

Tillaga til þingsályktunar

um aðgerðir til að draga úr mengun og vegsliti af völdum bifreiða.

Flm.: Jóhann Ársælsson, Ásta R. Jóhannesdóttir, Einar Már Sigurðarson,
Mörður Árnason, Anna Kristín Gunnarsdóttir, Rannveig Guðmundsdóttir.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa og leggja fyrir Alþingi tillögur sem miði að því að draga úr vegsliti, mengun og kostnaði af völdum bifreiða. Hugað verði meðal annars að breytingum á álögum hins opinbera, svo sem tollum, vörugjöldum og þungaskatti, í þeim tilgangi að auka notkun dísilbíla og fjórhjóladrifsbifreiða og að sérstökum aðgerðum til að draga úr notkun nagladekkja

Greinargerð.

Þingsályktunartillaga þessi var lögð fram á 127. og 128. löggjafarþingi en varð ekki útrædd og er nú lögð fram nokkuð breytt.

Drjúgur kostnaður og margs konar vandamál hljótast af mikilli umferð bifreiða hér á landi og fara síst minnkandi. Mest kveður að þessum vanda í þéttbýli og því þarf að vinna gegn honum í náinni samvinnu við forsvarsmenn sveitarfélaga.

Mengun, vegslit og kostnaður vegna árekstra af völdum illa búinna bifreiða er mikil en fram til þessa hafa stjórnvöld þó ekki beitt ýmsum hagrænum aðgerðum sem augljóslega gætu dregið úr vandanum. Notkun dísilbifreiða sem eyða mun minna eldsneyti og menga minna en bensínbifreiðar gæti skipt verulegu máli í náinni framtíð til að draga úr mengun. Stefna stjórnvalda hvað varðar þungaskatt hefur ekki ýtt undir að bifreiðaeigendur kaupi frekar slíkar bifreiðar. Þvert á móti hafa stjórnvöld með óréttlátum þungaskatti á dísilbíla komið í veg fyrir kaup á þeim. Bensínbílar eru skattlagðir á hvern lítra sem þeir eyða en dísilbílar með þungaskatti sem beitt er þannig að hagkvæmara er að kaupa bensínbíla þó að þeir eyði 25–50% meira eldsneyti. Dísilbílum hefur fjölgað mun meira í nágrennlöndum okkar. Þannig voru þeir einungis 13,6% af innfluttum bílum á Íslandi árið 2001 en í nágrennlöndunum var markaðshlutdeild þeirra um 32% árið 2000 og verður væntanlega um 40% árið 2004.

Allan síðasta áratug lýstu sitjandi fjármálaráðherrar því ítrekað yfir að til stæði að breyta þungaskattskerfinu. Þær fyrirætlanir snúast um allan bílaflotann en mikill og almennur stuðningur er við málið meðal þingmanna. Ekki hefur enn dregið til niðurstöðu í málinu. Fjármálaráðherra lagði þó frumvarp til laga um olíugjald fyrir Alþingi á síðasta vetri, en engin áhersla var lögð á að ljúka umfjöllun þess á því þingi. Fleira en upptaka olíugjalds getur haft áhrif á fjölgun dísilbifreiða. Ástæða væri til að skoða þann möguleika að hafa innflutningstolla mismunandi með tilliti til mengunar.

Vegslit vegna notkunar nagladekkja er afar mikið og það veldur töluverðri ryk- og tjöru-mengun. Ef mögulegt er að draga úr notkun nagladekkja án þess að slysa aukist og draga með því úr rykmengun og spara stórfé í viðhaldi gatna er mikið í húfi. Veðurfar er hér afar breytilegt milli vetra og segja má að suma vetur hafi bifreiðaeigendur ekið á negldum

dekkjum allan veturinn þótt þörfin fyrir búnaðinn hafi ekki verið fyrir hendi nema í tvær til þrjár vikur. Þess vegna þarf m.a. að kanna hvort hægt sé að hafa áhrif á að dekkjaþjónustur fari að bjóða upp á tæknivædda geymslu dekkja á felgum. Þar yrði boðið upp á hröð og ódýr skipti sem gætu þá farið fram oftar en ella. Þetta gæti haft mikinn sparnað í för með sér fyrir bifreiðaeigendur vegna minni kostnaðar við nagladekkinn en ekki síður fyrir opinbera aðila í viðhaldi gatna.

Margir furða sig á að stjórnvöld hafi ekki ýtt undir notkun fjórhjóladrifsbifreiða þó að vitað sé að slíkar bifreiðar séu mun öruggari í hálfu og við erfiðar akstursaðstæður en eindrifs bifreiðar. Þetta hefur margra ára reynsla Íslendinga af notkun slíkra bíla sannað. Bifreið á góðum vetrardekkjum, þótt ónegld séu, með drif á öllum hjólum er miklu öruggari til notkunar í misjafni vetrarfærð í þéttbýli en eindrifs bifreið á negldum dekkjum. Því er ástæða til að hvetja til notkunar fjórhjóladrifsbifreiða. Slíkt mætti m.a. gera með sérstökum afslætti innflutningsgjalda. Bifreiðar með fjórhjóladrifi eru nokkuð dýrari en bifreiðar með hefðbundnum drifbúnaði. Þess vegna verða innflutningsgjöld og tollar hins opinbera á þær nokkru hærri. Flutningsmenn telja sig í þessari greinargerð færa rök fyrir því að þetta ætti að vera þverfugt vegna jákvæðra áhrifa eiginleika slíkra bíla í umferðinni. Einnig þarf að leita leiða til að hvetja eigendur fjórhjóladrifsbifreiða til að nota frekar góð ónegld vetrardekk en nagladekk.

Þá leggja flutningsmenn til að skoðað verði hvort taka beri upp staðbundið gjald á notkun nagladekkja í þéttbýli en slíkt fyrirkomulag hefur verið í gildi í Ósló síðustu ár með svo góðum árangri að stjórnvöld hyggjast koma því á í fleiri borgum í Noregi. Slíkt fyrirkomulag mundi gilda um allar bifreiðar sem ekið er um viðkomandi svæði en í tengslum við slíka breytingu yrði að tryggja mjög góða hreinsun gatna. Hugsanlegt er að það gæti hentað á höfuðborgarsvæðinu og þarf að skoða þá hugmynd gaumgæfilega.

Með samræmdum aðgerðum mætti draga verulega úr mengun og kostnaði við umferð í þéttbýli. Sterk rök eru m.a. fyrir því að vel búin fjórhjóladrifsbifreið sé fullkomlega hæf til vetraraksturs. Það er skoðun flutningsmanna að fjölgun fjórhjóladrifsbifreiða auki öryggi í umferðinni og að þær hugmyndir sem settar eru fram í tillögunni gætu einnig dregið úr mengun og slysaþættu. Einnig væri vel framkvæmanlegt að draga verulega úr vegsliti og þar með mengun og kostnaði með þeim ráðstöfunum sem hér eru settar fram. Tillagan boðar ekki neina byltingu en mun sýna ef samþykkt verður jákvæða viðleitni stjórnvalda til að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfið. Með framkvæmd hennar yrði beitt hagrænum leiðum til að draga úr vegsliti, mengun og slysaþættu af völdum bifreiða.