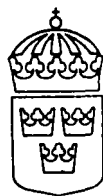


Regeringens proposition

1986/87:56

om bilavgaslag



Prop.
1986/87:56

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 31 oktober 1986.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Birgitta Dahl

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

Lagförslaget i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 4), lagrådets yttrande (s. 40), och föredragandens ställningstaganden till lagrådets synpunkter (s. 45).

Den som vill ta del av samtliga skäl för lagförslagen måste därför läsa alla tre delarna.

Förslag till

Bilavgaslag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

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

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

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

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

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

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från motordrivna fordon samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning av utsläpp,

2. skyldighet att underhålla den utrustning på fordonen som begränsar utsläppen och att använda visst bränsle,

3. kontroll och tillsyn av att fordonen uppfyller kraven på begränsning av utsläpp.

Tillsyn

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

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

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

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

Tillverkarens ansvar

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

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

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

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

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

Avgifter

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

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

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

Överklagande m. m.

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

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

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

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

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

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 oktober 1986

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Lundkvist, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Wickbom, Johansson, Hultström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Dahl

Lagrådsremiss om bilavgaslag

1 Inledning

I betänkandet (SOU 1983:27, 28) Bilar och renare luft och i skrivelse den 7 december 1983 har bilavgaskommittén (landshövdingen Göte Svenson, ordförande, fru Berit Flyborg, förutvarande riksdagsledamoten Bertil Johansson, docenten Nils Häggström, riksdagsledamoten Sven Eric Lorentzon, förutvarande riksdagsledamoten Eric Marcusson och numera generaldirektören Kerstin Niblaeus) bl. a. lämnat förslag till åtgärder för att minska utsläppen av förorenande avgaser från motorfordon. Betänkandet innehåller bl. a. ett förslag till lag om begränsning av luftföroreningar från motorfordon.

Betänkandet och skrivelsen har remissbehandlats.

Bilavgaskommitténs lagförslag samt en förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1* och *2*.

Regeringen lade i prop. 1985/86:61 fram förslag till riktlinjer för skärpta avgasreningskrav för personbilar. Riktlinjerna antogs av riksdagen (JoU 1985/86:11, rskr 101). Beslutet innebär att avgaskrav som motsvarar gällande federala krav i USA införs i Sverige frivilligt t. o. m. 1988 års bilmodeller och obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller.

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

En redogörelse för gällande bestämmelser på området bör fogas som *bilaga 3* till detta protokoll.

I denna lagrådsremiss lägger jag fram förslag till den lagstiftning som

kräver riksdagens medverkan för att fullfölja de beslutade riktlinjerna såvitt avser de avgaskrav som skall gälla fr.o.m. 1989 års personbilsmodeller. I anslutning till förslaget kommer jag att för sammanhangets skull översiktligt behandla de administrativa bestämmelser som behövs för lagreglernas tillämpning.

2 Allmän motivering

2.1 Vissa utgångspunkter

I prop. 1985/86:61 om skärpta avgasreningskrav för personbilar, m. m. redovisades vissa riktlinjer för införandet av skärpta avgasreningskrav. Riktlinjerna, som godtagits av riksdagen (JoU 1985/86:11, rskr. 101), innebär bl.a. att motsvarande avgaskrav införs som gäller för den federala amerikanska marknaden. 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. till svenska förhållanden behöver dock göras.

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

I USA finns bestämmelser om avgasrening för olika fordonskategorier, såsom personbilar, lastbilar och bussar. Bestämmelserna omfattar bl.a. gränsvärden, provmetoder, hållbarhet, efterkontroll, tillverkaransvar med skyldighet bl.a. att återkalla och vidta rättelseåtgärder på felaktiga bilar (s.k. recall) samt tillverkargarantier. I fråga om gränsvärden för avgasutsläpp i luften innebär de amerikanska kraven för personbilar för närvarande följande. Utsläppen får, räknat för kilometer, uppgå till högst 2,1 gram kolloid, 0,25 gram kolväten, 0,62 gram kväveoxider och 0,124 gram partiklar. Dessutom får avdunstningen av kolväten vid sådant prov som anges i de amerikanska bestämmelserna uppgå till högst 2,0 gram. Gränsvärdena skall klaras av personbilar som är upp till fem år gamla eller som körts högst 80000 km. Kraven gäller federalt i USA fr.o.m. 1981 års bilm modeller. Gränsvärdet för partikelutsläpp tillämpas dock i USA först fr.o.m. 1987 års bilmodeller.

Enligt de av riksdagen beslutade riktlinjerna skall de nya avgaskraven gälla *frivilligt t.o.m. 1988 års personbilsmodeller*. För att stimulera till köp av personbilar som uppfyller de nya skärpta avgaskraven har försäljnings-

skatten (bilaccisen) satts ned på sådana personbilar av 1987 och 1988 års modell som klarar de skärpta avgaskraven (prop. 1985/86:145, SkU 41, rskr. 237, SFS 1986:260). För 1989 och senare års modeller skall enligt de antagna riktlinjerna de strängare avgaskraven tillämpas *obligatoriskt*.

Som tidigare nämnts behövs för bensindrivna bilar i regel katalysatorrening för att de nya avgaskraven skall kunna uppfyllas. Sådan rening förutsätter att blyfri bensin används som drivmedel. Från miljö- och hälsosynpunkt är det angeläget att så många icke-katalysatorutrustade bilar som det är tekniskt möjligt för körs på blyfri bensin. Därigenom minskar blyutsläppen avsevärt.

