

Jordbruksutskottets betänkande

1985/86: 11



JoU
1985/86: 11

om skärpta avgasreningskrav för
personbilar, m. m. (prop. 1985/86: 61,
bilaga 1)

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag till riktlinjer om krav på skärpt avgasrening. Motionskrav om tidigareläggning av obligatoriska krav avstyrks. Med anledning av ett motionsyrkande (vpk) föreslår utskottet ett tillkännagivande om nödvändigheten av att hänsyn tas till bl. a. de tunga dieselfordonens påverkan på miljön vid samhällets trafikplanering. Överföring av transporter från landsväg till järnväg bör således främjas, och vägverket måste särskilt beakta miljöaspekterna i arbetet med vägplanerna för tiden fram till år 1997. Med anledning av en motion (s) föreslår utskottet att regeringen initierar breda och återkommande informationskampanjer för att övertyga bilförarna om den möjlighet som finns att på frivillig väg mildra miljöföroreningarna från bilavgaserna, bl. a. genom iakttagande av hastighetsreglerna. I övrigt avstyrks motionerna. Till betänkandet har fogats fem reservationer (m, fp, c, vpk) och två särskilda yttranden.

Propositionen

I proposition 1985/86: 61 hemställer regeringen att riksdagen *dels* godkänner de riktlinjer om avgasreningskrav för personbilar som redovisats i propositionen efter föredragning av statsrådet Ingvar Carlsson (bil. 1), *dels* även antar förslag om ändring i lagen (1961/62: 372) om bensinskatt, m. m., efter föredragning av statsrådet Feldt (bil. 2). Förslagen i bilaga 2 bereds av skatteutskottet (SkU 1985/86: 16).

I propositionen redovisas vissa riktlinjer för införande av skärpta avgasreningskrav för personbilar. Riktlinjerna innebär att avgasreningskrav som motsvarar gällande federala krav i USA införs i Sverige frivilligt för 1987 och 1988 års bilmodeller och obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller. För att främja införandet av blyfri bensin föreslås vidare en differentiering av bensinskatten så att skatten på blyfri bensin blir lägre än på blyad bensin fr. o. m. den 1 januari 1986.

vilka hänvisats till jordbruksutskottet för beredning

1985/86: 200 av Lars Werner m.fl. (vpk), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–4),

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till en omläggning av trafiken från landsväg till järnväg m. m. enligt motionens förslag,

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

3. att riksdagen med ändring av proposition 1985/86: 61 beslutar att avgasrening enligt propositionens förslag tidigareläggs så att den kan vara genomförd 1988 i stället för 1989,

4. att riksdagen med ändring av proposition 1985/86: 61 hos regeringen hemställer om förslag som garanterar att *alla* bensindrivna personbilar kan förses med katalytisk avgasrening fr. o. m. 1988 års modeller.

1985/86: 201 av Arne Andersson i Ljung m. fl. (m), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkande 1) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om monopol på reservdelsmarknaden.

1985/86: 202 av Alf Svensson (c), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2).

1. att riksdagen beslutar avslå proposition 1985/86: 61,

2. att riksdagen hos regeringen begär nytt förslag om skärpta avgasreningskrav motsvarande federala krav att införas obligatoriskt fr. o. m. 1987 års modeller.

1985/86: 203 av Bertil Jonasson (c), vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av att motverka monopolisering på bildels- och reparationsmarknaden.

1985/86: 204 av Karl Erik Olsson m.fl. (c), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 2 och 4). att riksdagen beslutar anta program för rening av bilavgaser som redovisats i motionen innebärande att

1. katalytisk avgasrening eller annan likvärdig teknik för rening av bilavgaser motsvarande de federala kraven i USA skall vara obligatorisk för alla personbilar av 1988 års modell och senare resp. fr. o. m. 1989 års modell för tunga dieselfordon,

2. kostnader och effekter vid införande av de s.k. Kalifornienkraven utreds,

4. riksdagen hos regeringen begär initiativ i syfte att få igång byggande av en fullskalcanläggning för produktion av etanol baserad på inhemsk råvara.

1985/86: 205 av Lars Ernestam m.fl. (fp), vari yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen beslutar att de skärpta avgasreningskraven enligt propositionen skall bli obligatoriska fr. o. m. 1988 års bilmodeller,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående det angelägna i att utforma nödvändiga åtgärder för kontroll av avgasnormerna på ett sätt som inte diskriminerar de fria bilverkstäderna eller de fristående bilgrossisterna.

1985/86: 206 av Maj-Lis Löw m. fl. (s), vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna

1. vad som i motionen anförts angående breda informationsinsatser om miljöeffekterna av skärpta avgasreningskrav för personbilar m. m.,

2. vad som i motionen anförts om att utreda möjligheten till effektiv avgasrening på den befintliga bilparken.

Hearing

Under behandlingen av regeringens förslag har utskottet anordnat en hearing med representanter för statens naturvårdsverk, Sveriges Industriförbund, Bilindustriföreningen, Svenska Petroleum Institutet och Svenska Naturskyddsföreningen. De synpunkter som framfördes vid hearingen redovisas i det följande i samband med sakframställningen.

Skrivelse från Lantbrukarnas Riksförbund

I skrivelse den 29 november 1985 framhåller Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) att sambanden mellan bilavgaser och utbredningen av skador på vår skog har blivit alltmer oantastliga. Dessa samband torde nu ha accepterats av flertalet experter på området. Farhågor föreligger att vi nu står inför en fas där skadorna snabbt ökar i omfattning. Mot den bakgrunden understryker LRF ånyo att katalytisk avgasrening snarast bör införas som ett obligatoriskt krav på nya personbilar. Kravet bör enligt skrivelsen gälla fr. o. m. 1988 års modeller. LRF för även fram uppfattningen att etanolblandad bensin mycket väl kan hanteras inom det svenska systemet för distribution av drivmedel. Kostnaderna för den erforderliga anpassningen är enligt skrivelsen icke oacceptabla.

