Jordbruksutskottets betänkande 1986/87:7

om bilavgaslag (prop. 1986/87:56)

JoU
1986/87:7

Sammanfattning

Riksdagen beslöt i december 1985 om skärpta krav för avgasrening på personbilar. I propositionen föreslås en ny lag, bilavgaslag, som innehåller de lagregler som behövs för att genomföra de skärpta avgaskraven. Genom lagen läggs ett ökat ansvar på biltillverkarna beträffande fordons funktion och hållbarhet i fråga om utsläpp av luftförorenande ämnen.

Utskottet behandlar i betänkandet propositionen jämte de motioner som väckts med anledning av propositionen. Ett antal fristående motioner från januari 1986 behandlas även.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag. Motionerna avstyrks.

Utskottet gör i betänkandet ett uttalande om vikten av att de nya bestämmelserna om tillverkaransvar icke skall få leda till att en monopolsituation uppstår på service- och reservdelsmarknaderna. Därmed tillgodoses motioner (m, c).

Utskottet erinrar vidare om att riksdagen för ett år sedan gjorde uttalanden om att avgasreningsprogrammet följs upp med breda och återkommande informationskampanjer samt om vikten av att tunga transporter i möjlig mån överförs från landsväg till järnväg och båt.

I övrigt lämnas motioner om bl. a. sambandet mellan hastighet och luftföroreningar, förbättrad kontroll av den existerande bilparken, riktlinjer för bensinhantering och kartläggning av kväveutsläppen från flygtrafiken utan åtgärd med hänvisning till pågående utredningar.

Till betänkandet har fogats 14 reservationer (m, fp, c, vpk) och ett särskilt yttrande (fp, vpk).

Propositionen

I proposition 1986/87:56 har regeringen (statsrådet Dahl) föreslagit riksdagen att anta förslag till bilavgaslag. Lagförslaget har granskats av lagrådet.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1987.

1 *Riksdagen 1986/87. 16 saml. Nr 7*

Rättelse: S. 23 rad 15 Står: Jarl Leander Rättat till: Jarl Lander.

Förslag till

Bilavgaslag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag syftar till att förebygga att bilar och andra motordrivna fordon orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen.

2 § Motordrivna fordon skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

För motordrivna fordon gäller i vissa fall krav på avgasgodkännande. Föreskrifter härom meddelas av regeringen.

I fråga om fordon som tillverkats utomlands gäller för att tillverkaren skall få sitt avgasgodkännande att denne har en behörig ställföreträdare i Sverige. Ställföreträdaren svarar solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från motordrivna fordon samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning av utsläpp,
2. skyldighet att underhålla den utrustning på fordonen som begränsar utsläppen och att använda visst bränsle,
3. kontroll och tillsyn av att fordonen uppfyller kraven på begränsning av utsläpp.

Tillsyn

4 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

5 § En tillsynsmyndighet får förelägga en tillverkare av motordrivna fordon att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de fordon, fordonsdelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får förenas med vite.

För tillsyn enligt denna lag har en tillsynsmyndighet rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och får där göra undersökningar.

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

Tillverkarens ansvar

6 § Som villkor för avgasgodkännande gäller att tillverkaren gentemot ägarna av fordonen åtar sig att kostnadsfritt avhjälpa bristerna, om fordonen vid myndighets kontroll visar sig inte uppfylla de krav som föreskrivits med stöd av 3 §.

Tillverkaren är inte skyldig att åta sig att avhjälpa brister på fordon som vid tidpunkten för kontrollen har körts mer än åttiotusen kilometer eller som är äldre än fem år och inte heller brister som beror på fordonens ägare eller brukare eller på en olyckshändelse eller därmed jämförlig omständighet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om utformningen av tillverkarens åtagande enligt denna paragraf.

7 § Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som behövs för att bristerna skall avhjälpas. Föreläggandet får förenas med vite.

8 § Regeringen får meddela föreskrifter som inskränker tillämpningen av 6 och 7 §§ till vissa slag av motordrivna fordon.

Avgifter

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för prövning för avgasgodkännande samt för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (kontrollavgift).

10 § Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst motordrivet fordon eller en grupp av sådana fordon, får en avgift till staten tas ut för varje fordon som undantaget omfattar (dispensavgift).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om dispensavgiftens beräkning. Härvid skall iakttas att avgiften bör utjämna de ekonomiska fördelarna för den avgiftsskyldige av att fordonet inte uppfyller uppställda krav.

Överklagande m. m.

11 § Ett beslut av en myndighet om föreläggande enligt 5 § eller om kontrollavgift i ett särskilt fall enligt 9 § får överklagas hos kammarrätten genom besvär.

En myndighets beslut i det särskilda fallet om dispensavgift enligt 10 § får överklagas hos regeringen.

12 § Ett beslut av en myndighet om föreläggande enligt 7 § får överklagas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Koncessionsnämndens beslut får överklagas hos regeringen.

13 § För koncessionsnämnden gäller vid prövningen i tillämpliga delar 11 och 12 §§, 14 § första stycket, andra stycket 3 och tredje–femte styckena samt 15 § miljöskyddslagen (1969:387).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1987. Bestämmelserna i 2 § tredje stycket samt 6–8, 12 och 13 §§ gäller dock inte motordrivna fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1988 eller tidigare års modell.

Motioner väckta under allmänna motionstiden 1986

Motion 1985/86:Jo702 av Rolf Clarkson m. fl. (m), vari yrkas med hänvisning till vad som anförts i motion 1985/86:T 209

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till hur reglerna för avgasrening skall ändras för att dessa skall stimulera forskning om och introduktion och produktion av billigare och funktionsdugligare system för avgasrening,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen, under rubriken Avgasrening, anförts om undersökningar av kostnaderna för olika typer av avgasrening samt övriga aspekter på s. k. katalytisk avgasrening,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om de s. k. A-20-reglerna.

Motion 1985/86:Jo708 av Ulf Adelsohn m. fl. (m), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkande 11), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande avgasrening för fordon.

Motion 1985/86:Jo738 av Bengt Westerberg m. fl. (fp), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 42—44)

42. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för bättre avgasrening för äldre bilar,

43. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om övergång till de s. k. Kalifornienkraven för dieselfordon,

44. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om större uppmärksamhet på avgasutsläppen vid kontrollbesiktningen,

Motion 1985/86:Jo757 av Olle Grahn och Elver Jonsson (fp), vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om enhetliga krav och avgasbestämmelser för bilar.

Motion 1985/86:Jo765 av Bertil Fiskesjö (c), vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära åtgärder mot avgasföroreningarna från flygplan i enlighet med vad som angetts i motionen.

Motion 1985/86:Jo774 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen hos regeringen begär att ett program utarbetas om krav på återföringssystem (OK-typ) av bensinångan.

Motion 1985/86:Jo775 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 4),

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till en sänkning av hastighetsgränserna i enlighet med vad som föreslås i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygets utsläpp av kväveoxid bör kartläggas.

Motion 1985/86:Jo788 av Ivar Virgin (m), vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om låga gränsvärden vid utsläpp av lösningsmedel i Uddevallaområdet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om miljövårdsstimulanser för att ytterligare minska utsläppen i Uddevallaområdet.

Motion 1985/86:Jo799 av Karin Söder m. fl. (c), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 10—13):

10. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om kostnader och effekter vid införande av s. k. Kalifornienkrav på tunga dieselfordon,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utvecklande av energiteknik och trafiklösningar som minskar utsläpp av bilavgaser i tätorter,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om koncessionsprövning av större trafikanordningar,

13. att riksdagen hos regeringen begär en kartläggning av fordonshastigheter och effekter på miljön och försurning,

Motioner väckta med anledning av propositionen

Motion 1986/87:Jo106 av Allan Ekström vari yrkas att riksdagen beslutar att ge 12 § följande ändrade lydelse:

12 § Beslut av myndighet om föreläggande enligt 7 § får överklagas till kammarrätten. Mot kammarrättens beslut föres talan hos regeringsrätten.

Motion 1986/87:Jo107 av Leif Olsson och Kerstin Gellerman (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten att minska utsläppen vid all bensinhantering.

Motion 1986/87:Jo108 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att ett kontrollsystem snabbt tas fram,

2. att riksdagen hemställer om att lagförslaget skärps i enlighet med motionens förslag om bilismens totala utsläppsmängder.

Motion 1986/87:Jo109 av Lars Ernestam m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar utforma bilavgaslagens 12—13 §§ i enlighet med vad som anförts i motionen.

Motion 1986/87:Jo110 av Jan Sandberg m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående det angelägna i att göra justeringar i bilavgaslagen så att platinabehovet minimeras och alternativa reningsmetoder uppmuntras,

2. att riksdagen beslutar begära att regeringen skyndsamt återkommer med förslag om åtgärder för att stimulera utsläppsminskningen även i den existerande bilparken,

3. att riksdagen uttalar att efterkontrollen efter garantitidens utgång skall utformas så att en ökad utskrotningseffekt minimeras,

4. att riksdagen uttalar att biltillverkarna inte skall få föreskriva användandet av reservdelar av ett visst märke eller service vid vissa verkstäder,

Motion 1986/87:Jo111 av Arne Andersson i Ljung m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära snart förslag till skatterabatter för de existerande fordon som avgasrenas,

2. att riksdagen beslutar att avslå 3 § 1 p. förslaget till bilavgåslag,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om tillverkaransvar och konkurrensbegränsning,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avgifter för tillsyn och kontroll.

Motion 1986/87:Jo112 av Karl Erik Olsson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om inriktningen av insatser mot luftföroreningar,

2. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om etanolproduktion,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om reningsåtgärder för dieselavgaser,

4. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om den tekniska utvecklingen av nya motorer och reningsteknik,

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag om stimulanser till rensningsteknik i befintlig bilpark,

6. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om sambandet mellan hastighet och utsläpp och eventuella åtgärder,

7. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om konkurrensbegränsande effekter på servicemarknaden.

