

Jordbruksutskottets betänkande

1984/85:16

om luftvård

Sammanfattning

I betänkandet behandlar jordbruksutskottet ett antal motioner om luftvård, vilka alla väckts under allmänna motionstiden i januari 1984. I två motioner (c, fp) krävs att blyfri bensin introduceras snarast och att katalytisk avgasrening införs, medan dessa åtgärder enligt motioner (m) bör genomföras samtidigt med motsvarande reformer i Västeuropa. Motionerna föreslås bli lämnade utan åtgärd av riksdagen med hänsyn till att frågorna bereds i regeringskansliet och även är föremål för internationella förhandlingar. En motion (vpk) om införande av ett dubbelt system av riktvärden och gränsvärden för luftföroreningar i tätorterna avstyrks med hänvisning till bilavgaskommitténs förslag. Även motioner om utvidgade restriktioner mot freonanvändningen (c, fp) och om utredning av koldioxidutsläppens påverkan på klimatet (c) avstyrks. Dessa frågor följs uppmärksam i regeringens kansli.

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

Motionerna

I motion 1983/84:676 av Lars Ernestam och Börje Stensson (båda fp) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av blyfri regularbensin från år 1985,
2. att riksdagen hos regeringen begär att förslag om införande av USA-83-krav föreläggs 1983/84 års riksmöte för införande av bilavgaskommitténs förslag.

I motion 1983/84:837 av Lars Ernestam och Börje Stensson (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande utvidgning av restriktionerna mot användning av freoner.

I motion 1983/84:906 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 8), att riksdagen hos regeringen hemställer om ett system med både bindande gränsvärden och riktvärden för planeringen i vad gäller hälsovådliga luftföroreningar i tätorter och industriområden i enlighet med vad i motionen anförts.

I motion 1983/84:2505 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2—4),

2. att riksdagen beslutar begära att regeringen kartlägger energiförbrukningens effekter på koldioxidhalten samt förelägger riksdagen förslag om åtgärder med anledning av detta.

3. att riksdagen beslutar begära att regeringen kartlägger de utsläppskällor som kan inverka negativt på ozonskiktet samt föreslår åtgärder med anledning av detta.

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att begränsa föroreningar från bilar.

I motion 1983/84:2511 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, med hänvisning till vad som anförts i motion 1983/84:2509,

1. att riksdagen beslutar uttala sig för att krav ställs att nytillverkade bilar i Sverige drivs på blyfri bensin när motsvarande regler införs i Västeuropa,

2. att riksdagen uttalar sig för att Sverige inför samma system för godkännande och efterkontroll av bilarnas avgasrening som övriga Västeuropa.

I motion 1983/84:2520 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, med hänvisning till vad som anförts i motion 1983/84:2518,

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts under avsnittet Bilen och avgaserna,

2. att riksdagen uttalar sig för att en målsättning bör vara för Västeuropa samordnade avgasbestämmelser.

Bakgrund

Luftföroreningar från bilar m. m.

Med den ökande bilismen har föroreningar från bilarna bl. a. genom avgasutsläpp blivit en stor miljöfråga. Avgaserna innehåller bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxider, blyföreningar och sot. Sedan 1946 har man i Sverige tillsatt bly i bensinen för att höja knockningsbeständigheten i högkomprimerade motorer. År 1963 infördes viss maximering av blyhalten för att skydda personal som hanterar bensin. Reglerna har sedermera skärpts i olika omgångar. F. n. gäller som regel att bensin får innehålla högst 0,15 gram bly per liter. Sedan slutet av 1960-talet har bestämmelser införts om avgasrening. Dessa bestämmelser har sedermera skärpts såväl vad avser innehåll som tillämpning.

I riksdagen har frågorna om bilavgaser och deras inverkan på luften och på människornas hälsa varit föremål för många debatter. Våren 1979 begärde riksdagen att regeringen skulle utarbete ett samlat åtgärdsprogram mot bilavgasproblemen. Bl. a. borde en tidsplan snarast fastställas för en fullständig avveckling av blytillsatser i bensinen. Under de senaste åren har förslag om åtgärder avvisats av riksdagen med hänvisning till pågående utredningar.