Utskottet

Inledning

Regeringens förslag och de motioner som väckts med anledning därav behandlas av jordbruksutskottet till den del de avser riktlinjer om avgasreningskrav för personbilar (bilaga 1 till propositionen) samt av skatteutskottet (SkU 1985/86: 16) till den del de avser ändring av bensinskatten, m. m. (bil. 2).

Riksdagen behandlade våren 1985 regeringens program mot luftföroreningar och försurning. I programmet redovisades åtgärder för att bl. a. minska de svenska utsläppen av försurande ämnen, däribland bilavgaser. Riksdagen fann det angeläget att programmet fullföljdes i möjligaste mån (prop. 1984/85: 17, JoU 1984/85: 28, rskr. 275).

Programmet innebär bl. a. att skärpta avgasreningskrav för personbilar motsvarande de amerikanska kraven införs så snart det är praktiskt möjligt, dvs. frivilligt redan fr. o. m. 1987 års modeller och obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller. I programmet framhålls betydelsen av att de svenska åtgärderna samordnas med den internationella utvecklingen.

Bilar för bensindrift som i dagsläget klarar de aktuella avgaskraven är utrustade med katalytisk avgasrening. En sådan teknik förutsätter tillgång till blyfri bensin, vilken för närvarande finns endast i begränsad omfattning på den svenska marknaden. Programmet innebär därför också att blyfri bensin görs allmänt tillgänglig. Sådan bensin kan enligt programmet vara tillgänglig i ett rikstäckande nät av bensinstationer över hela landet från sommaren 1986. Vidare skall blyfri bensin fr. o. m. den 1 juli 1987 tillhandahållas vid alla bensinstationer i landet med undantag för stationer med endast en pump.

I propositionen redovisas det internationella förhandlingsläget i fråga om bilavgasrening.

I juli 1985 undertecknades en ministerdeklaration i Stockholm av representanter för åtta länder, nämligen Danmark, Finland, Canada, Liechtenstein, Norge, Schweiz, Sverige och Österrike. Innebörden är att ett samarbete skall ske när det gäller utarbetandet och tillämpningen av internationellt harmoniserade avgasbestämmelser för olika fordonskategorier. Prioritet skall ges åt avgasbestämmelser för personbilar. För dessa förordas de amerikanska kraven. Vid mötet deltog även representanter för Nederländerna, Västtyskland och EG-kommissionen. De valde dock att inte underteckna deklarationen.

Av de länder som undertecknat deklarationen har Canada, Schweiz och Österrike fattat beslut om införande av sådana avgasreningskrav som gäller i USA.

EG:s ministerråd har under år 1985 behandlat förslag om skärpning av EG:s direktiv om avgasrening på personbilar. EG har även beslutat om införande av blyfri bensin. De föreslagna EG-kraven är inte i alla delar lika långtgående från hälso- och miljöskyddssynpunkt som USA-kraven.

Regeringen har notifierat de åtgärder som behöver vidtas för att genomföra skärpta avgasreningskrav för personbilar, enligt bestämmelserna i GATT och i EFTA. Därvid har även redovisats vilka bestämmelser om blyfri bensin och förbud mot import resp. tillverkning av blyad regularbensin som planeras från den 1 januari 1986. Överläggningar har även förts med EG-kommissionen. Kommissionen har tagit upp frågan om ömsesidigt godkännande av certifikat eller typgodkännande för nya biltyper och dispensmöjligheter från de obligatoriska kraven.

Miljöministern framhåller i propositionen att tiden nu är inne att lägga fast de skärpta avgasreningskrav som skall gälla i Sverige för att förverkliga tidigare gjorda principiella ställningstaganden. Enligt hans uppfattning skall biltyper som tillverkas och godkänns för den federala amerikanska marknaden också kunna användas i vårt land. Därigenom kommer den bästa avgasreningsteknik som i dag finns i produktion att kunna utnyttjas till fördel för vår miljö, samtidigt som vi når en harmonisering med en stor bilmarknad. Det är därför viktigt att de svenska kraven i praktiken blir likvärdiga med vad som gäller i USA. En anpassning av administrativa rutiner m. m. kan dock behöva göras.

I fråga om gränsvärden för utsläpp innebär de federala amerikanska kraven följande. Utsläppen får uppgå högst till 2,1 gram koloxid, 0,25 gram kolväten, 0,62 gram kväveoxider, 0,124 gram partiklar samt 2,0 gram avdunstade kolväten vid sådana prov som anges i de amerikanska bestämmelserna. Gränsvärdena skall klaras av personbilar som är upp till fem år gamla eller som körts högst 80 000 km. Dessa gränsvärden har redovisats i den notifikation som gjorts från svensk sida. Utöver bestämmelser om gränsvärden och provmetoder finns det federala bestämmelser om bl. a. hållbarhet, efterkontroll och tillverkaransvar.

I propositionen förordas således att vi i Sverige beträffande den framtida avgasreningen på personbilar skall tillämpa samma krav som tillämpas federalt i USA. De nya skärpta avgaskraven bör tillämpas obligatoriskt för 1989 och senare års modeller. Bilindustrin i allmänhet får därigenom tillräcklig övergångstid för att kunna genomföra erforderlig planering, anskaffa komponenter och ställa om produktionen.