Inledning

I betänkandena (SOU 1983:27 och 28) Bilar och renare luft och i skrivelse den 7 december 1983 har bilavgaskommittén lämnat förslag till åtgärder för att minska utsläppen av förorenande avgaser från motorfordon.

Regeringen lade i proposition 1985/86:61 fram förslag till riktlinjer för skärpta avgasreningskrav för personbilar. Riktlinjerna antogs av riksdagen (JoU 1985/86:11, rskr. 101). Beslutet innebär att avgaskrav som motsvarar gällande federala krav i USA införs i Sverige frivilligt fr. o. m. 1987 års bilmodeller och obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller. För att stimulera till köp av personbilar som uppfyller de nya skärpta avgaskraven har försäljningsskatten (bilaccisen) satts ned på sådana personbilar av 1987 och 1988 års modeller som klarar de skärpta avgaskraven (prop. 1985/86:145, SkU 41, rskr. 237, SFS 1986:260). För 1989 och senare års modeller skall enligt de antagna riktlinjerna de strängare avgaskraven tillämpas obligatoriskt.

För bensindrivna bilar behövs i regel katalysatorrening för att de nya avgaskraven skall kunna uppfyllas. Sådan rening förutsätter att blyfri bensin används som drivmedel. Regeringen har med stöd av lagen (1985:426) om kemiska produkter beslutat om förbud mot import och tillverkning av blyad regularbensin för användning inom Sverige fr. o. m. den 1 januari 1986. Fr. o. m. den 1 juli 1987 är det förbjudet att sälja blyad bensin vid tankställen med mer än en bensinpump, om inte blyfri bensin samtidigt tillhandahålls. Dessa bestämmelser har tagits in i förordningen (1985:838) om motorbensin. För att stimulera till största möjliga användning av blyfri bensin har bensinskatten differentierats så att skatten på blyfri bensin är 16 öre lägre per liter än på annan bensin (prop. 1985/86:61, SkU 16, rskr. 102).

Med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har i bilavgaskungörelsen (1972:596) tagits in föreskrifter om de nya avgaskrav för personbilar som behövs för bl. a. frivilligperioden (se SFS 1985:1117).

Frågor om den närmare utformningen av erforderliga kontrollmetoder m. m. för genomförande av skärpta avgaskrav har behandlats av länderna i den s. k. Stockholmsgruppen, som består av Sverige, Norge, Danmark, Finland, Canada, Schweiz, Österrike och Liechtenstein. Arbetet i gruppen har dessutom följts av Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna såsom observatörer. Vid ett möte den 9—10 september 1986 antog gruppen ett förslag till internationella rekommendationer i dessa frågor. För svensk del har berörda frågor dessutom behandlats i en särskild arbetsgrupp med representanter från jordbruksdepartementet, statens naturvårdsverk, Aktiebolaget Svensk Bilprovning och Bilindustriföreningen.

I propositionen framläggs förslag till den lagstiftning som kräver riksdagens medverkan för att fullfölja de beslutade riktlinjerna såvitt avser de avgaskrav som skall gälla fr. o. m. 1989 års personbilsmodeller. I anslutning till förslaget behandlas för sammanhangets skull översiktligt de administrativa bestämmelser som behövs för lagregleringens tillämpning.

Utskottet

Utskottet behandlar i det följande främst de avsnitt av propositionen som föranlett motionsyrkanden eller som behandlar frågor som berörts i fristående motioner från januari 1986. I den mån regeringens förslag icke närmare berörs innebär detta att utskottet lämnar förslagen utan erinran. I anslutning till behandlingen av propositionen tar utskottet upp vissa frågeställningar som föranletts av motionsyrkanden.

Vissa utgångspunkter för lagstiftningen

Miljöministern erinrar i propositionen om att de riktlinjer för införandet av skärpta avgasreningskrav som riksdagen godkände hösten 1985 (prop. 1985/86:61, JoU 11, rskr. 101) innebär att motsvarande avgaskrav införs som gäller för den federala amerikanska marknaden. Hon framhåller vidare bl. a. följande.

I likhet med nuvarande svenska bestämmelser om avgasrening bör de nya bestämmelserna i princip ta sikte på utsläppsbegränsningar och inte tekniska lösningar för att uppnå dessa. För att klara de nya avgaskraven fordras för flertalet bensindrivna bilar katalysatorrening. Flera dieselbilsmodeller uppfyller redan i dag kraven. Ett intensivt forsknings- och utvecklingsarbete pågår med andra tekniska lösningar, bl. a. beträffande den s. k. leanburn-tekniken. I vad mån detta arbete kommer att leda till alternativa lösningar som kan klara de amerikanska avgaskraven är ännu för tidigt att säga. Även beträffande katalysatortekniken och reningsteknik för dieselmotorer (bl. a. partikelfällor) pågår ett utvecklingsarbete.

I USA finns bestämmelser om avgasrening för olika fordonskategorier, såsom personbilar, lastbilar och bussar. Bestämmelserna omfattar bl. a. gränsvärden, provmetoder, hållbarhet, efterkontroll, tillverkaransvar med skyldighet bl. a. att återkalla och vidta rättelseåtgärder på felaktiga bilar (s. k. recall) samt tillverkargarantier.

I fråga om gränsvärden för avgasutsläpp i luften innebär de amerikanska kraven för personbilar för närvarande följande. Utsläppen får, räknat för kilometer, uppgå till högst 2,1 g koloxid, 0,25 g kolväten, 0,62 g kväveoxider och 0,124 g partiklar. Dessutom får avdunstningen av kolväten vid sådant prov som anges i de amerikanska bestämmelserna uppgå till högst 2,0 g. Gränsvärdena skall klaras av personbilar som är upp till fem år gamla eller som körts högst 80 000 km. Kraven gäller federalt i USA fr. o. m. 1981 års bilmodeller. Gränsvärdet för partikelutsläpp tillämpas dock i USA först fr. o. m. 1987 års bilmodeller.

I motion Jo112 av Karl Erik Olsson m. fl. (c) framhålls vikten av att olika avgasreningsmetoder utvecklas, bl. a. leanburnteknik och ångmotorer. I motionen konstateras att tills vidare dock bara trevägskatalysatortekniken finns för att effektivt minska utsläppen från biltrafiken. Ett motsvarande yrkande återfinns i motion 1985/86:Jo799 av Karin Söder m. fl. (c), yrkande 11.

Enligt motion Jo110 av Jan Sandberg m. fl. (m) bör reglerna enligt avgaslagen justeras så att platinabehovet minimeras och alternativa reningsmetoder uppmuntras. Motionsyrkandet synes i första hand motiverat av Sydafrikapolitiken. Motionärerna konstaterar att katalysatorreningen förutsätter användande av ädelmetallen platina. Då producentpriset på denna metall kontrolleras av Sydafrika föreligger enligt motionen risk för ett ökat Sydafrikaberoende om inte alternativa metoder utvecklas (yrkande 1).

I den fristående motionen 1985/86:Jo708 av Ulf Adelsohn m. fl. (m) framhålls bl. a. att starka marknadskrafter kommer att verka för utvecklingen av alternativa system då priset för den katalytiska avgasreningen är högt (yrkande 11). Likartade tankegångar återkommer i motion 1985/86:Jo702 av Rolf Clarkson m. fl. (m) med bl. a. yrkande om stimulans åt forskning om billigare och funktionsdugligare system för avgasrening (yrkandena 1 och 2).

Utskottet erinrar om att, som framhålls i propositionen, katalysatorreningen f. n. är den enda tillgängliga teknik som uppfyller de nya kraven på avgasrening. Utskottet delar emellertid motionärernas uppfattning att det av flera skäl är angeläget att arbetet på att utveckla effektiva och funktions-

säkra avgasreningssystem fortsätter. Som framgår av bl. a. propositionen pågår ett intensivt arbete i det syftet. Av naturliga skäl är det i första hand bilindustrin som svarar för FoU-verksamheten på området. Utskottet utgår emellertid från att regeringen och ansvariga organ, i första hand naturvårdsverket, nära följer de framsteg som görs på området och stimulerar utvecklingen. Inom ramen för det internationella samarbetet på området bör de förändringar av regelsystemet vidtas som bedöms möjliga och önskvärda. Vad utskottet anfört synes ägnat att i väsentlig mån tillgodose syftet med här berörda yrkanden i motionerna Jo112, 1985/86:Jo702, 1985/86:Jo708 och 1985/86:Jo799. Motionsyrkandena bör således icke föranleda något särskilt uttalande från riksdagens sida.

När det gäller den särskilda aspekt av frågan som betonas i motion Jo110 — och som även berörs i motion 1985/86:Jo708 — nämligen risken för att vi skall hamna i handelspolitiskt beroendeförhållande till Sydafrika på grund av en ökande efterfrågan av metallen platina, får utskottet framhålla följande.

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har i en rapport Platinagruppens metaller (SGU PM 1986:2) lämnat en redovisning för dessa metallers (platina, palladium, iridium, rodium, osmium och rutenium) förekomst och användning.

Enligt rapporten domineras produktionen av platinametallerna av två länder, nämligen Sovjetunionen och Sydafrika. Den sovjetiska platinaexporten till västvärlden utgör endast ca 8 ton av en total tillförsel i väst av ca 86 ton (1984 års värden). Den sydafrikanska platinaproduktionen är ca 72 ton, motsvarande 84 % av tillförseln inom västländerna.

