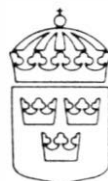


# Motion till riksdagen

1988/89:Sk683

av Sture Ericson och Nils T Svensson (båda s)  
Bränslesnåla och miljövänliga bilar



Mot.  
1988/89  
Sk683-689

Det skulle redan i dag vara möjligt att tillverka personbilar som förbrukar avsevärt mindre energi, släpper ut avsevärt mindre och renare avgaser och som kan köras på både bränslen från förnybar primäre energi (biobränslen) och bensin eller dieselolja. Dessa krav kan enligt företrädare för bilindustrin uppfyllas samtidigt och utan ombyggnad av motorn.

Problemet är att en sådan bil under det inledande skedet skulle bli 20-30 % dyrare än dagens bilar. Man gör därför bedömningen att sådana bilar inte går att sälja. Ingen biltillverkare vågar satsa på produktion av sådana bilar. Att introducera en bränslesnål och miljövänlig bilmotor på marknaden kostar miljardbelopp.

På senare år har bilarnas roll som miljöproblem allt mer uppmärksammas. De sprider kväveoxider och koldioxid i allt större mängder. Stora och dyrbara trafiklösningar i samhällets regi motiveras numera ofta med miljöargument. Utöverlagstiftning om katalysatorer har just ingenting gjorts för att göra framtidens bilar renare. Marknadskrafterna styr den motortekniska utvecklingen mot lägsta möjliga pris inom av samhället sanktionerade gränser för avgasutsläppen.

Renare bilar är inte i första hand ett tekniskt problem. Med redan känd teknik (demonstrerad i prototyper) kan motorer utvecklas som är helt överlägsna dagens i fråga om bränslesnålhet och föroreningar. Sådana motorer skulle visserligen bli dyrare än motsvarande med nu använd teknik, men i gengäld få väsentligt lägre driftkostnader. Totalkostnaden för konsumenten under bilens livslängd behöver därför inte bli högre. Alltför få bilköpare gör dock sådana kalkyler. Att samhällskostnaden skulle bli väsentligt lägre är inte heller något som styr bilköparens val.

Samhället kan dock stimulera bilköparna att välja en bil som är dyrare i inköp men billigare i drift. Det är fullt möjligt att via beskattningen förändra marknadsbetingelserna. Fordonsskatten kan utgå från fordonets bränsleförbrukning i stället för dess vikt. Avgiften för den obligatoriska bilförsäkringen kan tas ut via skatten på bilbränslet. Olycksrisken beror på hur mycket man kör bilen. Dessa förändringar kan utformas så att den samlade skattebelastningen på bilismen inte ökas. Samtidigt blir det för konsumenterna lönsammare att köpa bränslesnåla bilar.

Snabbare effekter i denna riktning kan uppnås om man exempelvis under en tioårsperiod höjer skatten på drivmedel ytterligare och använder de pengar som tas in för att sänka inköpspriset på nya bränslesnåla och

miljövänliga personbilar. Även vid denna förändring skulle det totala skatetrycket på privatbilismen kunna hållas oförändrat. Samtidigt skulle samhället göra betydande miljövinster.

Mot. 1988/89  
Sk683

Sverige bör själfallet internationellt verka för likartade skatteförändringar i andra länder för att därmed öka stimulansen för bilindustrin att mer än hittills satsa på bränslesnåla motorer.

En vanlig invändning mot skatteomläggningar av den typ som här förespråkas är att de hårdast drabbar glesbygdsmilister med långa körsträckor. Motargumentet är att bilister med långa körsträckor varje år snabbt skulle göra vinster på bränslesnåla bilar. För att motverka de kortsiktiga effekterna för glesbygdens bilister kan regionalpolitiska anpassningar naturligtvis övervägas.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen uttalar sig för snabba åtgärder för att främja försäljningen av personbilar med nya bränslesnåla och miljövänliga motorer.

Stockholm den 25 januari 1989

*Sture Ericson (s)*

*Nils T Svensson (s)*