Beträffande 1987 och 1988 års modeller föreslås åtgärder för att personbilar som uppfyller de nya skärpta kraven skall kunna tillhandahållas i största möjliga utsträckning. Därför bör försäljningsskatten (bilaccisen) för personbilar av 1987 och 1988 års modeller differentieras. Ett notifikationsförfarande gentemot GATT och EFTA har inletts i detta syfte. Enligt propositionen kommer förslag senare att läggas fram för riksdagen om en sänkning av bilaccisen för avgasrenade bilar och en höjning av bilaccisen för övriga personbilar.

Miljöministern anmäler i propositionen att han avser att senare lägga fram förslag om en särskild bilavgaslag för riksdagen. I en sådan lag och dess tillämpningsbestämmelser bör regleras bl. a. frågor om dispenser och avgifter samt tillverkarens skyldighet att vidta rättelsåtgärder när bilar inte uppfyller avgasreningskraven. Ett förslag i denna riktning som remitterats till lagrådet kommer med anledning av lagrådets synpunkter att överarbetas.

Föreskrifterna i bilavgaskungörelsen (1972:596) om de nuvarande svenska avgasreningskraven har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. I avvaktan på en ny särskild bilavgaslag bör det bemyndigande som finns i gällande lagstiftning kunna utnyttjas för de föreskrifter som nu behöver meddelas för att de nya skärpta avgasreningskraven skall

kunna införas enligt den angivna tidsplanen. Miljöministern avser därför att så snart riksdagen tagit ställning till de riktlinjer som nu redovisats återkomma till regeringen med förslag till föreskrifter om avgasgodkännande och kontroll av bilar enligt de nya kraven.

Som inledningsvis angivits förutsätter de nya skärpta avgasreningskraven att blyfri bensin finns tillgänglig. Av propositionen framgår att regeringen 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 skall det vara förbjudet att sälja blyad bensin vid stationer med flera bensinpumpar, om inte blyfri bensin samtidigt tillhandahålls. Dessa bestämmelser har tagits in i en ny förordning (1985: 838) om motorbensin.

Enligt propositionen kommer blyfri bensin att införas successivt under perioden den 1 januari 1986–30 juni 1987. Sådan bensin kan användas i 25–30 % av bilarna i den nuvarande svenska bilparken. Den kommer även att ingå i mediumbensinen som blir en blandning av blyad premium- och blyfri regularbensin. Miljöministern framhåller att förbrukningen av blyfri bensin relativt snart efter införandet av blyfri bensin i hela landet kan uppgå till omkring hälften av hela bensinförbrukningen. I syfte att påskynda denna process föreslås i propositionen en differentiering av bensinskatten till den blyfria bensinens förmån. Denna fråga behandlas av skatteutskottet.

I propositionen uppmärksammas även det problem som kan uppstå i glesbygder att få blyfri bensin. Redan i dag finns det möjligheter till statligt stöd för att komplettera bensinstationer med bara en pump. Utvecklingen bör följas med uppmärksamhet och eventuella behov av ytterligare åtgärder bör studeras, anför miljöministern.

Miljöministern anmäler att han uppdragit åt naturvårdsverket att i samarbete med övriga berörda organ svara för de informationsinsatser som behövs till landets bilägare.

Sex motioner har ingivits med anledning av propositionen.

I samtliga motioner betonas vikten av att avgasutsläppen från bilismen begränsas. Biltrafiken utgör sammantaget en av de största källorna till luftföroreningar vilka förorsakar stora problem för människors hälsa och bidrar till skogsskador och försurning av mark och vatten. Mot den bakgrunden yrkas i fyra motioner att införandet av skärpta avgasreningskrav tidigareläggs jämfört med regeringens förslag. Alf Svensson (c) yrkar i motion 202 avslag på propositionen och föreslår att skärpta avgasreningskrav införs obligatoriskt redan för 1987 års modeller. I parti- resp. grupp-motionerna 200 av Lars Werner m. fl. (vpk), 204 av Karl Erik Olsson m. fl. (c) och 205 av Lars Ernestam m. fl. (fp) yrkas att obligatoriet med skärpta krav enligt det amerikanska föredömet införs från 1988 års modeller och framåt. Motionärerna erinrar om att de sedan länge och senast i samband med behandlingen av regeringens program mot luftföroreningar och försurning våren 1985 hävdade vikten av att en effektiv rening av bilavgaserna snarast införs. I gruppmotion 201 av Arne Andersson i Ljung m. fl. (m) anförs att regeringen inte har redovisat några skäl till varför ett obligatorium införs först fr. o. m. 1989 års bilmodeller. Kan inte en sådan redovisning presenteras bör det övervägas om inte ett obligatorium kan införas tidigare.

Med anledning av de motionsyrkanden som redovisats i det föregående har utskottet inhämtat kompletterande upplysningar av företrädare för statens naturvårdsverk och berörda intresseorganisationer vid en hearing. Från naturvårdsverket sida har därvid framhållits att det är förenat med betydande svårigheter att införa obligatorium redan från 1988 års modeller. Ett obligatorium kräver till skillnad från en frivillig lösning klara och väl genomarbetade detaljbestämmelser om avgasreningskraven samt hur dessa skall kontrolleras m. m. Enligt verket är resultatet beroende av att åtgärderna planeras noga.

Industriförbundets representant hävdade inför utskottet att det svenska ställningstagandet i bilavgasfrågan torde komma att få konsekvenser för samarbetet mellan EG och EFTA i allmänhet. Som enda bilproducerande land intar Sverige en särställning bland EFTA-länderna i det nu aktuella hänseendet. Redan det svenska beskedet om införande av USA-krav fr. o. m. 1989 års modeller hade väckt viss olust inom EG där man nu beredde sig att anta avgasreningsregler som i många stycken är mindre långt gående. Ett eventuellt svenskt beslut om att införa de nya reglerna redan för 1988 års bilmodeller skulle enligt förbundets bedömning ges ett negativt mottagande i vissa EG-länder. Man kunde inte blunda för risken för motåtgärder.