Platinametallerna används huvudsakligen inom industrin. Det är främst för avgasrening i bilar som platina, palladium och rodium finner sin största användning. Den svenska importen av platinametaller kommer främst från europeiska länder samt USA. Ursprungligen torde dock den övervägande delen av platinametallerna utom palladium komma från Sydafrika. Tillgången på platina för avgasrenare nu och inom åtminstone den närmaste tioårsperioden är beroende av tillförsel från Sydafrika. Intet annat land kan ersätta dess produktion, uppger SGU.

Utskottet är icke berett att tillmötesgå yrkandet i motion Jo110 om sådana ändringar i avgaskraven som gör det möjligt att minska användningen av platina. Som utskottet framhållit är katalysatorreningen, vilken ju förutsätter användande av platina, den enda teknik som för närvarande står till buds för att åstadkomma en radikal förbättring av avgasreningen. Någon svårighet att för närvarande tillgodose metallbehovet har icke försports, såvitt utskottet kunnat finna. Utskottet är medvetet om att så kan bli fallet om Förenta nationerna beslutar om en bojkott av alla sydafrikanska produkter, inklusive ädelmetaller. Det bör dock erinras om att en sådan bojkott skulle syfta till avskaffandet av den sydafrikanska apartheidpolitiken och att den skulle upphöra så snart detta mål nåtts.

Utskottet har erfarit att en återvinningsanläggning för platina planeras, vilket på sikt är ägnat att påverka behovet av råvaruimporten.

Utskottet avstyrker således motion Jo110 yrkande 1.

Enligt motion Jo112 bör riksdagen begära förslag om reningsåtgärder för dieselavgaser (yrkande 3). I motionerna 1985/86:Jo738 (yrkande 43) av

Bengt Westerberg m. fl. (fp) och 1985/86:Jo799 (yrkande 10) av Karin Söder m. fl. (c) framställs yrkanden om övergång till avgasreningskrav för tunga dieselfordon av samma typ som de krav vilka gäller i Kalifornien.

Utskottet erinrar om att de avgasbestämmelser som omfattas av regeringens förslag gäller personbilar, oavsett om de drivs med bensin, dieselolja, gas eller annat drivmedel. Den katalytiska avgasreningen kan endast tillämpas på bensindrivna fordon. När det gäller dieseldrivna bilar är det främst partikelreningen som vållar problem. Den reningsteknik som därvid tillämpas kallas partikelfällor. Som miljöministern påpekar i propositionen uppfyller flera existerande dieselbilmodeller de amerikanska kraven.

Statens naturvårdsverk har regeringens uppdrag att utarbeta förslag till avgasrening för tunga fordon. Även i detta hänseende torde de federala amerikanska kraven kunna tjäna till ledning. Några fristående regler för Kalifornien kommer enligt vad utskottet erfarit icke att vara aktuella i framtiden, då staten Kalifornien beslutat anpassa sina avgasreningskrav för tunga fordon till de bestämmelser som skall gälla federalt i USA.

Naturvårdsverkets uppdrag skall redovisas före mars månads utgång 1987.

Med hänsyn till att dieseldrivna personbilar således omfattas av de nya avgasreningskraven och att frågan om avgasrening för tunga fordon utreds av den behöriga myndigheten påkallar motionerna Jo112, 1985/86:Jo738 och 1985/86:Jo799 i nu berörda delar icke någon ytterligare riksdagens åtgärd.

Bilavgaslagens syfte

Regeringen föreslår i propositionen att bestämmelserna om skärpta avgaskrav och därmed sammanhängande frågor som kräver lagform tas in i en ny lag, bilavgaslagen. Lagen skall ha som grundläggande syfte att förebygga att skador uppstår på människors hälsa och i miljön till följd av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från bilar och andra motordrivna fordon (1 §). Motordrivna fordon skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt. Detta skall uppnås genom skärpta utsläppskrav, ett utökat ansvar för biltillverkarna och en förbättrad kontroll av bilar som satts i trafik. Miljöministern konstaterar att bilen i ett biltätt land som Sverige innebär fördelar för den enskilde och för samhället men att den också har negativa konsekvenser.

Biltrafiken är i dag den dominerande källan till luftföroreningar i många svenska tätorter. Bilarna står för större utsläpp av koloxid, kväveoxider och kolväten än all annan verksamhet i landet. Bilismens föroreningar ger påtagliga effekter på hälsan. Bilavgaserna innehåller bl. a. många ämnen som kan orsaka genetiska förändringar och cancer.

Bilavgaserna påverkar även naturmiljön. De svarar för omkring hälften av kväveoxidutsläppen, vilka bidrar till bl. a. den ökade försurningen av mark och vatten. Vidare är kväveoxid- och kolväteutsläppen från bl. a. bilar en väsentlig källa till bildandet av ozon och andra oxidanter. Dessa ämnen, som sprids över stora områden på liknande sätt som försurande ämnen, medför både hälsorisker och skadliga effekter på växtligheten, bl. a. barr-

skog och jordbruksgrödor. Bilavgaser bidrar också till ökad korrosion, skador på byggnader och monument samt en allmän nedsmutsning. Mot den bakgrunden är det angeläget att kraftfulla åtgärder snabbt vidtas för att så långt möjligt minska föroreningarna från bilismen. Bilavgaslagens bestämmelser bör utformas på ett sådant sätt att de antagna riktlinjerna om skärpta avgaskrav kan genomföras så effektivt som möjligt.

Enligt motioner från centern och vänsterpartiet kommunisterna är det nu framlagda förslaget icke tillräckligt genomgripande för att åstadkomma den nödvändiga minskningen av kväveutsläppen och andra miljöskadliga utsläpp. Lars Werner m. fl. (vpk) hävdar i motion Jo108 att propositionen och lagförslaget är alltför tamt och luddigt med tanke på hur trafikstrukturen är på väg att förändras. Biltrafiken ökar med 4—5 % om året, vilket innebär att de förbättringar från miljösynpunkt som kan erhållas genom att personbilarna får katalytisk avgasrening omintetgörs. I motionen föreslås en skärpning av förslagsvis 2 § lagförslaget så att under inga omständigheter hälso- och miljöskyddshänsynen kan åsidosättas (yrkande 2).

Enligt motion Jo112 av Karl-Erik Olsson m. fl. (c) bör riksdagen göra ett uttalande om inriktningen av insatser mot luftföroreningar innebärande att större föroreningar från mänsklig verksamhet än vad naturen klarar av att ta emot inte kan accepteras. Nedfallet av svavel måste mot denna bakgrund minskas med ca 80 % för att undvika försurning av vatten och mark. Motsvarande målsättning för kväve måste vara minst 50 %. Dessa naturens smärtgränser för ämnen och föreningar bör utgöra riktlinjer för såväl det internationella som det nationella arbetet (yrkande 1).

Utskottet får för sin del anföra följande.

Bilismen har som miljöministern påpekar stort värde för enskilda och för samhället. Den har även en rad negativa följder.

Utan att gå in på motorismens tragiska medverkan till olycksfallsstatistiken har utskottet under en följd av år hävdat nödvändigheten av att trafikens hälso- och miljöskadliga effekter måste nedbringas. Avgasernas och motorbullrets inverkan på stadsmiljön intog länge det största intresset härvidlag. Under senare år har utsläppens menliga inverkan på naturmiljön och icke minst på skogens hälsotillstånd särskilt framhållits. Utskottet delar miljöministerns uppfattning att kraftfulla och effektiva åtgärder måste tillgripas för att nedbringa de luftförorenande utsläppen från bilar och andra motorfordon. Enligt utskottets mening föreligger heller inte någon principiell skillnad mellan regeringens och motionärernas inställning till angelägenheten av att de skadliga luftföroreningarna nedbringas. Utskottet är emellertid medvetet om att avgasreningsfrågan innefattar en rad praktiska komplikationer. Hänsyn måste tas till de internationella aspekter som följer av att bilindustrin är en högt internationaliserad bransch. Vidare innebär det faktum att bilismen utövas av miljontals bilförare ett praktiskt problem när det gäller att genomföra ändringar av trafikintensiteten för att minska miljöskadorna. Utskottet finner för sin del att regeringens förslag är väl avvägt. Motionerna bör således icke föranleda någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida i nu berörd del.

Utskottet erinrar i detta sammanhang om att riksdagen för ett år sedan på utskottets förslag gjorde ett uttalande om behovet av information till bilfö-

rarna. Riksdagen uttalade då att breda och återkommande informationskampanjer borde föras för att övertyga bilförarna om den möjlighet som finns att på frivillig väg mildra föroreningarna från bilavgaserna. Från miljösynpunkt borde särskilt betonas vikten av att reglerna om hastighetsbegränsning iakttas (JoU 1985/86:11, s. 11, rskr. 101).

Utskottet återkommer senare i detta betänkande till olika förslag om möjligheterna att genom andra åtgärder än avgasrening mildra trafikens miljöpåverkan.

Lagens utformning (ramlag)

Miljöministern konstaterar i propositionen att avgasfrågorna har en utpräglat teknisk karaktär och att lösningarna av olika frågor måste anpassas till den tekniska utvecklingen och förändringar i omvärlden i övrigt. Hon har därför funnit det nödvändigt att utforma bilavgaslagen som en ramlag vilken ger regeringen och underställda myndigheter möjligheter att meddela de preciserade och detaljerade föreskrifter som ämnet kräver. Lagen bör innehålla de grundläggande reglerna och de bemyndiganden som behövs.

Det grundläggande bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om utsläppsbegränsningar m. m. ges i 3 § lagförslaget. Enligt punkt 1 kan meddelas föreskrifter om högsta tillåtna utsläpp i luften av t. ex. koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Föreskrifter kan därvid meddelas om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att sådana krav skall uppfyllas.

