

Jordbruksutskottets betänkande

1981/82:27

om bilavgaser m. m.

Motioner m. m.

I motion 1981/82:1044 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 b), att riksdagen hos regeringen hemställer att betryggande hygieniska gränsvärden fastläggs för vådliga luftföroreningar i våra städer och runt våra industrier.

I motion 1981/82:1457 av Knut Wachtmeister (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att svenska normer för rening av bilavgaser bör anpassas till dem som gäller inom EG-länderna.

I motion 1981/82:1921 av Olof Palme m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 12), att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att den utan ytterligare dröjsmål framlägger det av riksdagen 1979 begärda åtgärdsprogrammet mot bilismens föroreningar med bl. a. tidsplan för övergång till helt blyfri bensin.

I motion 1981/82:1924 av Rune Rydén m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär lagstiftning om att de svenska bilavgasbestämmelserna snarast möjligt anpassas till den kommande europeiska lagstiftningen, det s. k. ECE-reglementet R 15/04.

Till utskottet har inkommit en skrivelse från Svenska petroleuminstitutet i ärendet.

Gällande ordning, pågående överväganden m. m.

Bestämmelser om hur ett fordon skall vara beskäffat och utrustat finns främst i fordonskungörelsen (1972:595) och i bilavgaskungörelsen (1972:596). Enligt bilavgaskungörelsen gäller skärpta avgasreningskrav fr. o. m. 1976 års bilmodeller. Sedan den 1 oktober 1979 meddelar statens naturvårdsverk — efter samråd med trafiksäkerhetsverket — närmare föreskrifter enligt kungörelsen. Naturvårdsverket har utfärdat reviderade tillämpningsföreskrifter i juni 1981 (SNFS 1981:3, MS:2). Bilindustriföreningen och Volvo Personvagnar har besvärat sig hos regeringen över dessa föreskrifter. Regeringen har i februari 1982 preliminärt fastställt naturvårdsverkets tillämpningsföreskrifter, med viss förlängning av övergångstiden. Beslutet skall notificeras i enlighet med de överenskommelser som gäller inom EFTA och GATT. Även EG skall notificeras.

Sedan den 1 januari 1980 gäller att blyhalten i regularbensin är begränsad till högst 0,15 g/l. Sedan den 15 april 1981 är blyhalten även i högoktanig bensin begränsad till 0,15 g/l, enligt 45 c § kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor.

Biltrafikens miljöpåverkan är föremål för överväganden av bl. a. bilavgaskommittén (Jo 1977:07). Denna har som huvuduppgifter att värdera hälso- och miljörisker från bilavgaser, att föreslå åtgärder mot luftföroreningarna och att utarbeta program för forsknings- och utvecklingsarbete. Kommittén har avgivit en lägesrapport: Bilarna och luftföroreningarna (SOU 1979:34). I tilläggsdirektiv (Jo 1979:03) har kommittén fått i uppdrag att lägga fram förslag till tidsplan för en fullständig avveckling av blytillsatser i motorbensin. Kommittén förväntas lägga fram sina förslag till åtgärder hösten 1982.

Utskottet

Utskottet behandlar i detta betänkande ett antal i januari 1982 väckta motioner om bilavgaser och vådliga luftföroreningar.

I två motioner erinras om att det i Sverige ännu icke finns några gränsvärden för den högsta tillåtna halten bilavgasföroreningar eller vådliga luftföroreningar över huvud i utomhusluften. Enligt motion 1044 börjar tiden bli mogen härför. I motion 1921 framhålls att det är nödvändigt med kraftfulla åtgärder mot bilavgasernas miljö- och hälsoproblem.

I två motioner varnas för att de svenska avgasbestämmelserna kan vara alltför stränga. Enligt motion 1457 bör man införa lokala bestämmelser som minskar privatbilismen m. m. i vissa tätorter i stället för generella regler över hela landet. Enligt motion 1924 innebär de nuvarande svenska bestämmelserna för avgasrening ökad bränsleförbrukning och högre kostnad för svenska bilister än vad som gäller i andra länder.