Även från Bilindustriföreningens sida hävdades inför utskottet att ett tidigareläggande av obligatoriet skulle medföra svårigheter. Bilindustrin måste vid sin planering av tekniska detaljer ha kännedom om vilka detaljbestämmelser som kommer att gälla beträffande en viss årsmodell. Om obligatoriska USA-krav införs redan för 1988 års modeller skulle under det första året i stort sett endast de relativt få modeller som redan finns för export till USA kunna produceras för försäljning i Sverige. Däremot ansågs inga hinder möta mot att införa obligatoriet fr. o. m. 1989 års modeller.

Svenska Petroleum Institutets företrädare vid hearingen framhöll att bensinbolagen är helt inställda på att införa blyfri bensin successivt från den 1 januari 1986 så att blyfri bensin finns vid alla bensinstationer i landet den 1 juli 1987. Han reserverade sig dock för att stationer med endast en tank behövde investera i en andra tank för att möjliggöra tankning med både blyfri och blyad bensin.

Från Svenska Naturskyddsföreningens sida framhölls att luftföroreningarna nu nått en sådan nivå att restriktioner för bilavgaserna måste införas med det allra snaraste. Ett motsvarande ställningstagande redovisas i LRF:s skrivelse till utskottet den 29 november 1985.

Utskottet får för egen del framhålla följande.

Föroreningar från bilar genom bl. a. avgasutsläpp har med den ökande bilismen blivit en dominerande miljöfråga. Avgaserna innehåller bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxider, blyföreningar och sot. Avgasernas skadliga inverkan på människors hälsa har länge varit känd – om än omtvistad. Den har utförligt dokumenterats av 1977 års bilavgaskommitté i betänkandet *Bilar och renare luft* (SOU 1983: 27 och 28). Bilavgaserna svarar för en betydande del av kväveoxidutsläppen i samhället. Kväveoxidutsläppen bidrar till försmurning, och kväveföreningarnas betydelse för den fortsatta

försurningen är i ökande. Likaså anses sambandet mellan de luftföroreningar som härrör från bilavgaser och de skador som under senare år konstaterats på växande skog numera vara väl belagt av forskarna. Riksdagen har mot den angivna bakgrunden under en följd av år krävt införande av bestämmelser om bästa möjliga rening av bilavgaserna.

I samband med behandlingen våren 1985 av regeringens program mot luftföroreningar och försurning framhöll utskottet i sitt av riksdagen godkända yttrande att det är angeläget att det program regeringen föreslagit i möjligaste mån fullföljs. (Prop. 1984/85: 127, JoU 1984/85: 28.) I den nu föreliggande propositionen framläggs förslag i samma anda. Förslaget bör enligt utskottets mening stödjas av riksdagen. Utskottet biträder således förslaget att vi i Sverige beträffande den framtida avgasreningen på personbilar skall tillämpa samma krav som tillämpas federalt i USA.

I detta sammanhang vill utskottet betona, att vad som skall fastställas är gränsvärdena för avgasutsläppen, icke metoden för avgasrening. I regeringsförklaringen har regeringen angett att alla personbilar skall utrustas med katalytisk avgasrening. Detta får ses mot bakgrund av vad miljöministern anför i de allmänna utgångspunkterna för propositionen, nämligen att bilar för bensindrift som i dagsläget klarar de aktuella avgaskraven är utrustade med katalytisk avgasrening. Det sagda innebär att det även skall vara möjligt att godkänna annan teknisk utformning av avgasreningssystemet därest tillfredsställande lösningar kommer fram som resultat av det omfattande utvecklingsarbete som för närvarande pågår runt om i världen. Enligt vad som upplystes vid den hearing utskottet anordnat torde man dock få vänta till 1990-talet innan alternativa och förhoppningsvis överlägsna lösningar skall bli allmänt tillgängliga.

Utskottet instämmer i miljöministerns uttalande, att de nya kraven av hälso- och miljöskäl bör införas så snart det är praktiskt möjligt. Hänsyn måste därvid bl. a. tas till de förutsättningar berörda myndigheter har att tidsmässigt utarbeta de anvisningar som erfordras för att bilindustrin snabbt skall kunna anpassa sig till de nya kraven. Också tidsplanen för införande av blyfri bensin är av betydelse i sammanhanget. När de detaljregler som behövs för att genomföra skärpta avgasreningskrav skall utarbetas, bör i enlighet med den ministerdeklaration som tidigare redovisats europeiskt och vidare internationellt samarbete ske.

Utskottet delar mot den angivna bakgrunden miljöministerns bedömning att det inte är möjligt att göra de skärpta avgasreningskraven obligatoriska för 1987 och 1988 års bilmodeller. Under den hearing utskottet haft med företrädare för den ansvariga centrala myndigheten och för industrin har också framgått att stora svårigheter skulle möta om obligatoriet i enlighet med de yrkanden som framställts i motionerna skulle införas redan med 1988 års modeller. En forcering av genomförandet av de tekniska kraven skulle med nödvändighet leda till att ett stort antal dispenser skulle behöva utfärdas med åtföljande risk för att dessa förlängdes, med resultat som blir negativt från miljösynpunkt. I sammanhanget är det även viktigt att framhålla att luftföroreningarna i Sverige till betydande del härrör från källor belägna utomlands. Icke minst av det skälet är det angeläget att vi från svensk sida iakttar ett konsekvent handlande gentemot våra utländska

samarbetspartner och betonar vår strävan att arbeta med dem för att nå ett miljöpolitiskt mål som gagnar såväl svenska som andra länders intressen.

