

Jordbruksutskottets betänkande

1983/84:3

om luftvård

Motioner

I motion 1982/83:335 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att minska luftföroreningarna från motorfordon, innebärande att det av riksdagen år 1979 begärda åtgärdsprogrammet genomförs och en tidsplan för övergång till blyfri bensin fastläggs.

I motion 1982/83:634 av Lars Ernestam och Börje Stensson (båda fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av blyfri regularbensin.

I motion 1982/83:1094 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att användningen av skiffer till förbränning inte skall tillåtas.

I motion 1982/83:1455 av Gunnel Jonäng (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att undersöka förekomsten av fotokemiska oxidanter i Sverige och deras eventuella inverkan på människor och växtlighet, framför allt barrskog.

I motion 1982/83:1456 av Gunnel Jonäng (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att åstadkomma en internationell konvention till skydd för ozonlagret.

I motion 1982/83:1657 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, med hänvisning till vad som anförts i motion 1982/83:1655, att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till ett aktivt samarbete med EG, i syfte att nå gemensamma bestämmelser om bl. a. bilavgaser.

Bakgrund

Bilavgaser

Med den ökande bilismen har föroreningar från bilarna bl. a. genom avgasutsläpp blivit en dominerande miljöfråga. Avgaserna innehåller bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxider, blyföreningar och sot. Sedan 1946 har man i Sverige tillsatt bly i bensinen för att höja knockningsbeständigheten i högkomprimerade motorer. År 1963 infördes viss maximering av blyhalten för att skydda personal som hanterar bensin. Reglerna har sedermera skärpts i olika omgångar. Ocnighet har emellertid rått vid riskbedömningen, framför allt i frågor om blyets giftverkan i den utspädning blyet får genom avgaserna. Från industrihåll och visst medicinskt håll har länge hävdats att blyet i

bensinen är tämligen harmlöst medan andra forskare menat sig kunna härleda bl. a. skador på centrala nervsystemet hos framför allt barn från avgasexponering.

Gällande ordning

Trafiken omgärdas i miljöhänseende av en rad bestämmelser. Enligt miljöskyddslagstiftningen (1969:387, 1981:574) utgör byggande av fasta trafikaneläggningar som vägar och gator miljöfarlig verksamhet. Tillståndsgivningen regleras i främst väglagstiftningen varvid även miljöskyddsintresset skall beaktas. För hälsoskyddet inom varje kommun svarar kommunen enligt hälsoskyddslagen (1982:1080). Kommunen skall i sin planering verka för åtgärder för att hindra uppkomsten av resp. undanröja sanitära olägenheter, dvs. störningar som kan vara skadliga för människors hälsa och inte är ringa eller helt tillfälliga.

Regler om fordonskrav ges i fordonskungörelsen (1975:595). Enligt bilavgaskungörelsen (1972:596), BAK, gäller skärpta bestämmelser om avgasrening fr. o. m. 1976 års modeller. Naturvårdsverket har i SNVFS 1981:3 utfärdat tillämpningsföreskrifter för avgasrening.

Motorbensinens sammansättning regleras med stöd av lagen (1973:329) och kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor. Bensin får ej innehålla mer än 0,15 gram bly per liter bensin.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har under ett par decennier nästan varje år yttrat sig över olika förslag till begränsning av luftföroreningar från bilar. År 1966 avslogs motioner om obligatoriska avgasrenare på motorfordon med hänvisning till att ett utvecklingsarbete på bilavgasområdet redan inletts. Hösten 1968 uttalade sig riksdagen för successiv övergång till blyfri bensin (2LU 1968:55). Våren 1979 riktade riksdagen på förslag av jordbruksutskottet ett tillkännagivande till regeringen om behovet av snara och verkningsfulla åtgärder mot bilavgasens hälso- och miljöeffekter. Regeringen borde utarbeta ett samlat åtgärdsprogram mot bilavgasproblemen. Åtgärder borde vidtas för att förbättra efterlevnaden av de krav på motorfordon i avgasreningshänseende som gäller enligt bilavgaskungörelsen. Utskottet underströk även vikten av att en tidsplan snarast fastställdes för en fullständig avveckling av blytillsatser i bensinen för att därigenom påskynda nödvändiga omläggningar i berörd industri (JoU 1978/79:22, rskr 1978/79:266).