Frågan om luftföroreningar från bilar och avgasrening har behandlats av riksdagen vid ett flertal tillfällen. Våren 1979 riktades med anledning av motioner två tillkännagivanden till regeringen om behovet av snara och verkningfulla åtgärder mot bilavgasens hälso- och miljöeffekter samt om myndighetsansvaret på bilavgasområdet. I sammanhanget anförde utskottet bl. a. att särskild uppmärksamhet borde ägnas möjligheten att förbättra efterlevnaden av de krav på motorfordon i avgasreningshänseende som gäller enligt bilavgaskungörelsen. Utskottet underströk vidare att bilavgaskommitténs uppdrag att lägga fram en tidsplan för en fullständig avveckling av blytillsatser i motorbensin snarast måtte resultera i att en tidsplan fastställdes (JoU 1978/79:22). Då frågan hösten 1981 senast behandlades framhöll utskottet ånyo vikten av att biltrafikens hälso- och miljöstörningar minskar. De åtgärder för avgasrening och begränsning av blytillsatserna i bensinen som redan vidtagits hade enligt av utskottet återgiven statistik givit visst resultat. De tillämpningsföreskrifter till bilavgaskungörelsen som naturvårdsverket nyligen utfärdat kunde enligt utskottets mening förväntas resultera i en ytterligare minskning av de giftiga utsläppen. Genom att identiskt lika bestämmelser antagits av Schweiz kunde enligt

vad utskottet erfarit även kontrollkostnaderna nedbringas (JoU 1981/82:14).

När det gäller frågan om att internationellt harmonisera bestämmelserna för tillåtna avgasutsläpp konstaterade utskottet vid samma tillfälle att skilda regler gäller i olika länder. USA och Japan har sålunda strängare avgasbestämmelser än Sverige och Schweiz, som i sin tur har mera långtgående bestämmelser för avgasrening än övriga europeiska länder inom ECE. De stora bilproducerande länderna inom EG är splittrade. Västtyskland — samt tätbefolkade mindre länder som Belgien, Nederländerna och Danmark — söker skärpa kraven. Utskottet framhöll att det internationella systemet ger Sverige, liksom övriga parter, full frihet att göra egna nationella bedömningar för att tillgodose skyddet av människors hälsa och säkerhet. Utskottet utgick från att man från svensk sida fortsätter att verka för största möjliga harmonisering av avgaskraven i Europa. Det förhållandet att Schweiz antagit samma bestämmelser som Sverige visade enligt utskottets mening att sådana strävanden kan leda till resultat.

Vad utskottet sålunda anført äger fortfarande giltighet. Dock bör det i detta sammanhang framhållas att det 1979 beställda åtgärdsprogrammet delvis uppfyllts. Bl. a. har som ovan nämnts nya tillämpningsföreskrifter till avgasreningskraven utfärdats. Blyhalten i bensen har sänkts. Naturvårdsverket har insatts som tillsynsmyndighet enligt bilavgaskungörelsen.

Utskottet instämmer i bedömningen att biltrafiken i dag utgör den i särklass största källan till luftföroreningar i Sverige. Bilavgasproblemet förekommer såväl i våra storstadsregioner som i medelstora och även mindre tätorter. Utskottet anser det givetvis angeläget att skadeverkningarna från bilavgaserna i möjligaste mån nedbringas. Som i det föregående redovisats är ifrågavarande spørsmål emellertid föremål för överväganden inom bilavgaskommittén, som i sitt till hösten 1982 aviserade slutbetänkande kan förväntas ge en samlad värdering av hälso- och miljöriskerna från bilavgaserna. Samtidigt kan kommittén förväntas lägga fram förslag till åtgärder mot luftföroreningar — innefattande även vissa gränsvärden — samt en tidsplan för avveckling av blytillsatser i bensen. I avvaktan på kommitténs förslag vilka således torde föreligga inom en snar framtid synes enligt utskottets mening någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida icke erfordras med anledning av motionerna 1044 och 1921 såvitt nu är i fråga.