Det skulle givetvis vara en fördel, om de nya skärpta avgasreningskraven kunde genomföras tidigare än som nu föreslagits. Mot detta står dock önskvärdheten av att åtgärderna blir så väl förberedda som möjligt och kan genomföras konsekvent. Vid en sammanvägning av dessa olika synpunkter ter sig utifrån nuvarande tidsläge den i propositionen föreslagna tidpunkten som realistisk och från miljösynpunkt den bästa.

Utskottet tillstyrker med hänvisning till det anförda att riksdagen godkänner de riktlinjer om avgasreningskrav för personbilar som redovisas i propositionen. I konsekvens härmed avstyrks motionerna 200 (yrkande 3), 204 (yrkande 1) och 205 (yrkande 1).

Av utskottets ställningstagande följer även att riksdagen bör avslå motion 202 (c).

Enligt utskottets mening är det angeläget att dispenser om möjligt icke beviljas. Därest så undantagsvis sker är det av utomordentlig vikt att ekonomisk likställighet åstadkommes mellan bilar med den nya skärpta avgasreningen och bilar med avgasrening enligt nuvarande regler. I annat fall kan en ökad efterfrågan på de billigare bilarna med konventionell avgasrening äventyra den positiva miljöeffekten av de nya avgasreningskraven.

Enligt motion 200 (vpk) är de förslag som framläggs i propositionen långt ifrån tillräckliga. Enligt motionen berörs inte dieselutsläppen av förslagen. Inte ens alla bensindrivna personbilar kommer enligt förslaget att få tillgång till blyfri bensen, hävdar motionärerna, och yrkar på förslag som garanterar att alla bensindrivna personbilar kan förses med katalytisk avgasrening fr. o. m. 1988 års modeller (yrkande 4).

Utskottet får med hänvisning till upplysningar som erhållits bl. a. vid utskottets hearing framhålla, att det nu berörda motionsyrkandet delvis bygger på en missuppfattning om propositionens innehåll. För det första kommer dieselpersonbilar att omfattas av de nya reglerna. De nya kraven på begränsning av utsläppen av partiklar (0,124 g/km) är avsedda främst för att framtvinga reningsanordningar på dieselbilar. För det andra gäller kravet på avgasrening fullt ut för bensindrivna bilar enligt regeringens förslag. Enligt utskottets mening får således motionens syfte i allt väsentligt anses tillgodosett. Motion 200 påkallar därför icke någon riksdagens vidare åtgärd såvitt nu är i fråga (yrkande 4).

I motion 200 framförs vissa ytterligare förslag om åtgärder för att begränsa kväveoxidutsläppen från biltrafiken. Dels föreslås att en omläggning av tunga transporter från landsväg till i första hand järnväg genomförs och att användningen av dieseldrivna bussar bör minskas (yrkande 1). Vidare hänvisar motionärerna till att hastigheten är en avgörande faktor när det gäller biltrafikens kväveoxidutsläpp. Därför bör farten på motorvägar och motortrafikleder minskas från 110 till 100 km/tim. På vägar inom vissa känsliga områden som nu har 90 km/tim bör hastigheten sänkas till 80 km/tim (yrkande 2).

Frågan om avgasutsläppen från tunga dieselfordon tas upp även av centerpartiet i motion 204. Enligt motionen bör rening av avgaser från

tunga dieselfordon motsvarande de federala kraven i USA vara obligatorisk från och med 1989 års modeller. Kostnader och effekter för införande av de s. k. Kalifornienkraven bör utredas (yrkande 2).

Utskottet får i detta sammanhang anföra 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, såsom påpekas i vpk-motionen, att i hög grad neutraliseras om t. ex. tunga landsvägstransporter kraftigt ökar.

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

Riksdagen fattade våren 1985 beslut om nya riktlinjer för järnvägspolitiken. Därvid framhölls att en väsentlig del i den nya järnvägspolitiken skall vara en satsning på kombitrafik, dvs. transport av trailers på järnväg. Enligt vad utskottet erfarit har statens järnvägar efter riksdagens beslut satt som en av sina uppgifter att söka överföra dieseldrivna vägfordons transporter till järnväg. Nu finns betydande möjligheter att öka godstrafiken på järnväg. En målmedveten satsning på kombinerade transporter kan bidra till ökade transporter på järnvägen. Ett särskilt kombitrafikbolag har bildats den 1 juli i år. Målet för det nya bolaget är att fram till år 1990 öka kombitrafiken från för närvarande 400 000 ton per år till 3 miljoner ton, vilket motsvarar 500 långtradar per dag.

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.

Medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande vägtransportstandard till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Det är en utgångspunkt för vägplaneringen. Ett annat viktigt moment är de miljöaspekter som bör anläggas på vägpolitiken. Många väginvesteringar ger positiva miljöeffekter, inte minst genom att bristfälliga och därmed trafikfarliga vägsträckningar förbättras. Enligt utskottets mening förtjänar det att understrykas att förslag till stora, resurskrävande motorvägssystem, vilkas syfte är att prioritera landsvägstrafiken, måste bli föremål för en omsorgsfull och kritisk prövning.

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

Vad utskottet sålunda anför med anledning av motion 200, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottet är emellertid icke berett att biträda motionärernas förslag om ändring av gällande hastighetsbestämmelser. Enligt utskottets mening bör bilisternas hastigheter generellt minskas, både från miljösynpunkt för att begränsa avgasutsläppen och från säkerhetssynpunkt. I första hand bör det, vilket närmare utvecklas i det följande, vara en pedagogisk uppgift att förmå förarna att iaktta de bestämmelser som nu gäller. Motion 200 avstyrks alltså såvitt nu är i fråga (yrkande 2).