Hösten 1980 anförde utskottet att åtgärderna för att minska bilavgasernas miljöstörningar borde genomföras samtidigt med införandet av alternativa drivmedel och att övergång till oblyad bensin senast borde ske i detta sammanhang (JoU 1980/81:14, rskr 137).

Sedermera har riksdagen lämnat utan erinran ett regeringsuttalande om

introduktion av alternativa drivmedel (prop. 1982/83:100 bil. 14 s. 12 ff., NU 1982/83:33 s. 65 ff.). Det framgår att regeringen i likhet med oljeersättningsdelegationen anser att de statliga insatserna främst bör gå ut på att utveckla användningen av M 100-bränsle, dvs. ren metanoldrift. Enligt propositionen har blandbränslealternativet förlorat i aktualitet. Vad gäller etanol framhålls att produktionskostnaderna är för höga för att etanol skall kunna utgöra ett alternativ till bensin. Det är enligt OED t. o. m. tveksamt om etanol kan komma att bli ekonomiskt för användning vid låginblandning av alkoholer i bensin.

Bilavgaskommittén

Den första trepartiregeringen tillsatte år 1977 en utredning, bilavgaskommittén, med uppgift att utifrån en bedömning av hälso- och miljöriskerna med bilavgaser överväga och föreslå åtgärder för att minska de luftföroreningsproblem biltrafiken medför. Kommittén borde enligt direktiven även överväga införandet av gränsvärden för luftkvalitet för nu aktuella föroreningar. I tilläggsdirektiv har kommittén fått i uppdrag att bl. a. framlägga en tidsplan för övergång till helt blyfria motorbränslen.

Bilavgaskommittén har i maj 1983 överlämnat sitt slutbetänkande *Bilar och renare luft* (SOU 1983:27) jämte en av statens miljömedicinska laboratorium (SML) utarbetad bilaga, *Hälsorisker till följd av bilavgaser* (SOU 1983:28), till regeringen.

Kommittén konstaterar att biltrafiken i dag är av helt övervägande betydelse när det gäller föroreningshalterna i tätortsluften. De krav på avgasrening som hittills har införts i Sverige har inte kunnat minska bilavgasutsläppen i väsentlig utsträckning, beroende på att bilparken ökat och på att bilarna fått ökad livslängd.

Bilismen svarar för nästan hela utsläppet av koloxid i Sverige. Koloxidhalten i luften ligger på många håll i både storstäder och mindre städer på nivåer betydligt över WHO:s riktvärden. Höga koloxidhalter innebär hälsorisker för personer med besvär i hjärt- och kärlsystemet. Bilismens bidrag till kväveoxidbelastningen och kolvätebelastningen är betydande och svarar för ca 60 % av de totala utsläppen i Sverige.

Genom reaktioner mellan kväveoxider och fotokemiskt reaktiva kolväten bildas ozon (O_3) och många andra oxidanter. De högsta halterna av oxidanterna uppstår inte i tätorternas centrala delar utan i förorter på läsidan om dem. Stark ozonkoncentration i luften ger upphov till s. k. smog. Smogen i Los Angeles är det mest kända exemplet. Ozon och övriga oxidanter medför både hälsorisker och skadliga effekter på växtligheten, bl. a. tallskog och vissa grödor.

Diesellavgaser – men icke bensinavgaser – innehåller svaveldioxid. På gator med många dieseldrivna fordon kan trafikens bidrag till halten av

svaveldioxid vara betydande. Svaveldioxid och partiklar har en irriterande effekt på luftvägarna.

Luftföroeningarna från bl. a. bilismen torde enligt kommittén bidra till den högre förekomsten av cancer i storstäderna, troligen i kombination med rökning. Både bensin- och dieselavgaser innehåller cancerogena och mutagena ämnen. Utsläppen av sådana ämnen har ökat sedan 1950-talet. Per kilometer släpper dieselbilar ut mer mutagen aktivitet i partikelfasen än bensindrivna bilar. Mer exakta jämförelser mellan de båda bränsleslagen är enligt utredningen svåra att göra.