1977 års bilavgaskommitté avlämnade sitt slutbetänkande Bilar och renare luft (SOU 1983:27) till regeringen i maj 1983. Som bilaga fogades en utredning av statens miljömedicinska laboratorium (SML) betitlad Hälso-risker till följd av bilavgaser (SOU 1983:28).

Enligt bilavgaskommittén visar mätningar av luftföroreningar att halterna av koloxid och kväveoxid utefter ett stort antal gator i våra tätorter tidvis är så höga att de överskrider de riktvärden som rekommenderats av Världshälsoorganisationen, WHO. Kommitténs samlade förslag har som mål att alla människors, även olika riskgruppers, hälsa skall skyddas mot skadliga effekter av bilavgaser. De förslag till riktvärden som kommittén lämnat är baserade på riktvärden som rekommenderats av WHO. Beträffande bly saknas enligt kommitténs mening ett tillräckligt säkert underlag för att föreslå ett riktvärde. Med hänsyn till de allvarliga hälsoriskerna med bly bör man eftersträva en så låg exponering som möjligt. För att uppnå den rekommenderade luftkvalitetsnivån krävs enligt kommittén att bästa tillgängliga avgasreningsteknik används. Den bästa tillgängliga avgasreningen nås med blyfri bensin. Ingående konsultationer bör enligt kommittén föras med andra europeiska länder i syfte att komma fram till gemensamma regler. Kommittén har sedermera något reviderat sitt förslag och förordat införande av blyfri bensin från den 1 juli 1986 och obligatoriska USA-83-krav fr. o. m. 1987 års bilar.

Bilavgasutredningens betänkande har remissbehandlats och bereds i jordbruksdepartementet.

Bilavgaskommittén konstaterade att bilavgaserna svarar för mer än hälften av kväveoxidutsläppen vilka bidrar till försurningen och tillsammans med kolväteutsläppen är en väsentlig källa till bildande av ozon och andra oxidanter. Dessa ämnen medför även skadliga effekter på växtligheten.

Sedan betänkandet lagts fram har larmrapporter publicerats om omfattande skogsskador i flera länder i Europa. Även i Sverige har skogsskador registrerats. Orsakerna till skogsskadorna är komplexa och sambanden är ofullständigt kända. Den bedömning som anses kunna göras i dag innebär att det är nödvändigt att vidta åtgärder mot bl. a. kväveutsläppen för att motverka skador på skogen. Bilavgaserna såsom en dominerande källa till kvävebelastningen har härvid kommit i förgrunden. Förbundsrepubliken Tysklands regering fattade ett principbeslut redan i juli 1983 om införande av blyfri bensin och katalytisk avgasrening, och EG-kommissionen i Bryssel fick till uppgift att söka en gemensam lösning på avgasreglerna för hela den gemensamma europeiska marknaden. Förbundsregeringen har sedermera beslutat införa skattefördelar för blyfri bensin från nästa år. Katalytisk avgasrening eller motsvarande enligt de krav som gäller i USA från 1983 skall införas i Västtyskland från 1988—1989 års modeller.

Sveriges regering tillsatte i början av år 1984 en särskild aktionsgrupp för att samordna och ytterligare intensifiera insatserna mot försurningen.

Aktionsgruppen har letts av jordbruksministern. I gruppens arbete har även energiministern och cheferna för berörda centrala ämbetsverk deltagit. På aktionsgruppens uppdrag har statens naturvårdsverk utarbetat en aktionsplan mot luftföroreningar och försurning i samarbete med socialstyrelsen, lantbruksstyrelsen, statens energiverk, fiskeristyrelsen, skogsstyrelsen och statens industriverk. Aktionsplanen har remissbehandlats. I planen föreslås ett åtgärdsprogram som omfattar en rad punkter. I detta sammanhang skall endast beröras de delar som har samband med biltrafiken och luftkvaliteten. Enligt det föreslagna åtgärdsprogrammet skall kväveoxidutsläppen minskas med minst 30 % mellan åren 1980 och 1995. För att nå detta mål bör bl. a. de s. k. USA-kraven införas på bensindrivna fordon fr. o. m. 1987 års modeller och på tunga dieselfordon fr. o. m. 1988 års modeller. Vidare bör de s. k. Kalifornienkraven utredas för tunga dieselfordon i Sverige. Även kostnader och effekter av att minska de långväga godstransporterna i tunga dieselfordon bör utredas.

