

Näringsutskottets betänkande

1981/82:4

över motion om rostfria bilavgassystem

Ärendet

I motion 1980/81:604 av Rune Torwald (c) och Kerstin Ekman (fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande eventuellt förslag till lag för att stimulera till ökad användning av rostfria avgassystem på motorfordon i Sverige.

Konsumentverket, Motormännens riksförbund, Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening har avgett remissyttranden över motionen. En skrivelse i ärendet har inkommit från Lars Thuresson, Göteborg.

Motionen

Alla landets närmare 3 miljoner bilägare dras med ett gemensamt problem, nämligen ofta återkommande byten av sönderrostade avgassystem, anför motionärerna. De täta bytena av avgassystem innebär en icke oväsentlig höjning av bilkostnaderna. En övergång till rostfritt avgassystem skulle, enligt motionärerna, för en bil med en livslängd av 12 å 15 år medföra en besparing i storleksordningen 3000 kr. under bilens livslängd. Att biltillverkarna och bilverkstäderna hittills inte har satsat mer på rostfria avgassystem kan enligt motionärerna förklaras av att de har ett intresse av att ha en fortlöpande försäljning av reservdelar. Motionärerna säger att konsumentverket inte har lyckats förmå bilproducenterna att ta fram rostfria avgassystem eftersom det saknas verksamma påtryckningsmedel. Därför föreslår de en närmare undersökning av om man genom lagstiftning kan stimulera till ökad användning av rostfria bilavgassystem. Motionärerna lämnar ett förslag till en sådan lag som i korthet skulle innebära att bilproducenten/generalagenten åläggs att svara för fel och brister som uppkommer på avgassystemet under bilens första tio år.

Tidigare riksdagsbehandling av likartade ärenden

På förslag av näringsutskottet (NU 1977/78:18) avslog riksdagen hösten 1977 en motion som syftade till en utredning av de material- och energiaspekter som kan läggas på vårt lands bilbestånd. Motionärerna hade särskilt uppmärksammat betydelsen av rostskador på avgassystemen. Utskottet ansåg inte att det behövdes något uttalande av riksdagen om en sådan utredning. Härvid hänvisade utskottet främst till Korrosionsinstitutets

och AB Svensk Bilprovningens arbete. Också insatser som konsumentverket hade gjort eller planerade betraktade utskottet som väsentliga när det gällde att uppnå de syften som motionärerna ville främja.

Hösten 1978 behandlade näringsutskottet (NU 1978/79:15) en motion i vilken begärdes att riksdagen skulle uttala sig för en utredning om möjligheterna att förse nya bilar med rostfria avgassystem, ägnade att fungera under bilens hela livslängd. Motionärerna framhöll bl. a. att de flesta avgassystem i bilar har kort livslängd och att bilägarna därför drabbas av onödiga kostnader. Utskottet pekade på att konsumentverket under det närmast gångna året hade gjort en rad insatser för att hållbarare avgassystem för bilar skulle bli lättare tillgängliga. Vidare hade regeringen nyligen uppdragit åt statens trafiksäkerhetsverk att utreda möjligheterna att utforma kvalitetskrav på ljuddämpningsutrustning för fordon. Utskottet sade sig inte kunna instämma i den kategoriska kritik av tanken på ökad användning av rostfria bilavgassystem som två branschorganisationer hade framfört i remissyttranden till utskottet. Utskottet förutsatte att konsumentverket även i fortsättningen skulle bevaka hithörande frågor och på olika sätt ta till vara bilkonsumenternas intresse av att biltillbehör uppfyller vissa kvalitetskrav. Det fanns enligt utskottets mening inte anledning för riksdagen att initiera ytterligare utredningsarbete enligt motionärernas önskemål. På förslag av utskottet avlog riksdagen motionen.

Remissyttranden

Inte någon av de fyra remissinstanser som har yttrat sig – konsumentverket, Motormännens riksförbund, Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening – tillstyrker motionärernas förslag. Remissinstanserna har dock något olika utgångspunkter för sitt ställningstagande.

