintressen.

Miljökraven måste väga tyngre också vid vägbyggen och bör provas enligt miljöskyddslagen. En allsidig belysning och konsekvensbeskrivning är viktig för att kunna utföra vägbyggen på ett för miljön acceptabelt sätt.

Prövningen ger dessutom samma insyn och möjlighet till påverkan som all annan etablering av verksamhet med risker för miljön. Detta gäller särskilt i kombination med folkpartiets krav på besvärsmöjlighet för miljöorganisationer.

F. n. har naturvårdsverket rätt att begära prövning enligt 41 § ML och vägbyggande huvudman har möjlighet att frivilligt begära prövning. Dessa möjligheter bör enligt folkpartiet kompletteras med en heltäckande bestämmelse som föreskriver att obligatorisk miljöprövning skall föregå beslut om byggande av större vägar och trafikleder.

Riksdagen har för regeringen tillkännagivit att den nu rådande ordningen för miljöfrågornas behandling i samband med de olika planeringsfaser som föregår ett vägbygge bör utvärderas vid lämplig tidpunkt och senast under 1989. Enligt folkpartiets uppfattning bör det finnas möjlighet att samordna och utforma bestämmelserna så att man dels undviker att de kolliderar med varandra, dels undviker onödig byråkrati och ett svåröverskådligt regelverk. Förslag om miljöskyddsprövning av vägar framläggs i folkpartiets motion om miljölagstiftningen.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställer vi

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande grundläggande principer för trafik och miljö samt miljöavgifter,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande ekonomiska stimulanser för utveckling av Elsbett/ELKO-motorer, vägsmotorer för personbilsdrift,¹⁾

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande principer för miljöavgifter och miljökostnadsansvar för vägtrafik och flygtrafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande uppdrag till naturvårdsverket om att lägga fram förslag till skärpta miljökrav för sjöfarten.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande intensifierad satsning på kringfartsleder.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande sambandet mellan bra vägar och bättre miljö.

[att riksdagen hos regeringen begär att naturvårdsverket får i uppdrag att lägga fram förslag till skärpta avgasnormer för personbilar fr. o. m. 1995 års modeller,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande tidigareläggning av införande av skärpta utsläppsnormer för tunga dieselfordon till 1992,²]

6. att riksdagen hos regeringen begär att naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att genomföra en omfattande informationskampanj beträffande hastigheterna inför sommarsäsongen 1989.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande möjligheterna till effektivare hastighetsövervakning än idag,³]

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande uppdrag till länsstyrelserna att kartlägga eventuella behov av sänkta fartgränser för vägar inom särskilt föroreningskänsliga områden.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av problemen kring en automatisk hastighetsövervakning innan försöksverksamhet startar,³]

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lagändring att kommuner får rätt att införa särskilda områdes- eller trängselavgifter i storstädernas cityområden, samt beträffande särskilda restriktioner i sådant område vid tillfälliga allvarliga utsläppssituationer. s. k. inversioner.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande särskild utsläppsmiljöavgift för flyget.

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande bullerrestriktioner och landningsförbud i vissa fall vid buller.

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande kemiska och andra bekämpningsmedel vid flygplatser och vid nyanläggning av flygplatser.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande höjning av skrotpremie/avgift för bilar till 1 500 kr.,²]

¹ 1988/89:N282

² 1988/89:Jo800

³ 1988/89:Ju226

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande införande av skrotpremie/avgift på däck¹]. Mot. 1988/89 T222

Stockholm den 23 januari 1989

Bengt Westerberg (fp)

Ingemar Eliasson (fp)

Karin Ahrland (fp)

Charlotte Branting (fp)

Sigge Godin (fp)

Ingela Mårtensson (fp)

Jan-Erik Wikström (fp)

Anders Castberger (fp)

Kerstin Ekman (fp)

Karl-Göran Biörsmark (fp)

Birgit Friggebo (fp)

Elver Jonsson (fp)

Anne Wibble (fp)

Lars Ernestam (fp)