

Nr 10

Utlåtande i anledning av väckta motioner om åtgärder för att främja produktion av elektriska bilar.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 378 av herrar Åkerlund och Enarsson samt II: 461 av herr Carlshamre m. fl. hemställas, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte dels undersöka möjligheterna att genom skattelättnader och andra lämpliga åtgärder befrämja tillkomsten av elektriska bilar för person- och godstransporter, dels för riksdagen framlägga de förslag utredningen kan föranleda.

Motionärerna framhåller att den alltmer ökande biltrafiken och framför allt den stora anhopningen av motorfordon i städer och andra tätorter har skapat för samhället besvärliga problem, till vilka bl. a. hör förorenad luft, buller, trafikstockningar och parkeringssvårigheter.

Luftföroreningarna, som till stor del är förorsakade av bilarnas avgaser, utgör en allvarlig hälsorisk. De anordningar för avgasrening på bilar som hittills framkommit är föga effektiva. Även framdeles måste man räkna med skadliga luftföroreningar från de bensin- och dieseldrivna bilarna, ehuru i mindre omfattning.

Trafikbullret har även visat sig ha stora medicinska vådor.

Trängseln med åtföljande trafikstockningar samt parkeringsproblemen betingas inte bara av det stora antalet fordon utan även av fordonens storlek. Större delen av trafiken i tätorterna är lokal och i varje personbil färdas i genomsnitt (obetydligt mer än) en person. Trängseln i trafiken såväl som parkeringsproblemen borde avsevärt lätta, om mindre fordon komme till användning för denna lokala trafik.

Alla dessa problem är aktuella i samtliga länder med utvecklad biltrafik. Man har överallt börjat enas om att elektriskt drivna bilar har just sådana egenskaper som gör dem särskilt lämpliga för trafiken i tätorterna:

de är tystgående,

de ger inga luftföroreningar,

de är billiga i drift,

de utnyttjar för batteriladdningen elström under framför allt den del av dygnet då elnäten är minst belastade och då det är svårt att finna önskad avsättning för strömmen,

de ger obetydligt slitage på vägbanan och nedbringar därigenom underhållskostnaderna för gator och vägar.

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 11 saml. Nr 10

Härtill kommer slutligen att eldrivna fordon drivs med inhemskt »bränsle».

Elbilar av den typ som i varje fall för närvarande och åtskilliga år framåt är lämpligast för svenska förhållanden skall vara av »citytyp», d. v. s. lätta fordon för högst två vuxna personer resp. för vissa godstransporter (t. ex. av post).

Hos elbilarna kan givetvis också påvisas nackdelar, t. ex. begränsad aktionsradie och hastighet, framför allt beroende på ofullkomligheter hos de ackumulatorbatterier som används som energikälla i dagens elbilar. Stora ansträngningar görs emellertid att uppfinna och konstruera effektivare strömkällor. En del resultat av detta arbete kan väntas relativt snart. Med redan befintliga ackumulatorbatterier kan man emellertid konstruera för citybruk utmärkta elbilar, och de erfarenheter som kunde göras med eldrivna fordon i dag, konstruktivt och trafiktekniskt, skulle vara till ovärderlig nytta när den tekniska utvecklingen undan för undan erbjuder nya strömkällor, bättre motorer och regleringsanordningar etc.

Motionärerna uttalar, att det borde vara av vikt att förutsättningar snarast skapas både för en marknad inom landet för elbilar och för att industrien skall ta itu med konstruktion och tillverkning av sådana. Det borde ligga i det allmännas intresse att här verka stimulerande, vilket kunde ske genom att under en övergångstid medge lättnader i fordonsbeskattningen för elektriska bilar för person- eller godstransport samt genom att främja tillkomsten av laddningsmöjligheter på parkeringsplatser.

Utskottet har berett Ingeniörsvetenskapsakademien och Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening tillfälle att inkomma med yttrande.

Ingeniörsvetenskapsakademien anför:

De framförda synpunkterna på olägenheter med förbränningsmotor-drivna bilar är i huvudsak riktiga. Detsamma gäller vad som säges om eldrivna fordon både i fråga om fördelar och nackdelar.