De utsläppsbegränsande åtgärder som föreslås i planen beräknas sammanlagt kosta ungefär 1 miljard kronor per år vid mitten av 1990-talet. De största kostnaderna gäller avgasreningen på bensindrivna bilar — ca 600 milj. kr. per år. Kostnaderna för de skärpta avgaskraven på bensindrivna fordon drabbar i första hand bilägarna. Kostnaden per år och bil kan enligt planen uppskattas till 300—700 kr.

I aktionsplanen föreslås även ökade ansträngningar för övervakning av luftkvaliteten. Detta bör ske dels inom ramen för programmet för miljö kvalitetsövervakning, dels genom ett utbyggt system för övervakning av luftkvaliteten i tätorter, särskilt inriktat på trafikens föroreningsproblem.

Jordbruksministern har nyligen i en interpellationsdebatt i riksdagen lämnat följande besked om det fortsatta arbetet för att minska bilarnas luftföroreningar:

Skärpningen av avgasreningskraven vad gäller bilar bör enligt min uppfattning omfatta två steg, nämligen:

- Införandet av blyfri bensin
- Skärpning av avgasreningskraven.

Mot bakgrund av bilismens internationella karaktär är det emellertid av stort värde om dessa åtgärder kan ske samtidigt i flera länder som ligger nära varandra. Detta är angeläget mot bakgrund av behovet av en harmonisering och underlättar det praktiska genomförandet. För att understödja möjligheterna till en sådan samlad lösning inbjöd jag i somras de nordiska länderna och sju andra länder, i första hand Västtyskland, till en samverkan om det praktiska genomförandet. Hittills har två expertmöten hållits. Förutom de nordiska länderna har Canada, Nederländerna, Schweiz, Västtyskland, Österrike och Liechtenstein deltagit i arbetet. Experterna är överens om att blyfri bensin bör införas i god tid före 1989 och att blyfri bensin bör finnas tillgänglig redan under 1986. Experterna anser också att avgaskraven bör skärpas till en nivå motsvarande den som gäller i USA. De föreslår att de avgasreningskrav som f. n. tillämpas federalt i USA bör införas. Även de amerikanska testmetoderna bör utnyttjas, bl. a. med

hänsyn till att tiden för ett genomförande kan förkortas. Experterna skall träffas en gång till i december i år för att slutligt diskutera förslaget.

Vidare förväntas EG:s ministerråd i början av december 1984 ta ställning till EG-kommissionens förslag rörande blyfri bensin.

Regeringen har med tillfredsställelse noterat det stora intresse som föreligger för ett internationellt samarbete beträffande de nya skärpta avgasreningskraven vad gäller bilar. Det är givetvis av stort värde från miljösynpunkt om ett flertal länder enas kring ett samarbete om införande av nya, skärpta avgasreningskrav, som motsvarar dem som f. n. gäller federalt i USA. Av särskilt stort värde anser jag det vara att experterna hittills varit överens om att utnyttja de amerikanska testmetoderna, som redan finns tillgängliga. Detta underlättar självfallet möjligheterna till ett snabbare införande av skärpta avgasreningskrav.

Enligt regeringens uppfattning är det angeläget att blyfri bensin snarast möjligt introduceras i Sverige. För att ge underlag för ett kommande beslut om införande av blyfri bensin har regeringen uppdragit åt statens naturvårdsverk, statens energiverk och överstyrelsen för ekonomiskt försvar att utreda en rad praktiska frågor i samband med genomförandet. Uppdragen skall redovisas till regeringen under hösten 1984.

Riktvärden — gränsvärden

Frågan om man i miljöskyddsarbetet skall använda gränsvärden eller riktvärden för de utsläpp av miljöfarliga ämnen från industrin, biltrafiken och annan verksamhet, vilka måste tolereras, har varit föremål för åtskilliga diskussioner.

Med gränsvärden avses oftast en fastställd haltnivå med preciserat ansvar och obligatoriska krav på åtgärder vid överskridande.