Konsumentverket anför i sitt yttrande att verket under en följd av år har ägnat särskild uppmärksamhet åt problemen med personbilars avgassystem.

Vid en av konsumentverket genomförd enkätundersökning år 1976, vars resultat är publicerat i rapporten (1977:4) *Bilunderhåll*, visade det sig bl. a. att ca 60 % av bilägarna årligen reparerade eller bytte bilens avgassystem. Avgassystem befanns vara den mest reparationsfrekventa fordonskomponenten "med en beräknad genomsnittlig livslängd om endast ett år och åtta månader". Bilägarnas utgifter under ett år för byte och reparation av avgassystem uppskattades vid detta tillfälle (1977) till ca 500 milj. kr.

Verket uttalar vidare att avgassystemen enligt AB Svensk Bilprovningens årliga statistik från kontrollbesiktningen har visat sig vara en hårt belastad punkt som i anmärkningsfrekvens överträffas endast av strålkastar rengörare. I detta sammanhang bör, säger verket, även påpekas att Korrosionsinstitutet i en utredning rörande avgassystem för personbilar har konstaterat

att stora besparingar bl. a. från energisynpunkt vore möjliga vid en väsentligt förbättrad livslängd för avgassystem.

Konsumentverket meddelar att det ingående har kunnat ta del av utrednings- och utvecklingsarbete vid svenska och utländska specialstålindustrier samt hos utländska biltillverkare som redan i produktionen utrustar fordonen med avgassystem av rostfritt material. Utifrån dessa kontakter har kunnat konstateras att inte några avgörande tekniska eller andra problem när det gäller att utveckla och tillverka sådana system föreligger. Tidigare problem med att uppfylla kraven avseende buller- och avgasutsläpp har kunnat lösas.

Mot den sålunda beskrivna bakgrunden påbörjade verket överläggningar med vissa större billeverantörer i syfte att livslängden för avgassystem skulle höjas väsentligt. Som ett resultat av dessa förhandlingar har Volvo och Volkswagen börjat leverera rostfria avgassystem som originaldel på eftermarknaden. Saab har, säger konsumentverket, förmåtts öka sina marknadsföringsansträngningar för de rostfria avgassystem som företaget säljer. Konsumentverkets aktiviteter har dessutom verksamt bidragit till att Oljekonsumenterna (OK) tagit upp rostfria avgassystem i sitt reservdelssortiment samt att Nyby Uddeholm AB utvecklat och numera marknadsför rostfria avgassystem.

I skrivelse den 7 juni 1979 uppmanade konsumentverket samtliga generalagenter för nya personbilar på den svenska marknaden att snarast överväga åtgärder i syfte att väsentligt förbättra avgassystemens livslängd.

Billeverantörernas svar kan enligt konsumentverket sammanfattas så att man anser situationen tillfredsställande efter introduktionen av s. k. aluminiserade system. Konsumentverkets uppgifter angående livslängden, som till största delen avsåg bilar med avgassystem av kolstål, bedömdes inte vara representativa. Ytterligare åtgärder för att höja avgassystemens kvalitet ansågs inte nödvändiga att vidta.

Parallellt med åtgärderna för att få till stand ett utbud på marknaden av korrosionsbeständigare avgassystem har verket också aktivt bedrivit konsumentupplysning i denna fråga. En rad artiklar har publicerats i tidskriften Råd & Rön. I en landsomfattande bilekonomisk kampanj propagerades för avgassystem med längre livslängd. Dessutom har ämnet belysts i en mängd artiklar i dags- och fackpress samt i radio- och TV-inslag.