Som tidigare redovisats skall föreskrifterna för personbilar av 1989 och senare års modeller stämma överens med nu aktuella bestämmelser i USA för lätta fordon. Detta kommer för flertalet personbilar att innebära att katalytisk avgasrening eller, i fråga om vissa dieselbilar, s. k. partikelfällor måste utnyttjas.

Föreskrifter som skall meddelas med stöd av punkt 2 riktar sig mot bilägaren.

Föreskrifter skall vidare enligt punkt 3 kunna meddelas i fråga om godkännandeprövning samt kontroll och tillsyn.

I motion Jo111 vänder sig Arne Andersson i Ljung m. fl. (m) mot att regeringen, som motionärerna uttrycker det, vill ha fria händer att besluta om bl. a. justering av gränsvärdena för avgasmängderna. Med tanke på att riksdagen i många fall varit pådrivande i kampen för en bättre miljö kan detta enligt motionen inte accepteras. Utvecklingen på området går snabbt. I dag okända faktorer kan säkert påverka gränsvärdena inom en snar framtid. Det är självklart att regeringen noga följer utvecklingen på luftvårdsområdet och återkommer till riksdagen med de förslag som kan bli aktuella, anser motionärerna och yrkar avslag på 3 § 1 i lagförslaget (yrkande 2).

Utskottet finner för sin del naturligt att en lag som reglerar frågor av så utpräglat teknisk karaktär som avgasfrågorna utformas som ramlag. Besked om vilka riktvärden och gränsvärden som skall gälla för utsläpp av miljöfarliga ämnen fattas enligt olika miljöförfattningar (t. ex. 1 § lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle) normalt av regeringen eller vederbörande myndighet.

Det framgår av propositionen att det skall ankomma på regeringen att meddela de grundläggande föreskrifterna om utsläppsbegränsningar m. m. enligt 3 §, medan mera detaljbetonade föreskrifter bör meddelas av myndighet. Den myndighet som i första hand kommer i fråga är naturvårdsverket. Enligt utskottets uppfattning är det bemyndigande som meddelas i lagen fullt i linje med de riktlinjer som godkänts av riksdagen. Därest mer omfattande ändringar av bestämmelserna eller ändringar av principiell räckvidd aktualiseras är det enligt utskottets mening naturligt att beslut i frågan föregås av riksdagsbehandling. Utskottet utgår även från att ett införande av exempelvis nya avgasreningskrav för tunga fordon underställs riksdagen.

Med det anförda avstyrks motion Jo111 yrkande 2.

Tillverkarens ansvar mot samhället

En väsentlig brist i nu gällande bilavgasbestämmelser är att ansvaret för bilarnas beskaffenhet från avgassynpunkt i princip ligger på bilägarna sedan bilarna tagits i bruk. Dessa har inga möjligheter att påverka avgasutsläppen till den del dessa beror på motorns och reningsutrustningens konstruktion.

Enligt miljöministerns mening är det uppenbart att — om de uppställda kraven på utsläppsbegränsningar skall uppnås — ett tvingande ansvar för bilarnas skick i avgashänseende måste läggas på tillverkaren. Biltillverkarna skall vara skyldiga att efter föreläggande av myndighet avhjälpa bristerna beträffande bilar som inte uppfyller avgaskraven. Denna skyldighet skall dock inte gälla beträffande bilar som har körts mer än 80 000 km eller som är mer än fem år gamla. Det föreslagna tillverkaransvaret är likartat med det som gäller i USA.

De gränsvärden som kommer att gälla för avgasutsläppen är fastställda i förhållande till en viss bestämd provmetod. Frågan huruvida en bil uppfyller avgaskraven kan därför i princip avgöras endast efter ett utfört prov enligt den nämnda metoden. Sådana prov är både tids- och kostnadskrävande. Samhällets tillsyn av att tillverkarna lever upp till det ansvar som ålagts dem måste av anförda skäl ske främst genom kontroller av stickprovskaraktär. I propositionen redogörs närmare för hur kontrollen av de nya avgaskraven för personbilar avses bli utformad i vårt land. Systemet kommer att byggas upp av flera delar, nämligen en *förhandsprovning* av nya bilmodeller, *nybilskontroll* av serietillverkade bilar, *en kontroll av hållbarhetskravet* samt en *löpande kontroll* i form av årlig kontrollbesiktning och flygande inspektion. Regeringen har uppdragit åt naturvårdsverket att lämna förslag till regler beträffande avgaskontroll av bilar som godkänts i enlighet med de skärpta avgaskraven.

I motion Jo108 (vpk) yrkas att ett kontrollsystem tas fram snabbt. Innan man vet om ett kontrollsystem över huvud kommer till stånd och hur detta i så fall skall konstrueras kommer lagstiftningen att vara helt uddlös, anser motionärerna.

Utskottet erinrar om att de nationella kontrollföreskrifter som kortfattat redovisats i det föregående är baserade på ett internationellt dokument,

antaget av den inledningsvis (s. 7) omnämnda Stockholmsgruppen vari ingår företrädare för ett antal europeiska länder. Vid utarbetandet av den internationella regelsamlingen har samråd skett även med bilindustrin. Utskottet finner i likhet med miljöministern att det är värdefullt att sådant samråd tagits. På så sätt öppnas möjligheter att framdeles införa en ordning med ömsesidiga avgasgodkännanden mellan länderna, vilket effektiviserar utnyttjandet av resurser för provning och kontroll samtidigt som det medför fördelar för biltillverkarna.

Inom naturvårdsverket pågår för närvarande arbetet på att utforma detaljbestämmelserna för de kontrollåtgärder som skall gälla. Bilindustrin kommer att ges ställning av remissinstans och bereds därigenom tillfälle att besvära sig hos regeringen över naturvårdsverkets bestämmelser. Avsikten är att regerings- och myndighetsföreskrifter skall föreligga när lagen träder i kraft den 1 juli 1987. Därigenom får biltillverkare och andra kännedom om de skärpta avgaskrav m. m. som skall vara obligatoriska vid avgasgodkännandet av 1989 års modeller.

Naturvårdsverkets i det föregående omnämnda förslag till regler beträffande avgaskontroll av bilar som godkänts i enlighet med de skärpta avgasreglerna skall föreligga före 1987 års utgång.

Utskottet finner med hänvisning till det anförda att syftet med motionärernas yrkande att ett kontrollsystem snabbt tas fram kan förväntas bli tillgodosett utan något särskilt riksdagens uttalande. Motionen avstyrks i berörd del (yrkande 1).

Bilägarnas ställning

Enligt propositionen skall som villkor för avgasgodkännande krävas att biltillverkarna gentemot bilägarna utfäster sig att avhjälpa bristerna beträffande bilar som vid myndighets kontroll visat sig inte uppfylla avgaskraven. Skyldigheten att avhjälpa bristerna skall dock inte gälla beträffande bilar som har körts mer än 80 000 km eller som är äldre än fem år och inte heller fel eller bristfälligheter som beror på ägarna eller brukarna av bilarna. Miljöministern konstaterar att även om höga krav ställs på hållbarheten hos avgasreningssystemen kommer genom normal förslitning avgasutsläppen att öka med stigande ålder hos bilarna. Ansvaret för att äldre bilar, för vilka tillverkaransvaret upphört att gälla, klarar kraven vid årlig kontrollbesiktning måste av naturliga skäl komma att vila enbart på bilägarna.

I motion Jo110 (m) yrkas att efterkontrollen efter garantitidens utgång skall utformas så att en ökad utskrotningseffekt minimeras. Enligt motionärerna är risken stor att det kan bli förödande ekonomiska konsekvenser för bilägarna om inte gränsvärdena justeras för bilar äldre än fem år eller med över 80 000 km körsträcka.

Som tidigare anförts förbereds inom naturvårdsverket förslag till de regler som skall gälla beträffande avgaskontroll av bilar som godkänts i enlighet med de skärpta avgaskraven.

Utskottet har erfarit att den årliga avgaskontrollen hos Svensk Bilprovning regelmässigt är så utformad att godkännnade skall kunna ges till bilar som är rätt underhållna. Kravnivån gentemot bilägarna kommer beträffande det nya avgassystemet att hållas mer liberal än den nivå som kommer att gälla gentemot tillverkarna då sticksprovskontroll genomförs. De farhågor

som framförs i motionen ter sig mot den bakgrunden överdrivna. Givetvis kommer det liksom för närvarande att krävas att bilägarna underhåller sina bilar på ett godtagbart sätt. De merkostnader efter garantitidens utgång som kommer att uppstå med anledning av det nya avgassystemets införande beräknas huvudsakligen inskränka sig till behovet av anskaffande av ny katalysatorutrustning.

Med hänsyn till att frågan således utreds av den behöriga myndigheten avstyrker utskottet motionen i nu berörd del (yrkande 3).

Tillverkaransvaret och eftermarknaden

Frågan om vilken inverkan de nya bestämmelserna om tillverkaransvar kan få på konkurrenssituationen inom service- och reservdelsmarknaderna har diskuterats i olika sammanhang. Därvid har framförts farhågor om risker för konkurrensbegränsning. I propositionen utvecklar miljöministern något sin uppfattning i denna fråga.