Med riktvärden avses i miljöskyddsarbetet sådana föroreningshalter som normalt bör kunna klaras om än inte alltid omedelbart. Överskridande av riktvärden bör leda till åtgärder.

Bilavgaskommitténs förslag innebär att gränsvärden sätts för bilavgasreningen. För exempelvis koloxidutsläppen från en personbil föreslås således ett gränsvärde — max 2,1 g/km vilket motsvarar USA-83-kraven.

När det gäller luftkvaliteten föreslår kommittén däremot riktvärden. Kommittén hänvisar i sammanhanget till propositionen (1969:28) till miljöskyddslag där man förutsåg ett system av riktvärden för luftkvalitet. I propositionen förordades att man beträffande immissionskrav bör nöja sig med riktvärden och rekommendationer och att rättsligt bindande normer bör undvikas.

Användningen av freoner

Ozonskiktet, som finns på en höjd av 15—20 km över jordytan, fungerar som ett skydd mot den ultraviolettera strålningen från solen. Ozonskiktet har visat sig vara känsligt för påverkan från miljöföroreningar. Bl. a. har forskningen påvisat att vissa klorfluorkol-(CFC-)föreningar, med ett handelsnamn kallade freoner, med stor sannolikhet verkar nedbrytande på

ozonskiktet. Den ökade ultravioletta strålning som skulle bli följden om ozonlagret tunnas ut kan enligt forskningen åstadkomma ökad hudcancerfrekvens och svåra skador på miljön, bl. a. plankton och fiskägg.

I Sverige är av detta skäl import och tillverkning av sprayförpackningar med CFC-föreningar som drivmedel förbjudna sedan den 1 juli 1979. Inom FN:s miljöskyddsstyrelse UNEP pågår ett långt framskridet arbete med att utarbeta en konvention om skydd för ozonlagret. Därvid kan bl. a. freonanvändningen komma att beröras. Nordiskt samarbete pågår också i denna fråga som behandlats i OECD.

Produktkontrollnämnden har sedan år 1977 regeringens uppdrag att följa utvecklingen när det gäller användningen av CFC och att föreslå erforderliga åtgärder. Inom statens naturvårdsverk pågår arbete för att belysa möjligheterna till alternativa produkter, återvinning, rening osv. för olika användningsområden.

Användningen av CFC inom bl. a. skumplastindustrin har enligt uppgift ökat på senare år. Då naturvårdsverket haft att ta ställning till framställningar om tillstånd till utbyggnad av denna industri har verket konstaterat att såvitt man kunnat bedöma har tekniska möjligheter saknats att vid polystyrenskumtillverkningen byta ut freon mot ett från miljösynpunkt bättre ämne. Verket har vidare framhållit att med hänsyn till att utsläppen av freoner har en global och icke lokal påverkan på miljön måste denna fråga lösas i ett internationellt sammanhang.

Koldioxidproblemet

De pågående koldioxidutsläppens långsiktiga påverkan på miljön uppmärksammades i regeringens proposition (1983/84:158, bil. 2) om vissa kolfrågor. Därvid framhölls följande.

Ett långsiktigt miljöproblem som hänger nära samman med användningen av fossila bränslen är ökningen av koldioxidhalten i atmosfären. KHM-utredningen har konstaterat att koleldning ger upphov till större utsläpp av koldioxid än användningen av tjock eldningsolja. Koldioxidproblemet är i högsta grad ett globalt problem som måste lösas i internationellt samarbete. Sverige har också drivit denna fråga i internationella organisationer främst inom FN:s miljöprogram (UNEP) och Världsmeteorologorganisationen (WMO). F. n. pågår en kartläggning av problematiken på globalt plan inom ramen för WMO:s World Climate Programme. En stor internationell konferens planeras att äga rum under år 1985 för att utvärdera resultaten. I arbetet spelar Internationella meteorologiska institutet i Stockholm en stor roll.

Utskottet

I betänkandet behandlas ett antal motioner väckta under allmänna motionstiden i januari 1984 beträffande luftföroreningar och åtgärder för att minska deras skadeverkningar.