Konsumentverket hänvisar också till att verket hösten 1980 har genomfört en ny omfattande undersökning av bilar ägda av privatpersoner:

Undersökningsresultaten, som ännu ej har presenterats i sin helhet, antyder att reparationsfrekvensen på avgassystem ökat något jämfört med tidigare. 64 % av bilägarna anger att de årligen måste reparera eller byta avgassystem. En beräkning av den genomsnittliga livslängden visar sålunda snarare en viss minskning än motsatsen. Denna utveckling är anmärkningsvärd speciellt mot bakgrund av att en betydande andel av de i undersökningen ingående bilmodellerna varit försedda med aluminiserade avgassys-

tem. Av undersökningsresultaten framgår vidare att nio av tio bilägare gärna såg att fabriksnya bilar utrustades med korrosionsbeständigare avgassystem även om det skulle medföra en viss prisökning på de nya bilarna. Detta önskemål är lika starkt hos nybilsköpare.

Med anledning av resultaten av den nämnda undersökningen har konsumentverket beslutat att ånyo inleda överläggningar med berörda nybilsleverantörer. Enligt konsumentverkets bedömning synes förutsättningarna för en marknadsutveckling mot förbättrade avgassystem vara väsentligt mycket större i dag än tidigare. Konsumentverket säger sig aktivt komma att söka påverka och stödja denna utveckling.

Kostnaderna för bilinnehav har, säger konsumentverket, ökat under senare år främst på grund av stigande oljepriser. De kommer med säkerhet att fortsätta stiga under 1980-talet. Ökade bilkostnader i en i övrigt besvärlig samhällsekonomisk situation leder till att bilarnas livslängd höjs, vilket, sammantaget med det förhållandet att bilägarna numer behåller sina bilar längre än tidigare, ökar bilägarnas motivation för att välja avgassystem av högre kvalitet.

Tecken på ändrade konsumentpreferenser i detta avseende framgår dels av konsumentverkets stora undersökning, dels av att OK:s försäljning av rostfria avgassystem under senare tid kraftigt har ökat, säger konsumentverket.

Beträffande det förslag som framförs i motionen anför konsumentverket följande:

Motionärernas lagförslag innebär i realiteten en obligatorisk garantiplikt om 10 år på avgassystem. Detta är i och för sig vällovt och ligger i princip i linje med det arbete konsumentverket bedriver sätillvida att det siktar till förbättringar för konsumenten/bilägaren. Det går emellertid att rikta en rad invändningar mot den tekniska lösning av problemet som motionärerna valt. Dessa invändningar kan sammanfattas enligt följande.

- Såvitt verket känner till har man inte inom något annat område lagstiftat om skyldighet att lämna garanti. Det bör uppmärksammas att konsumentköplagen inte föreskriver skyldighet för företagen att lämna garanti.
- Med hänsyn till det konsumenträttsliga regelsystemet synes förslaget medföra betydande principiella och praktiska svårigheter. Med stöd av avtalsvillkorslagen förhandlar konsumentverket regelmässigt med näringslivet om garantiers innehåll och utformning.
- Förslagets utformning rimmar dåligt med landets strävan att i möjligaste mån harmonisera tekniska regler för personbilar inom Europa.

Mot angiven bakgrund och med särskilt beaktande av att man kan skönja en ändrad inställning i frågan hos såväl producenter som konsumenter finner konsumentverket det inte motiverat att man nu tillgriper särskild lagstiftning.

Motormännens riksförbund anför att, trots att tekniska framsteg har gjorts inom bilindustrin, rostangreppen på bilar fortfarande framstår som ett

mycket stort problem, både nationalekonomiskt och för den enskilde bilägaren. Detta gäller inte minst bilarnas avgassystem, för vilka förbundet redan för ett femtontal år sedan aktualiserade användandet av rostfritt material.

Förbundet uttalar att det helt stöder tanken på en utökad garanti för rostskador, dock inte bara för avgassystem utan också för andra detaljer. Tillsammans med sina systerorganisationer i Danmark och Norge har förbundet sommaren 1981 väckt frågan om en utökning av tillverkarnas nuvarande garantiåtaganden innebärande en sexårig garanti mot rostskador. Förbundet menar att en sexårsgaranti är mer realistisk än en tioårsgaranti. Vidare tillkännager förbundet den uppfattningen att en förbättring av garantivillkoren i första hand bör åstadkommas genom en frivillig överenskommelse med biltillverkarna. Först om det visar sig omöjligt att nå fram till en frivillig överenskommelse bör frågan om lagstadgad garanti aktualiseras.