När det gäller frågan om avgasrening av tunga dieselfordon och utred-

ning av de s. k. Kalifornienkraven får utskottet erinra om att jordbruksministern i samband med framläggandet av regeringens program mot luftföroreningar och försurning anmälde att han avsåg föreslå regeringen att uppdraga åt berörda myndigheter att utreda frågor om avgasrening för lätta och tunga lastbilar samt bussar. Mot den bakgrunden avtog riksdagen motionsyrkanden av samma karaktär som de nu aktuella. Enligt vad utskottet erfarit pågår en utredning av nämnt slag inom naturvårdsverket. En första delrapport beräknas bli klar i början av år 1986. Utskottet finner med hänvisning till det anförda att motionärernas krav om utredning torde komma att tillgodoses utan någon riksdagens ytterligare åtgärd. Motion 202 avstyrks alltså såvitt nu är i fråga (yrkande 2).

Som framgått av den inledningsvis lämnade redovisningen har naturvårdsverket fått i uppdrag att i samarbete med övriga berörda organ svara för de informationsinsatser som behövs om den förestående omställningen av bensinkvaliteterna och om de nya skärpta avgasreningskraven. I motion 206 framhåller Maj-Lis Löw m. fl. (s) att de hyser stor tillförsikt om att landets bilägare vill vara med och ta sitt ansvar för miljön under förutsättning att bilägarna får de rätta kunskaperna. Motionärerna understryker därför vikten av att propositionens förslag kompletteras med en bred och återkommande informationskampanj. Detta gäller inte bara om de praktiska omständigheterna som nämns i propositionen utan framför allt om motiven för bättre avgasrening och nya bensinkvaliteter. Till denna information skulle också med fördel kunna kopplas sambandet mellan hastighet och avgasutsläpp, vilket enligt motionen hittills uppmärksamats alltför litet (yrkande 1). I motionen föreslås även en utredning av möjligheten till effektiv avgasrening på den befintliga bilparken (yrkande 2).

Naturvårdsverket har enligt vad utskottet erfarit planerat olika informationsinsatser med anledning av det uppdrag verket erhållit. Dessa innefattar bl. a. information till motorjournalister (redan genomfört), särskild information till TV:s trafikmagasin samt utgivande av broschyrer till landets bilförare i ett par omgångar. Utskottet har ingen invändning mot informationsprogrammet mot bakgrund av de resurser som ställts till förfogande. Utskottet delar dock motionärernas uppfattning att dessa insatser lämpligen bör kompletteras med en bred och återkommande informationskampanj för att övertyga bilförarna om den möjlighet som finns att på frivillig väg mildra miljöföroreningarna från bilavgaserna. I det sammanhanget finns särskild anledning att från miljösynpunkt betona vikten av att reglerna om hastighetsbegränsning iakttas. Regeringen bör således överväga möjligheten att söka minska miljöförstörelsen genom att initiera breda och återkommande informationskampanjer av det slag som föreslås i motionen. Utskottet är även positivt till motionärernas förslag om utredning av möjligheterna till effektiv avgasrening på den befintliga bilparken. Vad utskottet sålunda anför med anledning av motion 206 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I tre motioner framställs yrkanden om att införande av nya regler om tillverkarens ansvar för avgasreningssystemet icke får leda till att de fria bilverkstäderna eller de fristående bildelsgrossisterna diskrimineras. I motion 201 framhåller Arne Andersson i Ljung m. fl. (m) att ett monopol på

reservdelar till avgassystem m.m. kan skapas om ett alltför vittgående ansvar för avgasreningen läggs på biltillverkarna och återförsäljare (yrkande 1). Ett motsvarande resonemang förs i motion 203 av Bertil Jonasson (c) och i motion 205 av Lars Ernestam m. fl. (fp) (yrkande 2).

JoU 1985/86: 11

Utskottet får med anledning av motionerna erinra om att regeringen i nu föreliggande proposition icke lagt fram förslag om tillverkarens skyldighet att vidta rättelseåtgärder när bilar inte uppfyller avgasreningskraven. Ett sådant förslag torde komma att framläggas först i samband med den aviserade propositionen om en särskild bilavgaslag. Utskottet är mot bakgrund härav icke berett att närmare gå in på de frågor som väcks i motionerna i nu berört hänseende. Utskottet vill emellertid hänvisa till att ett likartat motionsyrkande våren 1985 besvarades med att utskottet utgick från att en monopolisering av reservdels- och servicemarknaden ej tillåts uppstå och att det närmast torde ankomma på näringfrihetsombudsmannen att bevaka utvecklingen (JoU 1984/85: 28 s. 21). Utskottet har erfarit att frågan nu är föremål för överväganden inom naturvårdsverket. Med det anförda torde motionerna få anses besvarade såvitt nu är i fråga.

I motion 204 erinras om att centerpartiet i annat sammanhang lagt förslag som syftar till att få igång en omfattande svensk etanolproduktion. En låginblandning av etanol skulle – förutom positiva miljöeffekter – kunna ge förutsättningar för en inhemsk drivmedelsproduktion med nya arbetstillfällen, ökad försörjningstrygghet och ett effektivt utnyttjande av resurser från jordbruket som följd, anser motionärerna. De yrkar mot den bakgrunden att regeringen tar initiativ i syfte att få i gång byggande av en fullskaleanläggning för produktion av etanol (yrkande 4).