Kommittén har låtit utföra ingående undersökningar för att kunna bedöma vilka hälsorisker blyet i bensinen medför och vilka konsekvenserna skulle bli om vi i Sverige övergick till oblyad bensin. I SML:s rapport om hälsorisker till följd av bilavgaser har ett avsnitt ägnats åt bly. Sammanfattningsvis ligger enligt SML den genomsnittliga halten av bly i blod (PbB-halten) i många länder, bl. a. i Europa, nära värden som kan medföra medicinska risker. Sverige har internationellt sett låga PbB-halter i genomsnitt. Många vuxna män har dock halter nära de lägsta nivåer där man ser effekter på blodbildning och det perifera nervsystemet. En del barn – vilka är känsligare än vuxna för effekter av bly – har halter som ligger nära den lägsta effektnivån för påverkan på det centrala nervsystemet (CNS). Blyet i bensin bidrar signifikativt till den totala blybelastningen även om data saknas för att kvantifiera bidraget. Eftersom bly kan orsaka allvarliga hälsoeffekter, den lägsta effektnivån för CNS-påverkan hos barn är osäker och små säkerhetsfaktorer gäller för vissa individer, är det angeläget att blyexponeringen inte ökar. I stället bör så långt möjligt åtgärder vidtas för att minska de halter som finns i dag. Det är dock utan ytterligare utredningar inte möjligt att avgöra de olika källornas relativa betydelse. Sådana utredningar är angelägna, anför SML.

I SML:s rapport redogörs även för en undersökning som genomförts för att särskilt belysa besvärssupplevelser vid bilavgasexponering. I undersökningen har befolkningen i tre orter (Stockholm, Västerås och Umeå) angett höga (46–61 %) besvärshäufigheter till följd av bilavgaser. Enligt SML visar undersökningarna att dagens situation måste betraktas som klart oroande. Resultaten talar för att betydande grupper av känsliga personer besväras väsentligt mer än genomsnittsmänniskan och indikerar att luftföroeningarna kan förvärra vissa luftvägssymtom även om kliniska tester inte visat något samband mellan dessa effekter och luftföroeningarna.

Mot bakgrund av de olägenheter som bilavgaserna vållar i dagens situation diskuterar kommittén prognoser för utvecklingen fram till sekelskiftet för olika trafikintensitet och med olika åtgärder för att begränsa de skadliga utsläppen. Kommittén har som mål för planeringen angett att WHO:s riktvärden för luftkvalitet skall klaras år 2000 på alla platser där människor normalt uppehåller sig.

Det är enligt kommitténs bedömning varken möjligt eller lämpligt att lösa

problem med bilavgaser med hjälp av enbart ytterligare trafikplaneringsåtgärder. Det är visserligen möjligt att med sådana åtgärder begränsa lokalt höga avgashalter, men andra problem som exempelvis bilavgasernas bidrag till cancerrisker, blytillsatser, försurning och oxidantbildning kan inte klaras med hjälp av trafikplaneringsåtgärder utan att andra viktiga mål för samhällsplaneringen skulle åsidosättas. Det enda realistiska sättet att komma till rätta med hälso- och miljöproblemen med bilavgaser är att utnyttja bästa tillgängliga teknik för avgasrening på fordonen, anser kommittén.

Fem olika avgasreningssystem jämförs med varandra, nämligen 1) det nuvarande svenska s. k. A 10-systemet, 2) det s. k. ECE-reglementet 15/04 som enligt beslut i EG skall tillämpas fr. o. m. 1986 (1987 års bilmodeller), 3) ett västyskt förslag till skärpningar av EG-kraven (kallat UBA-förslaget), 4) det förslag som skall införas i Schweiz 1986 samt 5) USA:s katalysrening vilket sistnämnda kräver blyfri bensin. Vid kommitténs bedömning av de olika alternativen avvisas ECE-reglementet 15/04. Det skulle innebära en klar försämring av bilavgassituationen och kan inte förenas med de krav som bör ställas på miljö kvaliteten. Det västtyska UBA-förslaget motsvarar ungefär nuvarande svenska krav. Kommittén bedömer emellertid en harmonisering av avgaskraven inom EG på den nivå det västtyska förslaget anger som avlägsen. Enligt kommittén är dessutom en skärpning av de svenska avgaskraven angelägen av hälso- och miljöskäl.

De krav som Schweiz infört fr. o. m. 1987 års modeller innebär att bästa möjliga teknik vid blyad bensin utnyttjas. Man har visserligen begränsade erfarenheter av denna teknik som dock bedöms fullt genomförbar. Ett införande i Sverige av USA-83-krav skulle enligt kommittén innebära att den bästa avgasreningsteknik som i dag finns i produktion behöver utnyttjas. Denna teknik finns utvecklad och i produktion för de nordamerikanska och japanska marknaderna. Den innebär för flertalet bensinbilar katalysatorrening. Denna reningsteknik förutsätter införande av blyfri bensin (max 0.013 g bly/l).