Motorbranschens riksförbund säger sig konstatera att motionsskrivarna i främsta rummet utgår från specialstalindustrins intressen. Förbundets uppfattning är att de sektorer inom stålindustrin som tillverkar avgasrör av svartplåt eller aluminiserad plåt inte har samma syn på övergång till rostfritt stål. Det innebär att förslaget gynnar vissa tillverkare och skapar problem hos andra.

Förbundet anser också att man måste se frågan i ett internationellt totalperspektiv. Det gäller både i fråga om råvarutillgången och i fråga om våra handelsförbindelser i stort. Krom är en viktig beståndsdel för tillverkning av rostfritt material, säger förbundet och fortsätter:

Ungefär 90 % av världens kromtillgångar finns enligt expertbedömningar i Södra Afrika och det innebär en stark koncentration till ett politiskt svårbedömbart område. Ett globalt påbud om rostfria avgassystem för bilar (eller krav på mycket rostbeständiga system som kräver rostfritt material) skulle helt omindetgöra tillgången på krom och inom kort skulle den råvaran behöva specialreserveras för andra ändamål. Ett motsvarande påbud för Sveriges del skulle kunna uppfattas som ett tekniskt handelshinder och utländska biltillverkare skulle behöva hantverksmässiga specialinsatser för att klara avgassystemen på bilar som levereras till Sverige. Följden skulle samtidigt bli en avsevärd fördyring för svenska konsumenter.

Beräffande konsumenternas preferenser anför förbundet följande:

Tillfrågar man konsumenter om de vill ha avgassystem med lång livslängd i stället för system som rostar snabbt är det givet att man får positiva svar för de rostbeständiga systemen. Trots ganska stora säljansträngningar köper dock inte konsumenten rostfria avgassystem i någon accelererad takt. Vi är därför böjda att betrakta motionsskrivarnas ambitioner som ett försök att tvinga konsumenterna att köpa rostfria avgassystem genom lagstiftningsåtgärder, vilket är en föga marknadsanpassad metod.

I detta sammanhang påpekar Motorbranschens riksförbund att en stor del av bilarnas avgassystem förstörs till följd av vibrationer och mekanisk påverkan, t. ex. genom kontakt med trottoarkanter, snäva garageinfarter och snövallar. Den senaste tidens påtagliga eftersläpning av vägunderhållet kan, uttalar förbundet, tyvärr också förväntas öka påfrestningen på bl. a. denna komponent. Som exempel på mekanisk förstöring nämns ett projekt med 330 televerksbilar i början av 1970-talet. "Efter några få år fanns inte ett enda rostfritt avgassystem kvar på bilarna i fråga."

Förbundet säger sig inte vilja förneka att den i vissa fall korta livslängden för avgassystem är negativ mot bakgrund av branschens strävan att rationalisera service och förbilliga bilägandet, men förbundet hävdar också att stora ansträngningar har gjorts för att uppnå förbättringar. Framför allt har aluminiserade avgassystem monterats i allt större omfattning.

Som ett led i branschens ansträngningar att förbilliga bilägandet skall man, hävdar förbundet, också se de mängder av paketerbjudanden som förekommer när det gäller byte av avgassystem där priset inkluderar både arbete och delar. På detta sätt har avgassystem kommit att bli en lågprisvara med snäv marginal för bilföretagen.

Förbundet nämner också att avgassystem av vanlig plåt ofta repareras genom svetsning när t. ex. ett rör brister eller en infästning blir otät. Det har, säger förbundet, förekommit larmrapporter om att cancerrisken är stor vid svetsning i rostfritt material, och denna aspekt bör även beaktas vid bedömning av lagstiftningsförslag till förmån för materialtypen i fråga. Dessutom ställs krav på särskild svetsutrustning för rostfria material.