Bilavgaser

Frågan om förbättrad avgasrening och införandet av blyfri bensin är föremål för yrkanden i fyra motioner. Lars Ernestam och Börje Stensson (båda fp) yrkar i motion 1983/84:676 att blyfri regularbensin införs från år 1985 och att förslag om införande av USA-83-krav föreläggs riksdagen omgående i enlighet med bilavgaskommitténs förslag. Enligt centerns partimotion 1983/84:2505 av Thorbjörn Fälldin m. fl. bör utgångspunkten för de åtgärder som regeringen förväntas föreslå med anledning av bilavgaskommitténs förslag vara att snarast införa blyfri bensin. För att höja oktantalet i den blyfria bensinen bör etanol tillsättas. Bästa möjliga teknik bör användas för att reducera bilismens föroreningar. Katalytisk avgasrening eller liknande teknik bör snarast införas. Energisnåla alternativ bör studeras, och andra åtgärder som kan minska behovet av bilutnyttjande bör belysas. Enligt motion 1983/84:2511 av Rolf Clarkson m. fl. (m) bör Sverige ansluta sig till de bestämmelser som håller på att diskuteras fram i Västeuropa för att begränsa utsläpp av bilavgaser. Enligt motion 1983/84:2520 av Rolf Clarkson m. fl. (m) bör riksdagen ställa sig bakom ett riksdagsuttalande av jordbruksministern där denne bl. a. framhöll att det är angeläget att vi nu tar till vara de nya möjligheter som tycks finnas för att uppnå en bred samordning när det gäller lösningen av de här frågorna.

Som framhålls i den inledningsvis lämnade bakgrundsredovisningen utgör föroreningarna från bilarna genom bl. a. avgasutsläppen en stor miljöfråga. Riksdagen har även under gångna år beslutat om olika åtgärder för att minska vådorna av utsläppen samt verkat pådrivande för utredningar om förbättringar av drivmedel och avgasrening. Fram till helt nyligen har man emellertid i många andra länder i Europa visat ringa intresse för att åstadkomma en minskning av luftföroreningarna från motorfordonen. Med hänsyn till bilismens internationella karaktär har det för Sverige och övriga nordiska länder varit svårt att ensidigt genomföra de rigorösa åtgärder som bedömts nödvändiga.

Bilavgaskommittén lade fram sitt huvudbetänkande i maj 1983. I detta lämnades konkreta förslag till åtgärder för att minska föroreningarna från bilavgaserna och förbättra luftens kvalitet. Ungefär samtidigt framkom bl. a. i Västtyskland uppgifter om skador på skogen som föranledde förbundsregeringen att fatta principbeslut om avgasrening. Under det gångna året har frågan om införande av blyfri bensin och höggradig avgasrening vunnit betydande terräng i Europa. Den svenska regeringen har kunnat verka gentemot andra länders regeringar till förmån för godtagande av en internationell standard på området. Inom landet har bilavgaskommitténs arbete följts upp inom ramen för den av regeringen tillsatta aktionsgruppens mot försurning verksamhet.

Utskottet finner för sin del att frågan om minskade luftföroreningar från bilavgaser har mycket hög prioritet. Bilavgasernas och inte minst blyets

negativa inflytande på människors hälsa och välbefinnande har länge varit känt och har genom bl. a. bilavgaskommitténs arbete även kunnat beläggas i vetenskapliga termer. Bilavgasernas bidrag till försurningen har även varit känt. Deras delaktighet i skulden till de skogsskador som inträffat på sistone får anses vara väl belagd. Mot den bakgrunden finner utskottet synnerligen angeläget att regeringen inriktar sig på att snarast möjligt genomföra åtgärder för införande av blyfri bensin och höggradig avgasrening. Den internationella utvecklingen gör det enligt utskottets uppfattning möjligt att dessa åtgärder skall kunna genomföras i flera länder. Jordbruksministern har erinrat om att regeringen, som framhållits i statsministerns regeringsdeklaration, avser lägga fram förslag om ytterligare åtgärder för att bekämpa luftförorening och försurning. Utskottet instämmer i jordbruksministerns bedömning att det givetvis är av stort värde från miljösynpunkt om ett flertal länder enas kring ett samarbete om införande av nya skärpta avgasreningskrav som motsvarar dem som f. n. gäller federalt i USA. Detta underlättar självfallet möjligheterna till ett snabbare genomförande av skärpta avgasreningskrav. Utskottet noterar vidare jordbruksministerns uttalande att regeringen anser det angeläget att blyfri bensin snarast möjligt introduceras i Sverige och att utredning om vissa praktiska frågor i samband med genomförandet kommer att redovisas under innevarande höst. Som framgår av det anförda är regeringen inriktad på att kunna genomföra de planerade åtgärderna snarast möjligt. Motionärernas syfte synes därmed i allt väsentligt tillgodosett. Någon ytterligare riksdagens åtgärd med anledning av motionerna 676, 2505 yrkande 4, 2511 och 2520 påkallas således icke.