I följande tabell redovisas effekterna av de olika alternativen.

Beräknade relativa utsläpp (%) per bil enligt alternativa avgaskrav (A 10-prov)

Reglemente	Nya bilar (6 400 km)			Begagnade bilar (80 000 km)		
	kol-oxid	kol-väten	kväveoxider	kol-oxid	kol-väten	kväveoxider
A 10	100	100	100	145	150	115
ECE 15/03	130	145	125	175	200	125
ECE 15/04	115	140	155	155	195	155
USA-83	30	20	25	75	65	60
Schweiz-87	40	40	60	95	95	85
UBA-förslaget	40	50	100	95	105	120

Kommittén konstaterar emellertid att man i Västeuropa ännu inte säljer blyfri bensin. Eftersom bilar med katalysatorrening inte kan köras på blyad bensin skulle svårigheter uppstå för svenska bilar utanför landets gränser om USA-kraven infördes obligatoriskt i Sverige. Kommittén föreslår därför att internationella förhandlingar inleds i syfte att uppnå bredast möjliga överenskommelse om ett åtgärdsprogram som dock bör genomföras om tillfredsställande överenskommelse inte uppnås. Enligt åtgärdsprogrammet bör Schwiez-87-kraven införas som obligatoriska grundkrav fr. o. m. 1988 års bilmodeller. Samtidigt bör den svenska marknaden erbjudas frivillig möjlighet att certifiera, leverera och köpa bilar enligt USA-83-krav. Oplyad/blyfri bensin införs från 1985/87. Skattereglerna anpassas så att övergången till katalysatorrening och blyfri bensin främjas.

När det gäller dieselfordon föreslår kommittén att federala USA-krav införs med 1988 års modeller. Naturvårdsverket bör utreda lämpligt system att premiera bussar som inrättas efter de strängare avgaskrav som från 1984 gäller i Kalifornien.

Kommittén föreslår vidare bl. a. att riktlinjer för luftkvalitet införs med avseende på koloxid, kväveoxid och ozon.

I en reservation till utredningen ansluter sig ledamoten Sven Eric Lorentzon till den principiella målsättningen. Han anser dock att Sverige inte bör införa obligatorisk avgasrening enligt den schweiziska modellen om inte tillfredsställande internationella överenskommelser kan uppnås. Även när det gäller främjandet av övergång till blyfri bensin bör följsamhet till utvecklingen i Europa eftersträvas, anser reservanten.

Miljöskyddsutredningens betänkande

Miljöskyddsutredningen har i sitt slutbetänkande Bättre miljöskydd II (SOU 1983:20) sökt finna vägar att minska motortrafikens miljöstörningar som yttrar sig i bl. a. buller och luftföroreningar. Utredningen har funnit att de bestämmelser i främst byggnads- och väglagstiftningarna som skall reglera miljöskyddsintresset vid byggande av gata och väg är otillräckliga. Den nuvarande prövningsordningen bör därför kompletteras med möjligheter till obligatorisk prövning enligt miljöskyddslagen. Miljömyndigheterna och övriga motstående intressen bör härigenom få möjlighet att på ett tidigt stadium ingripa i planeringsprocessen och ställa krav beträffande lokaliseringsfrågor, utformning av skyddsåtgärder m. m., framhåller utredningen. Betänkandet bereds f. n. i jordbruksdepartementet.

Internationell utveckling

Enligt ett EG-direktiv får blyfri bensin icke saluföras inom den europeiska gemenskapen.

Under våren har emellertid den brittiska regeringen meddelat sin avsikt att

införa oblyad bensin senast från 1990 för att nedbringa spridningen av det giftiga blyet i miljön. Någon direkt koppling till skärpta avgasreningskrav har icke angivits. I juli 1983 beslöt den västtyska regeringen att införa regler om blyfri bensin och obligatorisk katalysatorrening för nytillverkade bilar fr. o. m. den 1 januari 1986. Syftet med den tyska åtgärden var i första hand att minska takten i den pågående skogsdöden som anses ha samband med försurningen. Ett genomförande anses dock kräva ändring av ovan nämnda EG-direktiv om förbud mot blyfri bensin och rimligtvis även diskussion inom Gemenskapen om avgasreningskraven. Hittillsvarande förhandlingar om avgasreglerna i EG har varit synnerligen tidskrävande då åsikterna om erforderliga krav går vitt isär i de olika medlemsländerna.