Förbundet anför vidare följande:

Avslutningsvis vill vi peka på problemet med eftermarknaden, dvs. försäljning av reservdelar för utbyte av avgassystem antingen de förstörs genom mekanisk påverkan eller om de håller hela den tidsperiod som motionskrivarna anger. Som nämnts ovan har vi ytterst dåliga erfarenheter av konsumenternas intresse för rostfria avgassystem. Analogt med motionskrivarnas idé om biltillverkarnas materialval borde även konsumenterna åläggas att köpa rostfria avgassystem eller originaldelar genom en lag som stipulerar detta. Visserligen har motionskrivarna inte föreslagit något sådant men det borde vara en rimlig konsekvens åtminstone om byte sker på bilar som kan bedömas ha en avsevärd återstående livslängd. Vi vill inte heller föreslå en sådan åtgärd, men vill peka på att detta vore en logisk balansering av kraven.

Förbundet anför att bilindustrins ansträngningar att ytterligare förbättra de aluminiserade avgassystemen och på annat sätt förlänga hållbarheten bör följas noga och att bilprovningen och konsumentverket bör fortsätta att granska och informera om hållbarheten hos bilarnas avgassystem samt stimulera konsumentintresset för mer rostbeständiga ersättningsystem.

Med hänvisning till sina redovisade erfarenheter och motorbranschens ställningstaganden uttalar förbundet avslutningsvis att motionärernas förslag

inte kan anses realistiska och att motionen därför inte bör föranleda någon åtgärd.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening avstyrker motionen med i huvudsak följande motivering.

○ Bilindustriföreningen har vid upprepade tillfällen framhållit att de *nuvarande* svenska särbestämmelserna för fordon måste avskaffas. Föreningen motsätter sig därför bestämt varje införande av *nya* särbestämmelser. Krav på tio års livslängd för bilars avgassystem skulle innebära ytterligare ett svenskt särkrav, som skulle uppfattas som ett tekniskt handelshinder. Inget annat land har motsvarande bestämmelser.

Svenska särbestämmelser fördyrar för bilägaren och utgör en risk för den exportberoende svenska bilindustrin att bli utsatt för motåtgärder och diskriminering på utlandsmarknaderna.

De stora utländska biltillverkarna avsätter mindre än 1 % av sin produktion på den svenska bilmärknaden. Ett svenskt särkrav på avgassystemens livslängd skulle innebära att man fick tillverka avgassystem avsedda för den svenska marknaden under näst intill hantverksmässiga former. Även den svenska bilindustrin, som avsätter endast en fjärdedel av sin produktion i Sverige, skulle drabbas av fördyringar genom att tvingas tillverka speciella avgassystem enbart för den svenska marknaden.

Motionärernas förslag går helt emot de harmoniseringssträvanden som finns i dag, framför allt i Europa. Frågan om EG-typgodkännande för tillverkare utanför EG är inne i ett känsligt skede. Sverige får inte genom att införa ytterligare särbestämmelser äventyra möjligheterna att komma med i detta gemensamma typgodkännande.

○ Ett avgassystem avsett att hålla i tio år skulle bli överdimensionerat och inte optimalt med hänsyn till pris, vikt och kvalitet. Föreningen anser att tillverkaren skall ha frihet att själv optimera sitt system med beaktande av kostnader, tillgängliga tillverkningsmetoder, tillgång på material etc.

○ Tillförlitlighet och reparationsbillighet är argument som är så viktiga i dag att biltillverkarna själva gör allt för att tillgodose dessa krav helt utan föreskrifter. Bara under de senaste åren har genom den produktutveckling som pågår kvaliteten på avgassystem väsentligt förbättrats.

○ Korrosionsskador är endast en av flera feltyper som drabbar ett avgassystem. Mekaniska skador orsakade av markkontakt etc. är en annan vanlig bytesorsak. Mot mekaniska skador hjälper inga rostfria avgassystem. Tvärtom har det rapporterats att det rostfria materialet kan ha en benägenhet att drabbas av sprickor och bristningar som följd av vibrationer från motorns svängningar. Detta gäller framför allt bilar med tvärställd motor. Tio års livslängd på ett avgassystem, även ett rostfritt sådant, är således oralistiskt.