Riktvärden — gränsvärden

Enligt partimotion 1983/84:906 av Lars Werner m. fl. har vänsterpartiet kommunisterna i allt väsentligt ställt sig bakom flertalet av bilavgaskommitténs förslag. Emellertid har partiet en något avvikande mening när det gäller gränsvärden för luftkvalitet inom tätorter och industriområden. Enligt motionen kan man arbeta med två olika värden. Man bör fastställa gränsvärden för hälsovådliga ämnen i luften, som läggs på en sådan nivå att åtgärder redan nu måste sättas in, bl. a. genom trafikregleringar, för att sänka föroreningsnivån i särskilt utsatta områden. För samhällsplaneringen bör man sätta riktvärden där ambitionerna sätts betydligt högre och hänsyn tas till vad bästa teknik kan åstadkomma i fråga om att minska skadliga utsläpp i framtiden, anför motionärerna.

Utskottet får med hänvisning till den i det föregående lämnade redogörelsen erinra om att bilavgaskommittén förordat införande av riktvärden för luftkvaliteten. Kommittén har härvid stött sig på de anvisningar som lämnats i förarbetena till miljöskyddslagen. Utskottet finner icke anledning att på grundval av förevarande motion ifrågasätta de bedömningar

som gjorts inom kommittén i detta avseende. Motionen avstyrks alltså såvitt nu är i fråga (yrkande 8).

Användningen av freoner

Som inledningsvis redovisats anses ozonskiktet i stratosfären löpa risk att tunnas ut genom påverkan av bl. a. utsläpp av CFC-föreningar, s. k. freongaser. Därför är det i Sverige förbjudet att använda freon som drivgas i sprayburkar.

Hotet mot ozonskiktet är föremål för yrkanden i två motioner. I motion 1983/84:837 framhåller Lars Ernestam och Börje Stensson (båda fp) att det finns anledning att mer på allvar börja hantera frågan om vår inhemska industriella användning av freoner vid sidan av sprayburkarna. Frågan om utvidgning av restriktionerna mot freonanvändning bör prövas så snart som möjligt. Enligt centerns partimotion 1983/84:2505 av Thorbjörn Fälldin m. fl. har den industriella användningen av freoner ökat kraftigt på senare år, framför allt i skumplasttillverkningen och inom kylsektorn. Det är angeläget att det nordiska samarbetet intensifieras för att kartlägga och åtgärda utsläpp som kan inverka negativt på ozonskiktet. Sverige måste å sin sida kartlägga de ökande utsläppskällorna, och regeringen måste vidta åtgärder för att minska utsläppen av freoner inom framför allt skumplasttillverkningen, anför motionärerna (yrkande 3).

Utskottet får erinra om att riksdagen vid olika tillfällen haft anledning uppmärksamma risken för uttunning av ozonskiktet. Utskottet har därvid betonat det angelägna i att ansträngningar görs för att hindra en nedbrytning av ozonskiktet kring jorden och efterlyst kraftfulla åtgärder för att minska användningen av CFC-föreningar. Det har vidare enligt utskottets mening varit angeläget att arbetet på att få fram ersättningsämnen för CFC-föreningar i industriprocesser och metoder att återvinna gasen leder till snabbt resultat vilket bör kunna utnyttjas av såväl inhemska som utländsk industri. Dessa uttalanden har fortfarande full aktualitet.