Utnyttjande av skiffertillgångarna

Inom ramen för 1981 års energikommittés (EK 81) arbete har en särskild rapport (Ds I 1983:20) utarbetats om möjligheterna att utnyttja svensk alunskiffer. Av rapporten framgår bl. a. följande.

Alunskiffer innehåller mineral och metaller samt en organisk substans – kerogen – med ett betydande bränslevärde. De svenska alunskifferna anses utgöra vår största fossila bränslereserv med ett värmeinnehåll motsvarande 5 miljarder ton olja. Utvinning av de olika beståndsdelarna i skiffer har pågått i Sverige sedan länge, bl. a. i Ranstad, där man under en period avsåg framställa uran. År 1978 inleddes ett treårigt forskningsprogram med inriktning på processutveckling för utvinning av hela innehållet i alunskiffen.

Enligt rapporten medför en förbränning av alunskiffen stora problem med svavelhanteringen och förefaller vara ekonomiskt möjlig endast i samband med en utvinning av andra ämnen ur skiffer som uran m. m. Däremot torde möjlighet finnas att genom förgasning utvinna fossil energi ur skiffen. Utvinningen är förenad med åtskilliga miljöproblem av såväl kortvarig som långvarig natur. Särskilt de sistnämnda som bl. a. sammanhänger med läckage av metaller och radon till vatten och luft vid deponering av restprodukter är enligt rapporten svåra att komma till rätta med. Eftersom brytningen av alunskiffen med största sannolikhet kommer att ske i dagbrott, ingår i brytningsplaneringen en återfyllning av dagbrottet med restprodukter.

Sammanfattningsvis kan utvinning av fossil energi ur alunskiffen enligt rapporten bli av intresse i slutet av 1990-talet både ur ekonomisk och försörjningsmässig synvinkel. Utvecklingsarbetet avseende alunskifferförgasning bör därför fortsätta, anförts i rapporten.

Ozonskiktet

Ozonskiktet, som finns på en höjd av 15–20 km över jordytan, fungerar som ett skydd mot den ultraviolettera strålningen från solen. Ozonskiktet har visat sig vara känsligt för påverkan från miljöföroreningar. Bl. a. har forskningen påvisat att vissa klorfluorkol-(CFC)-föreningar, med ett handelsnamn kallade freoner, med stor sannolikhet verkar nedbrytande på ozonskiktet. Den ökade ultraviolettera strålning som skulle bli följden om ozonlagret tunnades ut kan enligt forskningen åstadkomma ökad hudcancerfrekvens och svåra skador på miljön, bl. a. plankton och fiskägg. I Sverige är av detta skäl import och tillverkning av sprayförpackningar med CFC-föreningar som drivmedel förbjudna sedan den 1 juli 1979.

Riksdagen har vid ett flertal tillfällen behandlat hotet mot ozonskiktet i stratosfären orsakat bl. a. av den ökande användningen av CFC-föreningar. Utskottet redovisade våren 1982 att frågan om en internationell begränsning av freonanvändningen under de senaste åren förts vidare samtidigt som nya forskningsrön lagts fram. FN:s miljöstyrelse UNEP hade vid sitt möte i april 1981 beslutat inleda arbetet på en internationell konvention på området. Förslag till konventionstext hade utarbetats på svensk och nordisk sida samt vidare diskuterats av en arbetsgrupp inom UNEP (JoU 1981/82:28). FN:s miljöstyrelse har vid sitt möte i april 1983 uttalat att det fortsatta konventionsarbetet borde bedrivas så att förslag till konventionstexter läggs färdiga för undertecknande vid styrelsens nästa möte, i april 1984.

Utskottet

I betänkandet behandlar utskottet ett antal motioner om luftvård m. m. vilka väckts under den allmänna motionstiden i januari 1983. Tre av motionerna handlar om bilavgasrening för förbättring av luften medan en fjärde uppmärksammar den ozonbildning (smog) som i stor utsträckning kan härröras från bilavgaserna. I två motioner tas frågor upp om andra föroreningar.

Bilavgaser

Enligt partimotion 1982/83:335 (vpk) bidrar motorfordonen till försurningen genom utsläpp av kväveoxider. Bilavgaserna innehåller även andra hälsofarliga ämnen som kolmonoxid, kolväten varav en del är cancerframkallande, samt bly. Motionärerna anser att hygieniska gränsvärden borde införas för dessa skadliga ämnen i utomhusluften i våra tätorter och kring våra industrier. De anser även att blytillsatsen i bensin bör avvecklas.