Av den tidigare lämnade redogörelsen framgår att EG-länderna inbördes är splittrade i sin inställning till vilka bestämmelser som bör gälla i fråga om avgasrening. I samtliga EG-länder gäller f. n. mindre långtgående bestämmelser än i Sverige. Även de förslag som framförts om nya bestämmelser är mindre långtgående än de svenska och schweiziska. Enligt undersökningar som utförts av AB Svensk Bilprovning finns icke fog för påståendet att iakttagande av de svenska avgasbestämmelserna skulle medföra en ökad bränsleförbrukning. Mot angivna bakgrund är utskottet

icke heller berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna 1457 och 1924. Dessa avstyrks således.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *åtgärdsprogram* m. m. att riksdagen lämnar motion 1981/82:1044 yrkande 1 b och motion 1981/82:1921 yrkande 12 utan ytterligare åtgärd,
2. beträffande *anpassning av bilavgasbestämmelserna* att riksdagen avslår motionerna 1981/82:1457 och 1981/82:1924.

Stockholm den 30 mars 1982

På jordbruksutskottets vägnar
HANS WACHTMEISTER

Närvarande: Einar Larsson* (c), Svante Lundkvist* (s), Arne Andersson i Ljung (m), Maj Britt Theorin (s), Börje Stensson* (fp), Hans Wachtmeister (m), Gunnar Olsson (s), Sven Eric Lorentzon* (m), Håkan Strömberg (s), Martin Segerstedt (s), Esse Petersson (fp), Lennart Brunander (c), Jan Fransson (s), Ingemar Hallenius* (c) och Ulla-Britt Åbark* (s).

* Ej närvarande vid betänkandets justering.

Reservationer

1. Åtgärdsprogram m. m.

Svante Lundkvist, Maj Britt Theorin, Gunnar Olsson, Håkan Strömberg, Martin Segerstedt, Jan Fransson och Ulla-Britt Åbark (alla s) anser

dels att den del av utskottets betänkande på s. 3 som börjar med "Vad utskottet" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer i bedömningen att biltrafiken i dag utgör den i särklass största källan till föroreningar i Sverige. Bilavgasproblemet förekommer såväl i våra stadsregioner som i medelstora och även i mindre tätorter. Utskottet anser det angeläget att skadeverkningarna från bilavgaserna snarast nedbringas. Mot den bakgrunden är det otillfredsställande att regeringen — såsom inledningsvis redovisats — vid sin överprövning

av naturvårdsverkets tillämpningsbestämmelser uppskjutit tiden för genomförandet av de skärpta kraven. Utskottet finner det oacceptabelt att regeringen trots upprepade krav från riksdagen inte lagt fram det av riksdagen begärda åtgärdsprogrammet i denna viktiga miljöfråga. Enligt utskottets mening bör riksdagen med hänsyn härtill begära att regeringen utan ytterligare dröjsmål presenterar det åtgärdsprogram som riksdagen beslöt år 1979. Detta bör som ovan framhållits även innehålla regler om hygieniska gränsvärden. Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen med bifall till yrkandet i motion 1921 och med anledning av yrkandet i motion 1044 som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *åtgärdsprogram m. m.* att riksdagen med bifall till motion 1981/82:1921 yrkande 12 och med anledning av motion 1981/82:1044 yrkande 1 b som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

2. Anpassning av bilavgasbestämmelserna

Arne Andersson i Ljung, Hans Wachtmeister och Sven Eric Lorentzon (alla m) anser

dels att den del av utskottets betänkande som på s. 3 börjar med "Av den" och på s. 4 slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det i dagens bekymmersamma ekonomiska läge inte är rimligt att Sverige fortsätter att vidareutveckla ett speciellt regelsystem för avgasrening. Kostnaderna för svenska särbestämmelser skulle bli avsevärda och dessutom utgöra ett besvärande handelshinder. För ett litet land som Sverige med stort exportberoende är det nödvändigt med en anpassning av bilavgasbestämmelserna till den europeiska utvecklingen. Enligt vad utskottet inhämtat söker man inom EG nå fram till gemensamma bestämmelser i fråga om avgasrening. Enligt utskottets uppfattning är det angeläget att de svenska bilavgasbestämmelserna anpassas till den kommande lagstiftningen i de europeiska gemenskaperna. Härigenom får svensk bilindustri även fortsättningsvis likartade konkurrensmöjligheter i detta avseende. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna 1457 och 1924 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *anpassning av bilavgasbestämmelserna* att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1981/82:1457 och 1981/82:1924.