Som framgår av den tidigare lämnade redogörelsen pågår ett internationellt samarbete inom ramen för FN:s miljöstyrelse UNEP, inom OECD och inom den nordiska kretsen för att åstadkomma internationella regler för minskad användning av bl. a. freoner samt för att finna mindre miljöskadliga ersättningsämnen. Även inom landet pågår arbete för att finna ersättningsämnen. Enligt utskottets mening kan motionärernas yrkanden anses besvarade med hänvisning till den sålunda lämnade redovisningen. Någon riksdagens ytterligare åtgärd påkallas således icke.

Koldioxidproblemet

I motion 1983/84:2505 framhåller Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) att den koldioxidökning (drivhuseffekten) som uppkommer genom förbränning av fossila bränslen av vetenskapsmän bedöms som det allvarligaste miljö-

problemet. Enligt motionen har beräkningar givit till resultat att en dubblering av koldioxidmängden i luften leder till en global temperaturökning på 2 à 3 grader. Koldioxidproblemet ställer oss inför en allvarlig principiell fråga. Hur skall vi agera när konsekvenserna av en fortsatt ökande användning av fossila bränslen dels är osäkra, dels kanske ligger först uppemot ett halvt sekel fram i tiden? Motionärerna anser att koldioxidproblemet bör behandlas i en statlig utredning eller i en offentlig utfrågning, hearing.

Som i det föregående redovisats har den långsiktiga miljöpåverkan, som hänger samman med att användningen av fossila bränslen ökar koldioxidhalten i atmosfären, uppmärksammats i kolpropositionen våren 1984 (prop. 1983/84:158). Därvid framhölls att problemet i högsta grad är ett globalt problem som måste lösas i internationellt samarbete. Sverige deltog också aktivt i sådant samarbete. Utskottet ansluter sig till den bedömningen som också lämnades utan erinran av riksdagen (JoU 1983/84:28). Någon ytterligare riksdagens åtgärd med anledning av motionen såvitt nu är i fråga (yrkande 2) påkallas icke. Yrkandet avstyrks.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *bilavgaser*
att riksdagen lämnar utan ytterligare åtgärd
 - a) motionerna 1983/84:676 och 1983/84:2505 yrkande 4,
 - b) motionerna 1983/84:2511 och 1983/84:2520,
2. beträffande *riktvärden — gränsvärden*
att riksdagen avslår motion 1983/84:906 yrkande 8,
3. beträffande *användningen av freoner*
att riksdagen avslår motionerna 1983/84:837 yrkande 1 och 1983/84:2505 yrkande 3,
4. beträffande *koldioxidproblemet*
att riksdagen avslår motion 1983/84:2505 yrkande 2.

Stockholm den 20 november 1984

På jordbruksutskottets vägnar

EINAR LARSSON

Närvarande: Einar Larsson (c), Håkan Strömberg (s), Arne Andersson i Ljung (m), Grethe Lundblad (s), Hans Wachtmeister (m), Gunnar Olsson (s), Martin Segerstedt (s), Jan Fransson (s), Jens Eriksson (m), Börje Stensson (fp), Åke Selberg (s), Jan-Eric Virgin (m), Bengt Kronblad (s), Lennart Brunander (c) och Paul Lestander (vpk).

Reservationer

1. Bilavgaser (mom. 1 a)

Einar Larsson (c), Börje StenSSon (fp), Lennart Brunander (c) och Paul Lestander (vpk) anser att

dels den del av utskottets yttrande som börjar på s. 7 med "Utskottet finner" och slutar på s. 8 med "således icke" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner — — — (lika med utskottet) — — — höggradig avgasrening. Utskottet delar den bedömning som görs i motionerna 676 och 2505 att större praktiska svårigheter icke längre finns för att införa blyfri bensin. Blyfri bensin bör enligt utskottets mening kunna införas redan nästa år eller senast under år 1986, alltså samtidigt med att motsvarande åtgärd vidtas i Västtyskland. Det är också angeläget att stimulanser som påskyndar utnyttjande av ny teknik och blyfri bensin snarast införs. För att höja oktantalet kan blyet därvid ersättas genom att etanol blandas i bensinen. Som framhålls i motion 2505 förutsätter en satsning på etanol att etanol baserad på inhemsk råvara är skattefri.