Enligt motion 1982/83:634 (fp) har samhället hittills gjort förvånansvärt litet för att förbättra luftföroreningssituationen även om avgasreningskraven successivt har skärpts och blyhalten i bensinen sänkts. Trots att Sverige ligger

i främsta ledet i Europa när det gäller insatser mot bilavgaser, ligger vi långt efter USA och Japan. Motionärerna anser att underlag finns för ytterligare åtgärder när det gäller bly i bensin. Motiven till motion 1982/83:1657 (m) utvecklas i den moderata kommittémotionen 1655 om bilismens roll i trafiken. Motionärerna anser att det är viktigt att debatten med krav på avgasbegränsningar drivs vidare men att det också är viktigt att inse att den svenska bilmärknaden är tämligen liten. Vi bör därför följa den internationella utvecklingen när det gäller att ställa avgaskrav. I motion 1882/83:1455 (c) tas luftföroreningsproblem upp som sammanhänger med bildande av fotokemiska oxidanter, bl. a. ozon, i storstadsområden. Fenomenet kallas fotokemisk SMOG. Enligt motionen kan ozon vålla irritation i ögon och slemhinnor och innebär även ett hot mot barrskogen.

Utskottet vill med hänvisning till vad som anförts i den inledande bakgrundsredogörelsen erinra om att föroreningar från bilar genom bl. a. avgasutsläpp med den ökande bilismen blivit en dominerande miljöfråga. Avgaserna innehåller bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxider, blyföreningar och sot. Sedan slutet av 1960-talet har bestämmelser införts om avgasrening, vilka sedermera skärpts såväl vad avser innehåll som tillämpning. Blyhalten i motorbensinen har numera nedbringats väsentligt. I riksdagen har frågorna om bilavgaser och deras inverkan på luften och på människors hälsa varit föremål för många debatter. Våren 1979 begärde riksdagen att regeringen skulle utarbeta ett samlat åtgärdsprogram mot bilavgasproblemen. Bl. a. borde en tidsplan snarast fastställas för en fullständig avveckling av blytillsatser i bensinen.

Under innevarande år har 1977 års bilavgaskommitté avlämnat sitt huvudbetänkande.

I betänkandet behandlas de frågor som tagits upp i de nu aktuella motionerna, såväl frågan om införande av blyfri bensin som gränsvärdesproblematiken, ozonproblemet och de internationella aspekterna på avgasreningssystemet. Kommittén sätter upp som mål att luftföroreningarna vid kommande sekelskifte bör hållas inom de riktvärden som angivits av Världshälsoorganisationen, WHO. För att nå en sådan standard bör enligt kommittén helst bästa tillgängliga avgasreningsteknik användas. Den bästa tillgängliga avgasreningen nås med blyfri bensin. Med hänsyn till att blyfri bensin inte saluförs i andra västeuropeiska länder föreslår kommittén att ett dubbelt system införs och att bilar fr. o m. 1988 års modeller skall vara försedda med antingen det avgasreningssystem som beslutats av Schweiz (minimikrav) eller – frivilligt – katalytisk avgasrening enligt USA-modell, vilket kräver blyfri bensin. Enligt förslaget bör även ingående konsultationer föras med andra europeiska länder i syfte att nå fram till gemensamma regler.

Det får med hänsyn till det anförda förutsättas att de problem som tas upp i motionerna inom en snar framtid kommer under regeringens prövning. Utskottet utgår ifrån att, med hänsyn till de stora problem som bilavgaserna förorsakar, frågan kommer att behandlas skyndsamt och att ett samlat

åtgärdsprogram enligt 1979 års riksdagsbeslut kommer att framläggas. Enligt utskottets mening visar även de inledningsvis redovisade avsiktsförklaringar som avgivits av de brittiska och västtyska regeringarna om övergång till blyfri bensin och till vilka även bl. a. den holländska regeringen anslutit sig, att insikten om luftföroreningarnas skadeverkningar vinner ökad terräng inom den västeuropeiska gemenskapen. Jordbruksministern har i riksdagen nyligen förklarat att regeringen kommer att tillvarata varje möjlighet att få en bred internationell uppslutning bakom effektiva åtgärder för att komma till rätta med bilismens luftföroreningsproblem. Utskottet tar fasta även på denna deklaration. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 1982/83:335, yrkande 3, 1982/83:634, 1982/83:1455 och 1982/83:1657.