Utskottet erinrar om att regeringen valt att icke ta upp frågan om alkoholinblandning i bensinen i samband med förslaget om skärpt avgasrening. Frågan om alkohol som drivmedel utreds för närvarande av motoralkoholkommittén, MAK (I 1985: 02). Denna skall enligt sina direktiv närma- re klargöra förutsättningarna för produktion och användning av alternativa drivmedel i första hand producerade ur inhemska råvaror. Det ingår i kommitténs uppdrag att undersöka möjligheterna att använda motoralkoholer m.m. som drivmedel eller som låginblandningskomponent i bensin. Kommittén avser att redovisa sina överväganden och förslag i slutet av år 1986. Med hänsyn till att frågan befinner sig under utredning är utskottet icke berett föreslå riksdagen någon ytterligare åtgärd med anledning av motionsyrkandet. Det avstyrks alltså.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avslag på propositionen*
att riksdagen avslår motion 1985/86: 202 yrkande 1.
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1985/86: 200 yrkande 3, 1985/86: 202 yrkande 2, 1985/86: 204 yrkande 1 och 1985/86: 205 yrkande 1 godkänner de riktlinjer om avgasreningskrav för personbilar som redovisats i propositionen.

3. beträffande *förslag om ytterligare garantier*
att riksdagen avslår motion 1985/86: 200 yrkande 4,
4. beträffande *omläggning av trafiken från landsväg till järnväg m. m.*
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1985/86: 200 yrkande 1,
5. beträffande *sänkta hastighetsgränser*
att riksdagen avslår motion 1985/86: 200 yrkande 2,
6. beträffande *utredning av Kalifornienkraven*
att riksdagen avslår motion 1985/86: 204 yrkande 2,
7. beträffande *informationskampanj, m. m.*
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1985/86: 206,
8. beträffande *reservdelsmonopol m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86: 201 yrkande 1, 1985/86: 203 samt 1985/86: 205 yrkande 2,
9. beträffande *fullskaleanläggning för etanolproduktion*
att riksdagen avslår motion 1985/86: 204 yrkande 4.

Stockholm den 11 december 1985

På jordbruksutskottets vägnar

Karl Erik Olsson

Närvarande: Karl Erik Olsson (c), Håkan Strömberg (s), Arne Andersson i Ljung (m), Ove Karlsson (s), Lars Ernestam (fp), Margareta Winberg (s), Kerstin Gellerman (fp), Jens Eriksson (m), Åke Selberg (s), Lennart Brunander (c), John Andersson (vpk), Leif Marklund (s), Kaj Larsson (s), Ivar Virgin (m) och Ulf Lönnqvist (s).

Reservationer

1. Införande av nya skärpta avgasreningskrav (mom. 2)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet instämmer" och på s. 9 slutar med "(yrkande 1)" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer även i miljöministerns uttalande, att de nya kraven av hälso- och miljöskäl bör införas så snart det är praktiskt möjligt. Utskottet har emellertid icke blivit övertygat om att hänsyn som enligt propositionen bör tas till bilindustrin, bensindistributörerna och de internationella samarbetssträvandena gör det omöjligt att införa obligatoriska krav enligt förslaget redan från 1988 års bilmodeller. I den hearing utskottet haft med företrädare för den ansvariga centrala myndigheten och för industrin har visserligen synpunkter framkommit som tyder på att svårigheter kan framträda om obligatoriet genomförs redan med 1988 års modeller. Utarbetan-

det av detaljbestämmelser för bilindustrin måste också forceras. De svårigheter som kan förutses är emellertid enligt utskottets samlade bedömning inte större än att de bör kunna bemästras. När det gäller det internationella samarbetet vill utskottet peka på att EFTA-länder som Schweiz och Österrike har beslutat om införande av USA-kraven med verkan – förenklat uttryckt – redan från 1987 års modeller resp. från den 1 januari 1987. Av propositionen framgår att EG-kommissionen redan vid de i höst förda överläggningarna ställt önskemål om vissa dispensmöjligheter från de obligatoriska kraven.

Enligt utskottets mening är det angeläget att dispenser om möjligt icke beviljas. Utskottet är emellertid medvetet om att ett tidigareläggande av de nya kraven kan komma att medföra ett ökat tryck i dispensfrågan under det första året.

I den mån dispenser beviljas är det enligt utskottets mening av utomordentlig vikt att ekonomisk likställighet åstadkommes mellan bilar med den nya skärpta avgasreningen och bilar med avgasrening enligt nuvarande regler. I annat fall kan en ökad efterfrågan på de billigare bilarna med konventionell avgasrening äventyra den positiva miljöeffekten av de nya avgasreningskraven.

Utskottet förordar med hänvisning till det anförda att avgasreningskrav som motsvarar gällande federala krav i USA införs i Sverige frivilligt för 1987 års bilmodeller och obligatoriskt fr. o. m. 1988 års modeller. Vad utskottet sålunda anført med anledning av motionerna 200 (yrkande 3), 204 (yrkande 1) och 205 (yrkande 1) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Med de modifikationer som blir följden av utskottets ställningstagande beträffande tidsplanen förordar utskottet att riksdagen godkänner de riktlinjer om avgasreningskrav för personbilar som miljöministern redovisat.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen *dels* med anledning av regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86: 202 yrkande 2 samt med anledning av motionerna 1985/86: 200 yrkande 3, 1985/86: 204 yrkande 1 och 1985/86: 205 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anført om obligatoriskt införande av skärpta avgasreningskrav fr. o. m. 1988 års bilmodeller, *dels* i övrigt godkänner de riktlinjer om avgasreningskrav för personbilar som redovisats i propositionen,

2. Omläggning av trafiken från landsväg till järnväg, m. m. (mom. 4)

Arne Andersson i Ljung (m), Lars Ernestam (fp), Kerstin Gellerman (fp), Jens Eriksson (m) och Ivar Virgin (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Från miljösynpunkt" och slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Medborgarna och näringslivet — — — (lika med utskottet) — — — kritisk prövning.