Beslut om införande av bästa tillgängliga avgasreningsteknik bör enligt utskottets mening fattas snarast och inriktas på att avgasrening enligt de s. k. USA-83-kraven införs fr. o. m. 1987 års bilmodeller i enlighet med bilavgaskommitténs och aktionsgruppens mot försurningen förslag. Vad utskottet anfört med anledning av motionerna 676 och 2505 såvitt nu är i fråga (yrkande 4) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Däremot är utskottet icke berett att i fråga om införande av blyfri bensin och skärpning av avgasreningsskraven kräva fullständig likformighet med regler som kan komma att införas i skilda länder i Västeuropa. Någon ytterligare åtgärd med anledning av motionerna 2511 och 2520 påkallas således icke.

dels utskottets hemställan under 1 a) bort ha följande lydelse:

1. beträffande *bilavgaser*

- a) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionerna 1983/84:676 och 1983/84:2505 yrkande 4,

2. Riktvärden — gränsvärden

Paul Lestander (vpk) anser att

dels den del av utskottets yttrande som börjar på s. 8 med "Utskottet får" och slutar på s. 9 med "(yrkande 8)" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan instämma i motionärernas synpunkter på behovet av ett dubbelt system av gränsvärden och riktvärden för att åstadkomma en

förbättrad luftkvalitet. Riksdagen bör således med bifall till motionen hemställa om ett system med både bindande gränsvärden och riktvärden för planeringen i vad gäller hälsovådliga luftföroreningar i tätorter och industriområden.

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *riktvärden — gränsvärden*

att riksdagen med bifall till motion 1983/84:906 yrkande 8 hos regeringen hemställer om ett system med både bindande gränsvärden och riktvärden för planeringen i vad gäller hälsovådliga luftföroreningar i tätorter och industriområden i enlighet med vad i motionen anförts.

3. Användningen av freoner (mom. 3)

Einar Larsson (c), Börje Stensson (fp), Lennart Brunander (c) och Paul Lestander (vpk) anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "således icke" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening har risken för ett ökande utsläpp av freoner icke minskat — och heller icke hotet mot ozonlagret — trots den verksamhet som här redovisats. Som motionärerna påpekat ökar användningen av freoner vid bl. a. skumplasttillverkningen. Regeringen bör därför i samråd med övriga nordiska länder öka ansträngningarna för att kartlägga och åtgärda utsläpp som kan inverka negativt på ozonskiktet. Frågan om en utvidgning av restriktionerna mot freonanvändning bör prövas så snart som möjligt. Vad utskottet anförts med anledning av motionärernas yrkanden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *användningen av freoner*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförts med anledning av motionerna 1983/84:837 yrkande 1 och 1983/84:2505 yrkande 3.

4. Koldioxidproblemet (mom. 4)

Einar Larsson och Lennart Brunander (båda c) anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Som i" och slutar med "yrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Som i — — — (lika med utskottet) — — — sådant samarbete. Utskottet finner för sin del värdefullt att Sverige deltar i detta internationella arbete där även svenska forskare är aktivt verksamma. Enligt utskottets mening är det vidare med hänsyn till kommande energipolitiska beslut angeläget

att vår energiförsörjnings påverkan på koldioxidhalten kartläggs så att man på ett tidigt stadium kan planera vilka åtgärder som bör vidtas med anledning härav. Koldioxidproblemet bör därför behandlas i en statlig utredning eller i en offentlig utfrågning, hearing. Vad utskottet anfört med anledning av motionsyrkandet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *koldioxidproblemet*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1983/84:2505 yrkande 2.

Särskilt yttrande

Bilavgaser (mom. 1)

Arne Andersson, Hans Wachtmeister, Jens Eriksson och Jan-Eric Virgin (alla m) anför:

Som komplettering av utskottets yttrande på s. 7–8 som slutar med "innevarande höst" vill vi tillägga följande:

Vi utgår ifrån att det förslag regeringen avser att lämna till riksdagen också innehåller stimulansåtgärder för en frivillig och snabb övergång till blyfri bensin. Moderata samlingspartiet har i andra sammanhang redovisat sin syn på lämpliga åtgärder, där ett närmare samband mellan beskattning/avgifter och fördelaktiga miljövårdsåtgärder åstadkommes. Sådan skattereduktion har företagits i Västtyskland och vi anser att liknande åtgärder borde kunna komma till användning också här.