I fri konkurrens med bilar drivna med förbränningsmotorer har de eldrivna bilarna för närvarande små möjligheter att hävda sig annat än under speciella förhållanden.

Förslaget om en utredning i syfte att under en övergångstid medge lättnader i beskattningen för elektriska bilar m. m. synes rimligt, och akademien anser sig därför kunna tillstyrka motionernas hemställan utan att dock på den korta tid som har stått till förfogande ha haft möjlighet att mera grundligt penetrera frågan.

Föreningen anför:

När det gäller elektriska bilar befinner sig utvecklingen ännu endast i begynnelseskedet. Med dagens teknik blir elbilen ofrånkomligen alltför tung och dyrbar för att kunna mäta sig med konventionella bilar med bensin- eller dieselmotorer. Den kan ej heller tillfredsställa de krav på

prestanda och aktionsradie som man måste ställa för att bilen skall kunna anpassas till sedvanlig stadstrafik.

Det är dock ej otänkbart att nykonstruktioner på batterisidan i framtiden kan komma att ändra dessa förutsättningar, men det är i dag för tidigt att uttala sig härom.

Av vad som anförts framgår att skattelättnader ej är tillräckliga för att stimulera utvecklingen av elbilar och att frågan om åtgärder i syfte att främja tillkomsten av laddningsmöjligheter är för tidigt väckt. Föreningen vill därför avstyrka motionärernas förslag.

Utskottet

I likhet med motionärerna anser utskottet, att uppenbara fördelar står att vinna om eldrivna bilar i mer betydande omfattning kan komma att ersätta bensin- eller dieseldrivna bilar särskilt i tätortstrafik.

Batteridrivna bilar av de typer som hittills introducerats har på vissa håll i utlandet kommit till användning i icke ringa utsträckning för speciella ändamål, där den begränsade aktionsradien icke medför större olägenhet. Elbilarnas konkurrenskraft i förhållande till bilar av konventionell typ torde dock i avgörande mån bero på om utvecklingen leder till att man kan framställa elbilar som tillåter längre körsträckor och högre hastigheter. Sådana faktorer får antagas vara av stor betydelse även för de trafikanter som främst använder sina fordon i lokal trafik.

Av intresse synes här särskilt vara det omfattande utvecklingsarbete i fråga om bränsleceller, som bedrivs på skilda håll och även i Sverige. Det är emellertid sannolikt, att detta arbete ännu icke på flera år kan avsätta resultat, som kan tillämpas i kommersiell skala inom bilindustrien.

Enligt utskottets mening torde beskattningsfrågorna f. n. ha mindre betydelse för produktions- och köpinriktningen beträffande elbilar. Utskottet vill dock erinra om att bilskatteutredningen enligt sina direktiv bör ange riktlinjerna för att passa in även andra drivmedel än de nu gängse i skattesystemet, om det bedöms som sannolikt att sådana drivmedel skulle komma till större användning inom en inte alltför avlägsen framtid. Principen om konkurrensneutralitet bör därvid alltjämt gälla vid val av drivmedelsskatter som beskattningsform. Utredningen bör emellertid se vägtrafikbeskattningen som en helhet.

Utskottet vill vidare erinra om att utredningen rörande vägtrafikens kostnadsansvar har i uppdrag att förutsättningslöst pröva vilka kostnader för det allmänna, som bör hänföras till vägtrafiken med utgångspunkt från att varje trafikgren själv bör svara för de kostnader den förorsakar. Inom ramen för ett sådant uppdrag synes även ligga en bedömning av vissa av de miljömässiga olägenheter som orsakas av nu förekommande bensin- och dieseldrivna bilar.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att de likalydande motionerna I: 378 och II: 461 icke må
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 mars 1967

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Sörlin*, Hellebladh, Eric Gustaf Peterson, Axel Kristiansson*, Hedlund, Yngve Persson*, fru Elvy Olsson*, herrar Helge Karlsson, Wååg, fru Hamrin-Thorell och herr Blomquist; samt

från a n d r a kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg*, herrar Hamrin i Kalmar, Dickson*, Haglund, Rimås*, Wikner, Larsson i Borrby, Nilsson i Bästekille, Rask, Johansson i Växjö och Hugosson.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.