Skifferbränning

I motion 1982/83:1094 framhåller centerpartiet att skifferbrytning i många fall hotar värdefull kulturmark och att den kan ge allvarliga och varaktiga miljöstörningar. Vid skifferförbränning frigörs stora mängder skadliga ämnen, hävdar motionärerna och yrkar därför att förbränning av skiffer icke skall tillåtas.

Utskottet får erinra om att möjligheten att utnyttja svensk alunskiffer nyligen varit föremål för utredning inom ramen för 1981 års energikommittés verksamhet. I rapporten (Ds 1983:20) framhålls att brytning och användning av skiffer är förknippat med åtskilliga miljöproblem, bl. a. när det gäller återställande av marken efter brytningen samt när det gäller deponering av resterna efter användningen. Utvinning av värmeenergi ur skiffen genom förbränning är enligt utredningen förbunden med stora problem medan däremot möjligheterna ta ut energi genom förgasning bedöms mera lovande. Enligt utskottets mening måste även det förhållandet uppmärksammas att en eventuell skifferbrytning, som på grund av mineralens utbredning sannolikt måste ske i dagbrott, skulle komma att beröra stora arealer kultur- och jordbruksmark. Då de frågor som aktualiseras i motionen kommer att vidare behandlas av energikommittén för vidare prövning av regeringen, bör motionen såvitt nu är i fråga (yrkande 5) icke föranleda någon riksdagens ytterligare åtgärd.

Ozonskiktet

I motion 1982/83:1456 (c) framhålls att det ozonlager som på 20–40 km höjd omsluter jorden och som skyddar jorden mot den ultravioletta strålningen är hotat genom utsläpp av s. k. freongas. Motionären anser det mycket angeläget att få till stånd en internationell konvention till skydd för ozonlagret.

Utskottet får erinra om att, som inledningsvis framhållits, ett omfattande

internationellt arbete pågår, bl. a. inom FN:s miljöstyrelse UNEP, för att minska utsläppen av de beständiga klorfluorkolföreningar som anses utgöra ett hot mot ozonskiktet i stratosfären. I det konventionsarbete som pågår har Sveriges representanter spelat en framträdande roll. Enligt vad utskottet erfarit skall förslag till en konventionstext om skydd för ozonskiktet samt till ett första protokoll om förbud mot sprayflaskor innehållande s. k. freon enligt planerna föreligga för undertecknande vid UNEP:s nästa möte, i april 1983. Med det anförda torde motionen få anses besvarad. Den avstyrks med hänsyn härtill.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *åtgärdsprogram för att minska luftföroreningarna från motorfordon*
att riksdagen avslår motion 1982/83:335 yrkande 3,
2. beträffande *blyfri regularbensin*
att riksdagen avslår motion 1982/83:634,
3. beträffande *luftföroreningar av ozon*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1455,
4. beträffande *samarbete med EG*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1657,
5. beträffande *skifferförbränning*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1094 yrkande 5,
6. beträffande *ozonskiktet*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1456.

Stockholm den 8 november 1983

På jordbruksutskottets vägnar
EINAR LARSSON

Närvarande: Einar Larsson (c), Håkan Strömberg (s), Arne Andersson i Ljung (m), Grethe Lundblad (s), Ove Karlsson (s), Hans Wachtmeister (m), Gunnar Olsson (s), Martin Segerstedt (s), Kerstin Andersson (c), Jan Fransson (s), Margareta Winberg (s), Jens Eriksson (m), Bo Arvidson (m), Lars Ernestam (fp) och Berit Edvardsson (vpk).