Enligt miljöministerns mening är det angeläget att största möjliga konkurrens råder på reservdels- och servicemarknaderna. Kostnaderna för bilreparationer är ofta en tung post i en familjs ekonomi. Det är därför viktigt att det nu föreslagna systemet utformas och tillämpas på ett sätt som inte onödigt begränsar konkurrensen. Annars kan reglerna komma att driva upp priserna på bilreparationer och reservdelar. För att trygga angelägna konkurrensintressen är det angeläget att också sådana reservdelar till olika fabrikat som inte är originaldelar skall kunna utnyttjas under förutsättning att de är likvärdiga med de delar som tillverkarna använder. Försök till onödiga konkurrensbegränsningar från tillverkarnas sida måste kunna hindras genom att den godkännande myndigheten vid godkännandeprövning och i andra sammanhang bevakar och granskar tillverkarens anvisningar i fråga om service och reservdelar. Sålunda bör t. ex. information från tillverkarna ges till även andra än tillverkarnas egna serviceorganisationer om möjligheterna att utföra adekvat avgasservice och reparationer. Bilägarna skall inte vara bundna till att anlita vissa verkstäder för t. ex. normal service och underhåll. Också när det gäller utformningen av de olika kontrollformerna måste risker för konkurrensbegränsande effekter beaktas. Samråd rörande konkurrensfrågor bör i förekommande fall ske med näringsfrihetsombudsmannen (NO).

Risken för att den nya avgaslagstiftningen skall tas till intäkt för konkurrenshindrande åtgärder från bilfabrikanternas och märkesverkstädernas sida tas upp i motionerna Jo110 (m), yrkande 4, Jo111 (m), yrkande 3 och Jo112 (c), yrkande 7. I motionerna framhålls vikten av att det föreslagna tillverkaransvaret inte begränsar konkurrensen mellan märkesverkstäder och övriga verkstäder. Det är också viktigt att inte reservdelsmarknaden blir monopoliserad. Det är angeläget att alla verkstäder, även de märkesobundna, skall ha rätt att utföra garantireparationer.

Utskottet har tidigare vid ett par tillfällen haft anledning diskutera här aktuella frågor (senast i JoU 1985/86:11 s. 11—12). Utskottet har därvid utgått från att en monopolisering av reservdels- och servicemarknaden ej tillåts uppstå och att det närmast torde ankomma på näringsfrihetsombudsmannen att bevaka utvecklingen. Vad miljöministern anfört i propositionen — återgivet i det föregående — och vad som anförts i motionerna

innebär enligt utskottets mening en anslutning till samma uppfattning som utskottet tidigare givit uttryck för.

En bilägare skall således kunna reparera sin bil och även få garantireparationer av avgasreningssystemet utförda på en bilmärkesobunden verkstad. Verkstaden bör därvid äga rätt till ersättning av billeverantören för sådana garantireparationer. I detta avseende bör således den bilmärkesobundna verkstaden jämställas med den av billeverantören auktoriserade märkesverkstaden, under förutsättning att den bilmärkesobundna verkstaden och dess leverantörer av reservdelar — vilka bör vara likvärdiga med billeverantörens originaldelar — övertar garantiansvaret, för återstoden av garantitiden 5 år resp. garantisträckan 80 000 km, i den del den aktuella reparationen omfattar. Det får ankomma på regeringen att närmare utforma bestämmelserna i detta hänseende.

Vad utskottet anfört i anslutning till miljöministerns uttalande i propositionen synes vara ägnat att tillgodose syftet med motionerna Jo110, Jo111 och Jo112 i nu berörd del. Utöver dessa uttalanden påkallas icke någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Kontrollavgift

Regeringen föreslår att avgifter skall kunna tas ut för att finansiera kostnaderna för godkännandeprövning samt tillsyn och annan kontroll enligt bilavgaslagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter (kontrollavgift).

Förslaget avvisas delvis i motion Jo111 (m). Enligt motionen är det förkastligt rent principiellt att ta ut avgifter för att kontrollera att lagar efterföljs. Kontroll är en allmänpreventiv åtgärd som bör finansieras av staten, anser motionärerna. Eftersom det inom fordonsområdet finns en etablerad ordning för kontroll av fordonens skick genom bilprovningen kan motionärerna dock tänka sig att även avgasreningen kontrolleras där, för en måttlig avgiftshöjning.

Utskottet finner regeringens förslag att finansiera kontrollsystemet med avgifter väl motiverat. Offentligrättsliga avgifter som bl. a. är avsedda att finansiera vissa typer av statlig kontrollverksamhet har tidigare införts på flera olika områden. Enligt utskottets mening är det rimligt att denna typ av kostnader stannar hos bilbranschen och bilägarna. De bör icke belasta statsbudgeten. Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker således motionen såvitt nu är i fråga (yrkande 4).

Överprövning av myndighetsbeslut

Enligt lagförslaget får ett föreläggande för en biltillverkare att vidta rättelseåtgärder enligt bilavgaslagen överklagas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Nämndens beslut får överklagas hos regeringen.

Instansordningen kritiseras i motionerna Jo106 av Allan Ekström (m) och Jo109 av Lars Ernestam m. fl. (fp). Motionärerna anser med stöd av lagrådets yttrande att det slutliga avgörandet av tvistiga frågor bör förläggas till regeringsrätten. Kammarrätten skulle då bli första besvärsinstans. Enligt motion Jo106 förefaller det närmast uppseendeväckande att nu föreslå införande av en instansordning som måste antas stå i strid med Europakonventionen.

Regeringen har enligt propositionen valt den ovan angivna instansordningen av effektivitets- och rättssäkerhetsskäl. Prövningen av frågor som här är aktuella kan många gånger inrymma speciella och komplicerade bedömningar av tekniska, ekonomiska och miljömässiga samband. Med hänsyn härtill är det enligt miljöministerns mening lämpligast att koncessionsnämnden för miljöskydd får överpröva naturvårdsverkets beslut. Därvid har beaktats dels nämndens stora erfarenhet och kompetens när det gäller svåra avvägningar inom miljövårdsområdet, dels nämndens sammansättning som garanterar såväl juridisk och teknisk sakkunskap som erfarenhet inom de områden ett ärende gäller. Vid prövning av frågor som rättelseskyldighet enligt bilavgaslagen bör nämnden ha en sådan sammansättning att särskild erfarenhet inom fordonsområdet finns företrädd.

Lagrådet har — som anförs i motionerna — yppat stark tvekan om det lämpliga med instansordningen koncessionsnämnden—regeringen i föreläggandefallen. Enligt lagrådets uppfattning kommer målen, som inte lär bli många, att i huvudsak gälla dels vad som ligger i orden "i godtagbar utsträckning" i 7 §, dels hur långtgående skyldigheter som bör åläggas tillverkaren. Det blir med andra ord ganska typiska domstolsfrågor som naturligt hör hemma hos allmän förvaltningsdomstol. Frågan får också uppmärksammas vid den fortsatta beredningen av betänkandet (Ds Jo 1986:3) Europarådskonventionen och rätten till domstolsprövning i Sverige, anför lagrådet.

Utskottet får för egen del anföra följande.

Prövningen av de frågor som här är aktuella innefattar i många fall en skälighetsbedömning där kostnader och miljöeffekter vid alternativa tekniska lösningar skall vägas mot varandra. Därför bör särskild sakkunskap vara företrädd vid prövningen. Från effektivitetssynpunkt och med hänsyn bl. a. till att avgörandet av frågor i nu avsedda fall torde komma att betraktas som brådskande finner utskottet den av regeringen förordade instansordningen väl avvägd. Enligt utskottets mening talar även rättssäkerhetsskäl för denna lösning. Som miljöministern anför garanterar koncessionsnämndens sammansättning såväl juridisk sakkunskap som teknisk sakkunskap och erfarenhet inom fordonsområdet. Genom den förordade lösningen åstadkommes även en samordnad prövning hos regeringen av frågor om dispenser, dispensavgifter och förelägganden om rättelseåtgärder efter överklagande dit.

Enligt utskottets mening saknas i detta sammanhang anledning att närmare gå in på den i motion Jo106 väckta frågan i vad mån biltillverkare, vilka merendels är betydande storföretag, skulle kunna åberopa den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna vid en tvist om avgasreningen. Som lagrådet antytt kan det dock möjligen finnas anledning uppmärksamma frågan vid beredningen av betänkandet (Ds Ju 1986:3) Europarådskonventionen och rätten till domstolsprövning i Sverige.

Enligt motion Jo109 bör även 13 § lagförslaget ändras i enlighet med lagrådets förslag. Så har skett i propositionen. Utskottet avstyrker motionerna Jo106 och Jo109.

Utskottet finner, som framgår av den lämnade framställningen, att regeringens lagförslag är väl avvägt. Riksdagen bör bifalla lagförslaget.

I såväl propositionen som i flera motioner framhålls det angelägna i att kraftfulla åtgärder snabbt vidtas för att så långt möjligt minska föroreningarna från bilismen. Enligt motionerna Jo108 (vpk) och Jo112 (c) är de åtgärder som föreslås för att förbättra avgasreningen icke tillräckliga för att på kort sikt komma till rätta med dessa föroreningar. I motion Jo108 framhålls, med referens till ett tal av miljöministern, det önskvärda i att bl. a. kollektivtrafiken byggs ut och förbättras och att de tunga transporterna läggs om från landsväg till järnväg. Motionärernas yrkanden i denna del har i huvudsak behandlats på s. 11—12 i detta betänkande.

Riksdagen riktade för ett år sedan, i samband med antagandet av riktlinjerna för avgasreningen, ett tillkännagivande till regeringen om det angelägna i att samhällets organ i samband med trafikplaneringen omsorgsfullt och kritiskt prövar miljökonsekvenserna av trafikens utveckling (JoU 1985/86:11 s. 10, rskr. 101). Utskottet anförde därvid bl. a. följande.

Verkan av avgasreningen beror inte endast på reningsåtgärderna och deras utformning. Större betydelse har den framtida utvecklingen av trafikmängder, trafikstruktur och samhällets satsningar på olika trafiksystem. Reningsåtgärdernas verkan riskerar — — — att i hög grad neutraliseras om t. ex. landsvägstransporter kraftigt ökar.

Det är uppenbart att samhället i trafikplaneringen besitter ett mycket viktigt redskap.