○ Om ett avgassystem skulle användas under så lång tid som tio år skulle sotavlagringar bildas i systemet i sådan omfattning att det skulle medföra

högre bränsleförbrukning, högre avgasemissioner och sämre köregenskaper.

○ Motionärernas förslag skulle medföra att man måste ändra avgassystemets konstruktion, t. ex. öka plåttjockleken och ändra upphängningssystemet. Bilens vikt skulle i sådant fall öka med i genomsnitt 10 kg, vilket i sin tur medför ökad bränsleförbrukning.

○ Ett flertal bilföretag marknadsför sedan ett tiotal år rostfria avgassystem som tillbehör. Försäljningen av dessa har dock varit mycket blygsam. Bilägarna är uppenbarligen inte villiga att betala den merkostnad som ett rostfritt avgassystem innebär. Om ett verkligt intresse hade funnits hade biltillverkarna fångat upp detta intresse för att vinna framgång med sin produkt.

○ Tio års garanti på en specifik del av en kapitalvara torde vara unikt inom hela kapitalvarumarknaden. Garantin skulle bli oerhört svåradministrerad och bevisvärigheter skulle uppstå om vad som orsakat skadan på avgassystemet. Problemen accentueras av att bilen inte är vilken kapitalvara som helst utan byter ägare ett flertal gånger under en tioårsperiod.

○ Den kostnadsbesparing på 3 000 kr. under bilens livslängd som omnämns i motionen är troligen överdriven med hänsyn till att det rostfria avgassystemet

a) minst lika ofta utsätts för mekaniska skador som andra avgassystem.

b) måste specialtillverkas för den svenska marknaden.

c) ökar fordonets vikt och därmed bränsleförbrukningen.

d) medför ökade monteringskostnader.

○ Föreningen förutsätter att tyngre dieseldrivna lastbilar och bussar inte berörs av motionens förslag. Avgasrör på dieselmotorer är på grund av dieselavgasernas sammansättning inte utsatta för rostangrepp i samma utsträckning som avgasrör på bensinmotorer. Till detta kommer att avgassystemen tillverkas i tjockare material för att klara de stora påfrestningar som de tunga fordonen utsätts för. Mekaniska skador på avgassystemet är den vanligaste bytesorsaken hos dessa fordon. Kundkretsen för lastbilar och bussar är mycket kvalificerad och kunderna är kompetenta att själva avgöra om de vill ha avgassystem av rostfritt stål eller annat material.

Åtgärder av konsumentverket hösten 1981

Konsumentverket har i september 1981 i skrivelse till samtliga generalagenter för och utländska huvudleverantörer av personbilar på den svenska marknaden uppmanat dessa att införa korrosionsbeständigare avgassystem på nya personbilar.

I skrivelsen redovisar konsumentverket vissa av sina tidigare ansträngningar för att få till stånd en ökad livslängd för bilavgassystem. Vidare anges några resultat ur den enkätundersökning som verket genomförde hösten

1980 angående bilar ägda av privatpersoner (se s. 3). Bl. a. sägs att 94 % av de intervjuade bilägarna har svarat ja på följande fråga: "Tycker Du att nya bilar ska förses med mer hållbara avgassystem redan från början – säg som håller sju till åtta år – även om det skulle innebära ett 300 kronor högre inköpspris?" Dessutom visar resultaten, säger konsumentverket, att ägare till nya bilar i större utsträckning än andra vid sitt första byte av avgassystem skulle välja ett rostfritt system om sådant fanns tillgängligt.

Konsumentverket har bett generalagenterna att verket senast den 1 december 1981 skall få del av deras skriftliga överväganden i denna fråga.