Reservationer

1. Åtgärdsprogram för att minska luftföroeningarna från motorfordon

Berit Edvardsson (vpk) anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Det får" och på s. 10 slutar med "och 1982/83:1657" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets bedömning föreligger nu, sedan bilavgasutredningen framlagt sitt betänkande, förutsättningar för regeringen att utan ytterligare dröjsmål lägga fram det förslag till åtgärdsprogram som riksdagen beställde år 1979. Ett sådant bör innefatta antagande av hygieniska gränsvärden för de skadliga ämnen i utomhusluften som bl. a. härrör från bilavgaser. Det bör även innefatta fastläggande av en tidsplan för införande av blyfri bensin. Utskottet vill särskilt framhålla att genomförandet av det svenska avgasreningprogrammet inte får göras beroende av samtidiga åtgärder inom E.G. De avsiktsförklaringar som avgivits av de brittiska och västtyska regeringarna och som redovisats i det föregående om övergång till blyfri bensin visar att övergång till katalytisk avgasrening och blyfri bensin i Sverige efter kort tid möjligen kan komma att vinna efterföljd i andra europeiska länder. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion 1982/83:335 såvitt nu är i fråga (yrkande 3) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Motionerna 1982/83:634 och 1982/83:1455 blir härigenom i väsentliga delar tillgodosedda och påkallar därför icke någon ytterligare riksdagens åtgärd. Av det sagda framgår även att utskottet avstyrker motion 1982/83:1657.

dels utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *åtgärdsprogram för att minska luftföroeningarna från motorfordon* att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1982/83:335 yrkande 3.

2. Blyfri regularbensin

Einar Larsson och Kerstin Andersson (båda c) samt Lars Ernestam (fp) anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Det får" och på s. 10 slutar med "och 1982/83:1657" bort ha följande lydelse:

Det får --- lika med utskottet --- på denna deklaration. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 1982/83:335 yrkande 3, 1982/83:1455 och 1982/83:1657.

Som framhålls i motion 1982/83:634 föreligger inga tekniska hinder mot införande av blyfri bensin i Sverige. Arbetsgruppen för blyfri bensin har visat i sitt betänkande (Ds Jo 1979:11) att över hälften av de bilar som säljs i

Sverige, bl. a. samtliga i landet tillverkade, kan köras på blyfri bensin. Utskottet finner med hänsyn härtill och mot bakgrund av de hälso- och miljöproblem som orsakas av blyutsläppen, att arbetsgruppens förslag nu bör genomföras med minsta möjliga tidsutdräkt. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *blyfri bensin*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1982/83:634.

3. Samarbete med EG

Arne Andersson i Ljung, Hans Wachtmeister, Jens Eriksson och Bo Arvidson (samtliga m) anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Det får" och på s. 10 slutar med "och 1982/83:1657" bort ha följande lydelse:

Det får --- lika med utskottet --- att framläggas. Som inledningsvis framhållits har nyligen de brittiska och västtyska regeringarna avgivit avsiktsförklaringar om övergång till blyfri bensin vartill även bl. a. den holländska regeringen anslutit sig. Enligt utskottets mening är det angeläget att genomförandet av skärpta avgasbestämmelser och införandet av blyfri bensin sker i harmoni med utvecklingen i den västeuropeiska gemenskapen. Utskottet noterar i detta sammanhang att jordbruksministern nyligen förklarat i riksdagen att regeringen kommer att tillvarata varje möjlighet att få en bred internationell uppslutning bakom effektiva åtgärder för att komma till rätta med bilismens luftföroreningsproblem. Som påpekas i motion 1982/83:1657 är det viktigt att vi i detta avseende följer och söker påverka det arbete som bedrivs inom EG. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionerna 1982/83:335 yrkande 3 och 1982/83:634. Inte heller finner utskottet att motion 1982/83:1445 påkallar någon riksdagens ytterligare åtgärd.

dels utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *samarbete med EG*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1982/83:1657.

4. Skifferförbränning

Einar Larsson och Kerstin Andersson (båda c) anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet får" och slutar med "ytterligare åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet får – – – lika med utskottet – – – och jordbruksmark. Enligt utskottets mening är de problem som således är förknippade med brytning och användning av skiffer så stora att något utnyttjande av alunskiffern icke bör ske i Sverige under överblickbar tid. Hela frågan om användande av skiffer bör därför avföras från vidare överväganden inom energikommittén. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen såvitt nu är i fråga (yrkande 5) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *skifferförbränning*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1982/83:1094 yrkande 5.

Särskilt yttrande

Skifferförbränning

Lars Ernestam (fp) anför:

Som framgår av betänkandet är frågan om brytning och användning av alunskiffer föremål för utredning inom 1981 års energikommitté. Jag vill i detta särskilda yttrande understryka att brytningen – om den sker i större skala – kommer att ödelägga stora arealer i gammal kultur- och jordbruksbygd och att ett återställande av marken är förenat med betydande risker. Mycket stora arealer måste av detta skäl för all framtid undantas från brytning, varför det är tveksamt om brytning av skiffer kan vara ekonomiskt lönsam. Till detta kommer att förbränning av skiffer är förenad med stora miljöproblem.