— — —

Enligt vad utskottet erfarit har statens järnvägar efter riksdagens beslut (om nya riktlinjer för järnvägspolitiken) satt som en av sina uppgifter att söka överföra dieseldrivna vägfordons transporter till järnväg. — — — Från miljösynpunkt är denna omläggning av stor betydelse, och utskottet ser det som nödvändigt att målsättningen verkligen uppnås. Det bör ankomma på regeringen att noga följa utvecklingen och vid behov vidta åtgärder för målets förverkligande.

— — —

— — — Utskottet vill — — — uttala att miljöaspekterna måste särskilt beaktas i arbetet med vägplanerna för tiden fram till år 1997, vilka vägverket nu står i begrepp att påbörja.

Utskottet understryker angelägenheten av att riksdagens uttalande för ett år sedan följs upp i den pågående och fortsatta planeringen på transportområdet.

Sambandet hastighet — luftföroreningar

Sambandet mellan farten på vägarna och trafikens luftföroreningar uppmärksammas i flera motioner. I motion Jo112 begärs utredning om sambandet mellan hastighet och utsläpp, samt förslag till ev. åtgärder (yrkande 6). Motsvarande yrkande har framförts i motion 1985/86:Jo799 (c), yrkande 13. Enligt motion 1985/86:Jo775 (vpk) yrkande 1 bör regeringen framlägga förslag om en sänkning av hastighetsgränserna.

Utskottet har erfarit att en arbetsgrupp för miljöfrågor har bildats inom ramen för kommunikationsdepartementets trafikpolitiska arbete. Arbetsgruppen studerar bl. a. möjligheterna att nedbringa trafikens miljöstörningar genom en neddragning av hastigheterna. Naturvårdsverket har fått regeringens uppdrag att utarbeta underlag för arbetet. Studier som genomförs av naturvårdsverket visar generellt, enligt vad utskottet inhämtat, ett klart samband mellan stigande hastighet och ökande utsläpp av kväve och koloxid redan inom fartområdet 70—90 km/h. En anpassning av farterna till gällande hastighetsregler skulle enligt verkets beräkningar medföra en minskning av utsläppen med ca 10 %.

Med hänsyn till att hastighetens betydelse för luftföroreningar övervägs inom ramen för regeringens trafikpolitiska arbete påkallas enligt utskottets mening icke någon ytterligare riksdagens åtgärd med anledning av nu behandlade motionsyrkanden. Utskottet vill dock erinra om riksdagens uttalande för ett år sedan om återkommande informationsinsatser på området (jfr ovan s. 11—12).

Åtgärder för den nu existerande bilparken

I ett flertal motioner framställs yrkanden beträffande avgasreningen av de bilar som nu finns i drift. I motionerna Jo112 (c), yrkande 5 och 1985/86:Jo738 (fp), yrkande 42, begärs förslag om stimulanser till reningsteknik i befintlig bilpark. Enligt motionerna Jo110 (m) yrkande 2 och Jo111 (m), yrkande 1 bör regeringen föreslå skatterabatter för fordon som avgasrenas. Enligt motion 1985/86:Jo738 (fp), yrkande 44, bör vidare tillsynen över att nu gällande avgasregler efterlevs förbättras genom att avgasutsläppen ägnas större uppmärksamhet vid den obligatoriska kontrollbesiktningen. I motionerna 1985/86:Jo702 (m) och 1985/86:Jo757 av Olle Grahn och Elver Jonsson (fp) varnas å andra sidan för de nya s. k. A 20-kraven för att förbättra avgaskontrollen på äldre bilar. Enligt motionärerna är reglerna utformade på ett sätt som försvårar situationen för de 100 000-tals svenskar som har bilen som hobby. De bör därför justeras och tillämpas generösare.

Utskottet får anföra följande.

Nu befintliga bilar kommer att stå för det mesta av föroreningsutsläppen från personbilar fram till slutet av 1990-talet. Först då kommer katalysatorbilarna att svara för huvudparten av föroreningarna. Mot den bakgrunden är det enligt utskottets mening angeläget att de möjligheter tas till vara som kan bidra till att förbättra och minska utsläppen från den nu existerande bilparken.

Det avgasreningssystem som gäller i Sverige sedan 1976 medger i och för sig en tämligen god rening av bilavgaserna. Enligt vad utskottet inhämtat anses det synnerligen tvivelaktigt om en inmontering av katalysator eller någon annan form av avgasrenare i de befintliga bilarna får avsedd verkan. Sådana system bör utformas med hänsyn tagen till varje bils konstruktion. Om någon ytterligare avgasreningsanordning skall kunna godkännas bör vederbörande biltillverkare kunna lämna försäkran om att den fyller avsedd funktion. Enligt uppgift från naturvårdsverket torde någon sådan anordning ännu icke ha presenterats. Provningar som företagits av tillsats-

katalysatorer och andra tillsatsanordningar har enligt uppgift givit ojämnt resultat. Någon anledning för staten att uppmuntra dylika anordningar av de slag som hittills presenterats anses icke föreligga.

Med det anförda avstyrker utskottet motionerna Jo110 yrkande 2, Jo111 yrkande 1, Jo112 yrkande 5 och 1985/86:Jo738 yrkande 42 om stimulanser till reningsteknik i befintlig bilpark.

För att åstadkomma en förbättring av avgasreningen enligt det system som gäller sedan 1976 har naturvårdsverket föreslagit införande av ett löpande kontrollprogram, kallat A 20. Syftet med systemet är att kontrollera att bilarna ges sådant underhåll och sådan service att den investering som gjorts i avgasrening skall miljömässigt förränta sig. Utskottet kan ha förståelse för de synpunkter som anförs i motion Jo702 om faran för att de nya kontrollreglerna skall innebära svårigheter för bilägarna. Enligt vad utskottet erfarit är dock farhågorna överdrivna. Under förutsättning att bilarna ges vederbörligt underhåll bör en förbättrad kontroll icke föranleda några vidlyftiga kostnader. Utskottet kan icke finna annat än att bilismen bör underkasta sig den tillsyn av fordonen som erfordras för att minska bidragen till miljöföroreningen. Enligt naturvårdsverkets beräkningar skulle ett genomförande av A 20 ge en miljömässigt betydelsefull minskning av utsläppen, motsvarande ungefär hälften av den man uppnår genom katalysatorkraven, och betydligt större än vad som kan åstadkommas i kommunerna genom trafik- och transportplanering. Frågan om kontrollprogrammets införande bereds i regeringens kansli.

Utskottet avstyrker med hänvisning till det anförda motionerna 1985/86:Jo702 yrkande 3 och 1985/86:Jo757 om de s. k. A 20-reglerna. Vad utskottet anfört är ägnat att besvara motion 1985/86:Jo738 yrkande 44 om avgasutsläppen vid kontrollbesiktningen.

Riktlinjer för bensinhantering

I motion Jo107 påpekar Leif Olsson och Kerstin Gellerman (fp) att bensinhanteringen näst efter bilavgaserna svarar för den kolväteemission som har störst påverkan på vår hälsa. Teknik finns numera för att återföra större delen av de bensinångor som tränger ut vid påfyllningar av bensin i olika distributionsled. Enligt motionen bör man se över behovet av generella krav på riktlinjer för bensinhantering i alla led syftande till att återföring av bensinångor genomförs vid praktiskt taget all bensinhantering. Enligt motion 1985/86:Jo774 av Lars Werner m. fl. (vpk) bör ett program utarbetas om krav på återföringssystem av bensinångan (yrkande 1).

Utskottet delar den syn på problemet som anläggs i motionerna. Enligt vad utskottet erfarit pågår inom naturvårdsverket en utredning av möjligheten att utarbeta riktlinjer för ett återföringssystem. Samråd äger därvid rum med oljebolagen. Med hänsyn till att frågan sålunda är föremål för den ansvariga myndighetens överväganden påkallas enligt utskottets mening icke någon ytterligare riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena.

Avgaser från flygplan m. m.

I motionerna 1985/86:Jo765 av Bertil Fiskesjö (c) och 1985/86:Jo775 av

Lars Werner m. fl. (vpk), yrkande 4, begärs en kartläggning av avgasföroreningarna från flygplan.

Enligt vad utskottet erfarit beräknas flygplansavgaserna svara för en betydande del av de sammanlagda kväveutsläppen från trafiken. Naturvårdsverket har påbörjat en utredning av problemet, syftande till att ge ut råd och riktlinjer beträffande flygtrafikens miljöpåverkan. Utredningsresultaten beräknas föreligga om halvtannat år. Med hänsyn till naturvårdsverkets utredning är utskottet icke berett förorda något uttalande av riksdagen i frågan.

Etanol m. m.

Enligt motion Jo112 (c) bör låginblandning av etanol ske i all bensin. Möjligheter att köra fordon på ren etanol bör också utnyttjas, anser motionärerna som pekar på att etanol är ett alternativ till bly, vilket icke kan användas i bensin till katalysatorförsedda avgassystem (yrkande 2).

Som motionärerna påpekar har riksdagen fattat beslut om statligt stöd till projektering av en fullskaleanläggning för etanolproduktion. Utskottet är dock icke berett att i detta sammanhang föreslå riksdagen något uttalande om etanolinblandning. Motionen avstyrks i berörd del.

I motion 1985/86:Jo788 av Ivar Virgin (m) diskuteras gränsvärdena för utsläpp av lösningsmedel i Uddevallaområdet (yrkande 1). Enligt motionären bör miljöstimulanser kunna ges till vederbörande företag för att ytterligare minska utsläppen (yrkande 2).

Utskottet får framhålla att det specifika problem som åsyftas i motionen, nämligen frågan om utsläpp från en av Volvo planerad lackeringsanläggning, lösts sedan koncessionsnämnden meddelat beslut i ärendet. Någon särskild åtgärd med anledning av yrkande 1 i motionen påkallas således icke.