JoU 1985/86: 11

Utskottet vill betona att hänsynen till miljöpåverkan alltid måste beaktas i trafikplaneringen. I ett land som Sverige med stora geografiska avstånd och ojämnt fördelad befolkningsstruktur måste även existensen av snabba och lättillgängliga kommunikationer för både person- och varutransporter ges mycket hög prioritet. I fall där miljöhänsynen konkurrerar med intresset av goda kommunikationer måste därför en avvägning göras. Det är enligt utskottets uppfattning en fråga för regeringen och berörda myndigheter att mot bakgrund av föreliggande fakta, inom ramen för den av riksdagen fastlagda trafikpolitiken, i varje enskilt fall göra de bedömningar som är nödvändiga i detta avseende. Med det anförda har utskottet besvarat motionärernas yrkande. Motion 200 avstyrks således såvitt nu är i fråga (yrkande 1).

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *omläggning av trafiken från landsväg till järnväg*
att riksdagen avslår motion 1985/86: 200 yrkande 1.

3. Sänkta hastighetsgränser (mom. 5)

John Andersson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar "Utskottet är" och slutar med "(yrkande 2)" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till motionärernas uttalande att det är viktigt komma ihåg att det är bilismen och biltrafiken som *helhet* som åstadkommer luftföroreningar — och därmed bidrar till försurning och skogsdöd. En ökning av biltrafiken, antingen det gäller person- eller varu- och materialtransporter, förvärrar direkt situationen. När det gäller personbilar är det framför allt hastigheten som måste beaktas. Vi vet att kväveoxidutsläppen från en bil ökar mycket snabbt vid hastigheter över 80 km/tim. En av de viktigaste och enklaste åtgärderna för att minska föroreningarna från personbilstrafiken är därför att sänka hastigheten på våra vägar. Mot bakgrund av det anförda tillstyrker utskottet motionärernas yrkande att regeringen bör lägga fram förslag om sänkning av hastighetsgränserna (yrkande 2).

dels utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *sänkta hastighetsgränser*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86: 200 yrkande 2 hemställer om förslag till en sänkning av hastighetsgränserna i enlighet med vad som föreslås i motionen.

4. Utredning av Kalifornienkraven (mom. 6)

Karl Erik Olsson (c), Arne Andersson i Ljung (m), Lars Ernestam (fp), 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. 10 med "När det" och slutar på s. 11 med "(yrkande 2)" bort ha följande lydelse:

När det gäller frågan om avgasrening av tunga dieselfordon biträder utskottet förslaget i motion 204 om utredning av de s. k. Kalifornienkraven, vilka kostnader dessa för med sig och vilka effekter de kan ge om de införs i Sverige. Utskottet vill även hänvisa till att industrins representanter vid den hearing utskottet anordnat uttalat sig till förmån för övergång till ren alkoholdrift för tunga dieselfordon. Enligt utskottets mening bör även denna fråga utredas närmare. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen såvitt nu är i fråga (yrkande 2) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *utredning av Kalifornienkraven*

att riksdagen med anledning av motion 1985/86: 204 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Fullskaleanläggning för etanolproduktion (mom. 9)

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar "Utskottet crinrar" och slutar "avstyrks alltså" bort ha följande lydelse:

I likhet med motionärerna anser utskottet det nödvändigt att vi så snabbt som möjligt vidtar erforderliga förberedelser för en inblandning av etanol i motorbensin. Produktionen av etanol vid försöksanläggningen i Lidköping har givit kunskap och erfarenhet som möjliggör att nästa steg i utvecklingen kan tas. Redan nu bör beslut fattas om satsning på en första fullskaleanläggning för att vi skall få förutsättningar för en omfattande etanolproduktion inom några år. Riksdagen bör därför hos regeringen begära initiativ i syfte att få i gång en sådan fullskaleanläggning. Staten bör ge visst stöd för det fortsatta forsknings- och utvecklingsarbete som krävs. Riksdagen bör således med hänvisning till vad utskottet anfört bifalla motion 204 såvitt nu är i fråga (yrkande 4).

dels utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *en fullskaleanläggning för etanolproduktion*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86: 204 yrkande 4 hos regeringen begär initiativ i syfte att få i gång byggande av en fullskaleanläggning för produktion av etanol baserad på inhemsk råvara.

Särskilda yttranden

1. Riktlinjerna (mom. 2)

Arne Andersson i Ljung, Jens Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anför:

En av vår tids stora miljöfrågor är luftföroreningarna. De utgör ett allvarligt miljöhot mot våra sjöar och vattendrag, mot våra skogar och mot människors hälsa. Kampen måste föras fast och konsekvent.

För ett antal luftföroreningar är fordon den dominerande källan. Bilavgaser från såväl bensin- som dieseldrivna fordon innehåller ett otal kemiska ämnen. Många är cancerframkallande.

Motorfordon svarar för ca 60 % av kväveoxid- och en betydande del av kolväteutsläppen i Sverige. Dessa ämnen bidrar till att öka riskerna för människors hälsa, att försura sjöar och vattendrag och att utsätta våra skogar för miljöpåverkan, som kan leda till skador och tillväxtminskning.

Det har för moderata samlingspartiet därför varit viktigt att söka den miljömässigt bästa lösningen i bilavgasfrågan. Därvid har möjligheten till en tidigareläggning av tidpunkten för obligatoriska avgasreningskrav prövats. En sådan handlingslinje skulle emellertid tvingat fram en omfattande dispensgivning, varvid miljöfördelarna till största delen skulle gå förlorade. Reaktionen från den gemensamma marknadens sida kunde också ha skapat svårigheter för svensk industri och dess anställda.

Ett obligatorium från och med 1989 års bilmodeller har därför framstått som den enda rimliga lösningen.

2. Fullskaleanläggning för etanolproduktion (mom. 9)

John Andersson (vpk) anför:

När det gäller frågan om alkohol som drivmedel avser jag att avvakta resultatet av motoralkoholkommitténs undersökningar.