Uppdrag åt statens trafiksäkerhetsverk

Regeringen uppdrog hösten 1978 åt statens trafiksäkerhetsverk att överväga vissa frågor rörande fordons bulleremission. Bl. a. skall verket utreda möjligheterna att utforma kvalitetskrav på ljuddämpningsutrustning för fordon.

Trafiksäkerhetsverket bedriver detta arbete inom ramen för det internationella samarbetet i Förenta nationernas ekonomiska kommission i Europa (ECE). Inom ECE finns en transportkommitté med sekretariat under vilken sorterar underkommittéer, bl. a. vägtransportkommittén (SCI). Till SCI är ett antal expertgrupper knutna, bl. a. en som behandlar frågor angående fordonens konstruktion. Det s. k. ECE-systemet inom fordonsområdet syftar till att åstadkomma enhetliga regler för provning och typgodkännande i olika länder. Godkännandet avser antingen en typ av fordonskomponent eller en typ av fordon med avseende på viss angiven komponent eller egenskap. Grunden för systemet är en överenskommelse som träffades i Genève år 1958. F. n. är ett 20-tal länder anslutna till överenskommelsen. Sverige anslöt sig år 1959.

Till överenskommelsen biläggs reglementen som vart och ett behandlar ett visst fordonstekniskt område. F. n. finns det 47 reglementen. Varje reglemente innehåller regler om typgodkännande av komponent och/eller fordon med avseende på komponent eller egenskap. Dessa regler anger bl. a. tekniska krav och provningsmetoder.

Varje land anger vilka reglementen man önskar tillämpa. Sverige tillämpar f. n. 34 reglementen.

Ett land som tillämpar visst reglemente anger vilken provningsinstitution och vilken godkännandemyndighet som har hand om tillämpningen. Som svensk godkännandemyndighet fungerar trafiksäkerhetsverket för samtliga reglementen. Som provningsinstitutioner förekommer statens provningsanstalt, televerket, statens väg- och trafikinstitut och trafiksäkerhetsverket.

Tillämpning av ett reglemente innebär att ett objekt som är godkänt i annat land skall anses uppfylla de nationella kraven om landet i fråga tillämpar reglementet.

Ett nytt reglemente biläggs överenskommelsen efter det att minst två anslutna länder har anmält förslaget till Förenta nationerna. F. n. utarbetas inom ECE bl. a. ett nytt reglemente avseende ljuddämpare till bilar. I ett förslag till reglemente har angivits vissa krav på ljuddämparna vad gäller buller och förmåga att motstå korrosion. Förslaget har utarbetats inom en rapportörgrupp i vilken Sverige har varit representerat genom trafiksäkerhetsverket och statens naturvårdsverk.

Utskottet

I motion 1980/81:604 (c, fp) begärs att riksdagen skall uttala sig för en närmare undersökning av möjligheten att genom lagstiftning stimulera till ökad användning av rostfria bilavgassystem. Ett förslag till en sådan lag lämnas i motionen. Det går i korthet ut på att bilproducenten resp. generalagenten skall svara för fel och brister som uppkommer på avgassystemet under bilens första tio år. Motionärerna menar att en övergång till rostfria avgassystem skulle innebära besparingar för konsumenterna.

Konsumentverket anför att motionärernas förslag i och för sig är vällovt och i princip ligger i linje med det arbete konsumentverket bedriver så till vida att det siktar till förbättringar för bilägarna. Verket riktar emellertid ett antal invändningar mot den tekniska lösning av problemet som motionärerna har valt. Det är, anför konsumentverket, inte motiverat att nu tillgripa särskild lagstiftning.

Motormännens riksförbund stöder tanken på en utökad garanti för rostskador, dock inte bara för avgassystem utan också för andra detaljer. Enligt förbundets uppfattning bör garantivillkoren i första hand ändras genom en frivillig överenskommelse med biltillverkarna. Först om det visar sig omöjligt att nå fram till en sådan överenskommelse bör, menar förbundet, frågan om lagstadgad garanti aktualiseras.