Riksdagen har nyligen på förslag av utskottet (JoU 1986/87:6) avstyrkt motioner om miljöstimulanser av samma slag som dem som förordas i yrkande 2 av den nu aktuella motionen. Yrkandet avstyrks med hänvisning härtill.

I motion 1985/86:Jo799 (c) yrkas att riksdagen skall göra ett uttalande till förmån för koncessionsprövning av större trafikanläggningar (yrkande 12).

Även denna fråga har nyligen varit föremål för utskottets överväganden. Med hänvisning till att denna fråga övervägs i regeringskansliet inför en planerad proposition om ändringar i miljöskyddslagen har motioner av likartat innehåll lämnats utan åtgärd av riksdagen (JoU 1986/87:6). Utskottet avstyrker med hänvisning härtill även det nu aktuella yrkandet.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *ändrade avgasreningskrav*

att riksdagen avslår motion 1986/87:Jo110 yrkande 1,

2. beträffande *reningsteknikens utveckling*

att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:Jo112 yrkande 4, 1985/87:Jo702 yrkandena 1 och 2, 1985/86:Jo708 yrkande 11 och 1985/86:Jo799 yrkande 11 utan ytterligare åtgärd,

3. beträffande *dieselfordon*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:Jo112 yrkande 3, 1985/86:Jo738 yrkande 43 och 1985/86:Jo799 yrkande 10 utan ytterligare åtgärd,

4. beträffande *bilavgaslagens syfte*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:Jo112 yrkande 1 utan ytterligare åtgärd,

5. beträffande *kontrollsystemet*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Jo108 yrkande 1,

6. beträffande *efterkontrollen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Jo110 yrkande 3,

7. beträffande *konkurrenshindrande åtgärder*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:Jo110 yrkande 4, 1986/87:Jo111 yrkande 3 och 1986/87:Jo112 yrkande 7 utan ytterligare åtgärd,

8. beträffande *kontrollavgift*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Jo111 yrkande 4,

9. beträffande *förslaget till avgaslag*

a) att riksdagen med avslag på motion 1986/87:Jo108 yrkande 2 antar regeringens förslag till 2 § bilavgaslagen,

b) att riksdagen med avslag på motion 1986/87:Jo111 yrkande 2 antar regeringens förslag till 3 § 1 bilavgaslagen,

c) att riksdagen med avslag på motionerna 1986/87:Jo106 och 1986/87:Jo109 antar regeringens förslag till 12 § bilavgaslagen,

d) att riksdagen antar det framlagda lagförslaget i de delar som ej omfattas av utskottets hemställan under 9 a—c ovan,

10. beträffande *sambandet mellan hastighet och luftföroreningar*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:Jo112 yrkande 6 och 1985/86:Jo799 yrkande 13 utan ytterligare åtgärd,

11. beträffande *sänkning av hastighetsgränserna*
att riksdagen avslår motion 1985/86:Jo775 yrkande 1,

12. beträffande *stimulanser för reningsanordningar*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Jo110 yrkande 2, 1986/87:Jo111 yrkande 1, 1986/87:Jo112 yrkande 5 och 1985/86:Jo738 yrkande 42,

13. beträffande *A 20-reglerna*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:Jo702 yrkande 3 och 1985/86:Jo757,

14. beträffande *förbättrad kontroll av nu existerande bilar*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:Jo738 yrkande 44 utan ytterligare åtgärd,

15. beträffande *riktlinjer för bensinhantering*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:Jo107 och 1985/86:Jo774 yrkande 1 utan ytterligare åtgärd,

16. beträffande *avgaser från flygplan*
att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:Jo765 och 1985/86:Jo775 yrkande 4 utan ytterligare åtgärd,

17. beträffande *etanolinblandning*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Jo112 yrkande 2,

18. beträffande *utsläpp av lösningsmedel*
att riksdagen avslår motion 1985/86:Jo788 yrkande 1,

19. beträffande *ekonomiska styrmedel*
att riksdagen avslår motion 1985/86:Jo788 yrkande 2,

20. beträffande *koncessionsprövning av större trafikanordningar*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:Jo799 yrkande 12 utan ytterligare åtgärd.

Stockholm den 2 december 1986

På jordbruksutskottets vägnar

Karl Erik Olsson

Närvarande: Karl Erik Olsson (c), Håkan Strömberg (s), Grethe Lundblad (s), Ove Karlsson (s), Lars Ernestam (fp), Sven Eric Lorentzon (m), Jan Fransson (s), Kerstin Gellerman (fp), Jens Eriksson (m), Åke Selberg (s), Lennart Brunander (c), Jan Jennehag (vpk), Kaj Larsson (s), Ivar Virgin (m) och Jarl Lander (s).

Reservationer

1. Reningsteknikens utveckling (mom. 2)

Karl Erik Olsson (c), Sven Eric Lorentzon (m) Jens Eriksson (m), Lennart Brunander (c) och Ivar Virgin (m) anser att

dels den del av utskottets yttrande som börjar på s. 8 med "Utskottet erinrar" och slutar på s. 9 med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion Jo112 är trevägskatalysatortekniken den enda teknik som nu är tillgänglig för att effektivt minska utsläppen från biltrafiken. Forskning pågår emellertid för att utveckla bl. a. leanburntekniken som möjligen kan beräknas bli kommersiellt tillgänglig om 5—10 år. Det pågår även annan motorutveckling med lågtemperaturförbränning och också utveckling av ångmotorer som kan bli intressanta i en framtid. Av naturliga skäl är det i första hand bilindustrin som svarar för FoU-verksamheten på området. Utskottet vill emellertid framhålla betydelsen av att regeringen aktivt stöder utvecklingsarbetet för att få fram motorer med mindre miljöstörande verkan, och att den utnyttjar sina möjligheter att påverka bilindustrin att prioritera utvecklingsprojekt i detta syfte. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna Jo112, 1985/86:Jo702, Jo708 och Jo709 i nu berörda delar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *reningsteknikens utveckling*
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1986/87:Jo112 yrkande 4, 1985/86:Jo702 yrkandena 1 och 2, 1985/86:Jo708 yrkande 11 och 1985/86:Jo799 yrkande 11,

2. Dieselfordon (mom. 3)

Karl Erik Olsson (c), Lars Ernestam (fp), Kerstin Gellerman (fp) och Lennart Brunander (c) anser att

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

Som motionärerna framhåller finns det ännu ingen reningsteknik för dieselfordon som är lika effektiv som vad katalysatortekniken är för bensindrivna bilar. Med tanke på att den tunga trafiken och även dieseldrivna personbilar ökar — och därmed bidrar med en ökande andel av utsläppen — måste reningsåtgärder snarast vidtas. Regeringen bör snarast återkomma med förslag om detta. För de tunga fordonen bör, som påpekas i motionerna, de krav som uppställs i Kalifornien utgöra riktpunkten för reningsåtgärderna. Det är också angeläget att regeringen stimulerar en överföring av gods från lastbil till järnväg i enlighet med riksdagens beslut. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna Jo112, 1985/86:Jo738 och 1985/86:Jo799 i nu berörda delar.

dels utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *dieselfordon*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1986/87:Jo112 yrkande 3, 1985/86:Jo738 yrkande 43 och 1985/86:Jo799 yrkande 10,

3. Bilavgaslagens syfte (mom. 4)

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser att

dels den del av utskottets yttrande på s 11 som börjar med "Utan att" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Utan att — — — (lika med utskottet) — — — andra motorfordon. De åtgärder som föreslås i propositionen är dock enligt utskottets mening icke tillräckliga för att hejda en fortsatt snabb försämring av vår miljö. Som framhålls i centermotionen måste vi sätta upp som mål att reducera kväveoxidutsläppen med hälften för att komma till rätta med dess bidrag till försurningen. Regeringens mål om en 30-procentig reduktion är icke tillräckligt. Därför måste den effektiva avgasrening som nu sent omsider kommer till stånd kompletteras med åtgärder på det befintliga bilbeståndet, trafikreglerande åtgärder m. m. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo112 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *bilavgaslagens syfte*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1986/87:Jo112 yrkande 1,

Jan Jennehag (vpk) anser att

dels den del av utskottets yttrande som börjar på s. 13 med "Utskottet erinrar" och slutar på s. 14 med "(yrkande 1)" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna framhåller är det avgörande för systemets funktion om ett kontrollsystem över huvud taget kommer till stånd och hur detta i så fall skall konstrueras. Helt klart är att Bilindustriföreningen som den mäktigaste av alla lobbyister på området kommer att motarbeta ett fungerande kontrollsystem. I dag sträcker man sig inte längre än till garantier för bilar yngre än fem år när det gäller ett fordons möjligheter att uppfylla krav på begränsade utsläpp. Utskottet biträder motionärernas yrkande att denna brist måste avhjälpas omgående. Vad utskottet anfört med anledning av motionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *kontrollsystem*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1986/87:Jo108 yrkande 1,

5. Förslaget till bilavgaslag (mom. 9 a)

Jan Jennehag (vpk) anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utan att" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Utan att – – – (lika med utskottet) – – – andra motorfordon. Som framhålls i vpk-motionen är dock propositionen och lagförslaget alltför tamt och luddigt för att åstadkomma en minskning av utsläppen. Den reducering av kväveoxidutsläppen som angavs som målsättning bl. a. i den s. k. aktionsplanen har enligt utskottets mening inga förutsättningar att kunna genomföras med det presenterade lagförslagets hjälp, med tanke på den ökning av vägtrafiken som nu sker. Utskottet biträder mot den bakgrunden motionärernas förslag om en skärpning av 2 § lagförslaget.

dels utskottets hemställan under 9 a bort ha följande lydelse:

9. beträffande *förslaget till bilavgaslag*

a) att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med anledning av motion 1986/87:Jo108 yrkande 2 antar följande som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse av 2 § bilavgaslagen:

Föreslagen lydelse	*Reservanternas förslag*
2 §	
Motordrivna fordon skall vara så konstruerade och utrustade att de *inte* släpper ut avgaser och andra ämnen i *större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.*	Motordrivna fordon skall vara så konstruerade och utrustade att de *under inga omständigheter* släpper ut avgaser och andra ämnen i *sådan mängd att hälso- och miljöskyddshänsynen kan åsidosättas.*
För motordrivna – – – av regeringen.	För motordrivna – – – av regeringen.
I fråga – – – av lagen.	I fråga – – – av lagen.