Företrädare för biltillverkare, bilimportörer, bilförsäljare och bilreparationsverkstäder – Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Motorbranschens riksförbund – anför en rad skäl mot ökad användning av rostfria bilavgassystem. Sammanfattningsvis innebär dessa skäl att man tar avstånd från motionärernas tankegångar. Yttrandena har redovisats utförligt i den föregående redogörelsen.

Riksdagen har två gånger under senare år på förslag av näringsutskottet avslagit motionsyrkanden som gått ut på att bilar skall förses med rostfria avgassystem. Hösten 1977 hänvisade utskottet (NU 1977/78:18) bl. a. till insatser som konsumentverket hade gjort eller planerade. Dessa betraktades som väsentliga när det gällde att uppnå de syften som motionärerna ville främja. Vid sin behandling hösten 1978 av ett sådant förslag förutsatte utskottet (NU 1978/79:15) att konsumentverket även i fortsättningen skulle bevaka hithörande frågor. Utskottet erinrade också om att trafiksäkerhetsverket hade fått i uppdrag av regeringen att utreda möjligheterna att utforma kvalitetskrav på ljuddämpningsutrustning för fordon.

Konsumentverket har fortsatt sitt arbete inom det här aktuella området. Hösten 1981 har verket skriftligen uppmanat alla generalagenter för och utländska huvudleverantörer av personbilar på den svenska marknaden att införa korrosionsbeständigare avgassystem på nya personbilar. I sin skrivelse har konsumentverket hänvisat till några resultat från en enkätundersökning som verket genomförde under hösten 1980. Bl. a. anförs att undersökningen har visat att ca 90 % av de tillfrågade bilägarna ansåg att nya bilar skall förse med mer hållbara avgassystem även om detta skulle innebära ett högre inköpspris.

Den utredning som trafiksäkerhetsverket har fått i uppdrag att utföra angående bl. a. kvalitetskrav på ljuddämpningsutrustning för fordon bedriver verket inom ramen för ett internationellt samarbete. Detta går bl. a. ut på att få fram enhetliga regler för typgodkännanden av olika komponenter till fordon. F. n. utarbetas sådana regler för ljuddämpare till bilar.

Enligt vad utskottet har inhämtat kan man hos såväl producenter som konsumenter skönja en i viss mån ändrad inställning till mer korrosionsbeständiga bilavgassystem. Några billeverantörer har börjat att leverera rostfria avgassystem på eftermarknaden. På vissa nya bilar erbjuds till ett något högre pris rostfria avgassystem som tillval. Ett bilmärke har på 1982 års modeller som standard ett avgassystem som till en del består av rostfria komponenter. Vissa försäljningssiffror indikerar en ökande efterfrågan av rostfria avgassystem på eftermarknaden.

Mot bakgrund av vad utskottet här har redovisat förutsätter utskottet att konsumentverket fortsätter sitt arbete inom området och på olika sätt verkar för att bilkonsumenternas intresse av att olika bilkomponenter uppfyller vissa kvalitetskrav blir tillgodosett. Den kategoriska kritik som de två branschorganisationerna har framfört mot tanken på ökad användning av rostfria bilavgassystem ställer sig utskottet inte bakom.

Med hänsyn till det anförda finns det enligt utskottets mening inte anledning att överväga lagstiftningsåtgärder för att stimulera till en ökad användning av korrosionsbeständiga avgassystem. Motionen avstyrks således.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motion 1980/81:604.

Stockholm den 3 november 1981

På näringsutskottets vägnar

INGVAR SVANBERG

Närvarande: Ingvar Svanberg (s), Johan Olsson (c), Erik Hovhammar (m), Hugo Bengtsson (s), Nils Erik Waag (s), Lilly Hansson (s), Lennart Pettersson (s), Bengt Sjönell (c), Rune Jonsson (s), Hadar Cars (fp), Karl Björzén (m), Wivi-Anne Radesjö (s), Christer Eirefelt (fp), Per Westerberg (m) och Ivar Franzén (c).