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anser att

dels den del av utskottets yttrande som börjar på s. 12 med "Utskottet finner" och slutar på s. 13 med "yrkande 2" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder motionärernas förslag. Riksdagen bör således avslå 3 § 1 om bemyndigande till regeringen att besluta om bl. a. justering av gränsvärdena.

dels utskottets hemställan under 9 b bort ha följande lydelse:

9. beträffande *förslag till bilavgaslag*

b) att riksdagen med bifall till motion 1986/87:Jo111 yrkande 2 avslår regeringens förslag till 3 § 1 bilavgaslagen,

7. Förslag till bilavgaslag (mom. 9 c)

Lars Ernestam (fp), Sven Eric Lorentzon (m), Kerstin Gellerman (fp), Jens Eriksson (m) och Ivar Virgin (m) anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Prövningen av" och slutar med "och Jo109" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna påpekar måste det finnas mycket starka skäl för att riksdag och regering skall frångå lagrådets uppfattning i den här typen av frågor. Utskottet kan inte finna att sådana skäl redovisats. Lagrådet bedömer att det i flertalet fall blir fråga om "ganska typiska domstolsfrågor". Utskottet har ingen annan bedömning. Utskottet biträder således motionärernas yrkande om ändring av 12 § bilavgaslagen.

I motion Jo109 yrkas även ändring av 13 § i enlighet med lagrådets förslag. Så har redan skett i propositionen.

dels utskottets hemställan under 9 c bort ha följande lydelse:

9. beträffande *förslag till bilavgaslag*

c) att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1986/87:Jo109 samt med bifall till motion 1986/87:106 antar följande, som *Reservanternas förslag* betecknade, lydelse av 12 § bilavgaslagen:

Föreslagen lydelse	*Reservanternas förslag*
12 §	
Ett beslut av en myndighet om föreläggande enligt 7 § får överklagas hos *koncessionsnämnden för miljöskydd. Koncessionsnämndens* beslut får överklagas hos *regeringen.*	Ett beslut av en myndighet om föreläggande enligt 7 § får överklagas hos *kammarrätten. Kammarrättens* beslut får överklagas hos *regeringsrätten.*

8. Sambandet mellan hastighet och luftföroreningar (mom. 10)

Karl Erik Olsson (c), Lars Ernestam (fp), Kerstin Gellerman (fp) och Lennart Brunander (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Med hänsyn" och slutar med "ovan s. 11—12" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna framhåller i centermotionen visar utförda undersökningar att lägre hastigheter på sitt sätt innebär en reningsteknik. Alla kan börja tillämpa den omedelbart och utan kostnad. På något års sikt skulle sänkt fart, om alla tillämpade den, betyda lika mycket för minskningen av kväveoxidutsläppen från bilar som besluten om bättre avgasrening. En undersökning bör göras om sambandet mellan hastighet och utsläpp utifrån den svenska bilparken, och eventuella åtgärder bör vidtas med anledning av detta. Riksdagen bör göra ett uttalande härom till regeringen med anledning av motionerna Jo112 och 1985/86:Jo799 i berörda delar.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *sambandet mellan hastighet och luftföroreningar*
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1986/87:Jo112 yrkande 6 och 1985/86:Jo799 yrkande 13,

9. Sänkning av hastighetsgränserna (mom. 11)

Jan Jennehag (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Med hänsyn" och slutar med "ovan s. 11—12" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner det tillräckligt belagt att fartminskningar generellt ger utdelning i form av mindre miljöföroreningar. Utskottet biträder således vpk-motionens krav på en sänkning av hastighetsgränserna. Farten på motorvägen bör minskas till högst 100 km/tim. Farten på vägar inom vissa känsliga områden som nu har 90 km/tim. bör sänkas till 80 km/tim. Utskottet förutsätter att informationsinsatser om positiva effekter i form av ett minskat antal trafikoffer samt minskad bensinförbrukning leder till att bilisterna känner sig motiverade för restriktioner. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionen.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *sänkning av hastighetsgränserna*
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1985/86:Jo775 yrkande 1,

10. Stimulanser för reningsanordningar (mom. 12)

Karl Erik Olsson (c), Lars Ernestam (fp), Sven Eric Lorentzon (m), Kerstin Gellerman (fp), Jens Eriksson (m), Lennart Brunander (c) och Ivar Virgin (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 19 med "Det avgasreningssystem" och slutar på s. 20 med "befintlig bilpark" bort ha följande lydelse:

Det avgasreningssystem som gäller i Sverige sedan 1976 medger i och för sig en tämligen god rening av bilavgaser. Med hänsyn till angelägenheten av

att snarast nedbringa miljöföroreningarna från bilismen biträder utskottet även de förslag som framförts i motionerna om stimulanser — i form av skattelindring eller på annat sätt — till bilägare som utför ytterligare avgasrening på sina bilar genom inmontering av särskilda anordningar som visar sig medföra en väsentlig förbättring av avgasreningen. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna Jo110, Jo111, Jo112 och 1985/86:Jo738 i här berört avseende.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *stimulanser för reningsanordningar*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1986/87:Jo110 yrkande 2, 1986/87:Jo111 yrkande 1, 1986/87:Jo112 yrkande 5 och 1985/86:Jo738 yrkande 42,

11. Avgaser från flygplan (mom. 16)

Karl Erik Olsson (c), Lars Ernestam (fp), Kerstin Gellerman (fp), Lennart Brunander (c) och Jan Jennehag (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Enligt vad" och slutar med "i frågan" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionerna är det angeläget att kväveoxidutsläppen från flyg kartläggs och redovisas. Gjorda beräkningar visar att en mycket stor del av kväveoxidutsläppen över vårt land, kanske 20 000 ton per år, kommer från flygplan. Enligt utskottets mening är det, vid sidan av kartläggningsarbetet, också nödvändigt att forskare och konstruktörer inom flygteknik engageras för att ta fram tekniskt hållbara och effektiva lösningar på avgasproblemen. Regeringen bör se till att erforderliga åtgärder initieras. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet här anfört med anledning av motionerna i berört hänseende.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *avgaser från flygplan*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1985/86:Jo765 och 1985/86:Jo775 yrkande 4,

12. Etanolinblandning (mom. 17)

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Som motionärerna" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna påpekar har riksdagen fattat beslut om statligt stöd till projektering av en fullskaleanläggning för etanolproduktion. För att ett sådant projekt skall bli möjligt att fullfölja krävs att anläggningens produktion av 300 m^3 får avsättning på marknaden vilket blir fallet om en inblandning av bensinen med 6 % kommer till stånd. Utskottet biträder mot den

bakgrunden yrkandet i centermotionen att låginblandning av etanol bör ske i all bensin. Möjligheten att köra fordon på enbart etanol bör också utnyttjas. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionen såvitt nu är i fråga.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *etanolinblandning*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1986/87:Jo112 yrkande 2,

13. Ekonomiska styrmedel (mom. 19)

Lars Ernestam (fp), Sven Eric Lorentzon (m), Kerstin Gellerman (fp), Jens Ericsson (m) och Ivar Virgin (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Riksdagen har" och slutar med "hänvisning härtill" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder däremot yrkande 2 i motionen som utmynnar i förslag till främjande av ytterligare reningsansträngningar genom att en miljövårdsstimulans utlovas per ton minskade utsläpp i förhållande till fastställda gränsvärden. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *ekonomiska styrmedel*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1985/86:Jo788 yrkande 2,

14. Koncessionsprövning av större trafikanordningar (mom. 20)

Karl Erik Olsson (c), Lennart Brunander (c) och Jan Jennehag (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Även denna" och slutar med "aktuella yrkandet" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna framhåller är de sammanlagda miljöeffekterna av byggnation av motorvägar svåra att uppskatta, och olika experter har ibland skilda uppfattningar. Enligt utskottets mening är det lämpligt att koncessionsnämnden för miljöskydd får pröva utbyggnaden av flygplatser, motorvägar och andra stora trafikleder. Utskottet biträder således motionen såvitt nu är i fråga. Riksdagen bör göra ett uttalande till regeringen i enlighet därmed.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *koncessionsprövning av större trafikanläggningar*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:Jo799 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Riktlinjer för bensinhantering (mom. 15)

Lars Ernestam (fp), Kerstin Gellerman (fp) och Jan Jennehag (vpk) anför:

Bensinhanteringen är en av de viktigaste emissionskällorna när det gäller kolväten. Miljöskyddslagens kravregler bör givetvis gälla oavsett verksamhetens storlek och enbart utgå från dess miljöstörande påverkan och möjligheterna att begränsa denna.

Teknik finns numera för att återföra större delen av de bensinångor som trängs ut vid påfyllningar av bensin i olika distributionsled. Många bensinstationer måste göra vissa ombyggnader före den 1 juli 1987 då stationer med mer än en pump är tvungna att tillhandahålla blyfri bensin. Därför är det angeläget att naturvårdsverket snabbt utarbetar riktlinjer för ett återföringssystem.