Mot bakgrund av detta har regeringen med stöd av lagen (1985:426) om kemiska produkter beslutat om förbud mot import och tillverkning av blyad regularbensin för användning inom Sverige fr.o.m. den 1 januari 1986. Fr.o.m. den 1 juli 1987 är det förbjudet att sälja blyad bensin vid tankställen med mer än en bensinpump, om inte blyfri bensin samtidigt tillhandahålls. Dessa bestämmelser har tagits in i förordningen (1985:838) om motorbensin. För att stimulera till största möjliga användning av blyfri bensin har bensinskatten differentierats så att skatten på blyfri bensin är 16 öre lägre per liter än på annan bensin (prop. 1985/86:61, SkU 16, rskr 102).

Med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har i bilavgaskungörelsen (1972:596) tagits in föreskrifter om de nya avgaskrav för personbilar som behövs för bl. a. frivilligperioden (se SFS 1985:1117). Som antytts i prop. 1985/86:61 fordras det ytterligare lagstiftningsåtgärder för att de nya avgaskraven skall kunna genomföras fullt ut. Som jag kommer att utveckla närmare i det följande bör det bl. a. införas ett särskilt ansvar för biltillverkarna, som inte ryms inom ramen för angivna bemyndigandelag. Jag har funnit det lämpligt att ta in bestämmelser i avgasfrågan som kräver beslut av riksdagen i en särskild lag, bilavgaslag.

Vid det nyssnämnda mötet med Stockholmsgruppen kom man överens om att länderna i sin nationella lagstiftning på bilavgasområdet borde som förebild utnyttja den av gruppen utarbetade regelsamlingen för personbilar rörande avgasgodkännande, kontroll av nya bilar och kontroll av hållbarhetskrav. Jag har för avsikt att senare föreslå regeringen att svenska bestämmelser i de aktuella frågorna skall utformas i överensstämmelse med reglerna i det överenskomna dokumentet. Därmed skapas möjligheter att framdeles införa en ordning med ömsesidiga avgasgodkännanden mellan länderna, vilket effektiviserar utnyttjandet av resurser för provning och kontroll samtidigt som det medför fördelar för biltillverkarna.

Mitt förslag: Bestämmelserna om skärpta avgaskrav och därmed sammanhängande frågor som kräver lagform tas in i en ny lag, bilavgaslag. Lagen skall ha som grundläggande syfte att förebygga att skador uppstår på människors hälsa eller i miljön till följd av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från bilar och andra motordrivna fordon. Detta skall uppnås genom skärpta utsläppskrav, ett utökat ansvar för biltillverkarna och en förbättrad kontroll av bilar som satts i trafik.

Kommitténs förslag: Kommittén föreslår en lag om begränsning av luftföroreningar från motorfordon.

Remissinstanserna: Ingen har motsatt sig en särskild lag.

Skälen för mitt förslag: Sverige är med sina drygt 3 milj. personbilar ett biltätt land. Bilen innebär fördelar såväl för den enskilde som för samhället. Men bilismen har också negativa konsekvenser.

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

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

Av vad jag nu anfört framgår att det är mycket angeläget att kraftfulla åtgärder snabbt vidtas för att så långt möjligt minska föroreningarna från bilismen. Bilavgaslagens bestämmelser bör utformas på ett sådant sätt att de antagna riktlinjerna om skärpta avgaskrav kan genomföras så effektivt som möjligt. I lagen bör som grundläggande syfte anges att den skall förebygga att skador uppstår på människors hälsa eller i miljön till följd av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från bilar och andra motordrivna fordon.

I följande avsnitt kommer jag att närmare redogöra för huvudpunkterna i mitt förslag till bilavgaslag. På grund av att avgasfrågorna har en utpräglad teknisk karaktär och att lösningarna av olika frågor måste anpassas till den tekniska utvecklingen och förändringar i omvärlden i övrigt, har jag funnit det nödvändigt att utforma lagen som en ramlag, som ger regeringen och underställda myndigheter möjligheter att meddela de preciserade och detaljerade föreskrifter som ämnet kräver. Lagen bör innehålla de grundläggande reglerna och de bemyndiganden som behövs.

2.3.1 Tillverkarens ansvar mot samhället

Mitt förslag: Biltillverkarna skall vara skyldiga att efter föreläggande av myndighet avhjälpa bristerna beträffande bilar som inte uppfyller avgaskraven. Denna skyldighet skall dock inte gälla beträffande bilar som har körts mer än 80000 kilometer eller som är mer än fem år gamla.

Kommitténs förslag: Överensstämmer i huvudsak med mitt.

Remissinstanserna: Förslaget om tillverkarens skyldighet att rätta fel på bristfälliga fordon tillstyrks av trafiksäkerhetsverket och naturvårdsverket. Flera remissinstanser avstyrker. En del pekar på behovet av en internationell harmonisering av tillsynsfrågorna.

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

Enligt min mening är det uppenbart att – om de uppställda kraven på utsläppsbegränsningar skall uppnås – ett tvingande ansvar för bilarnas skick i avgashänseende måste läggas på tillverkaren. På honom måste ansvaret vila att utforma konstruktionen och tillverkningen så att varje bil som sätts i trafik uppfyller avgaskraven. Men bilarna måste – om den luftvårdseffekt som vi eftersträvar skall uppnås – inte bara klara avgaskraven när de är nya utan ha låga utsläpp under hela sin livslängd. Den nya lagstiftning som jag förordar här bör därför i olika avseenden inriktas på att säkerställa att tillverkaren tar sitt ansvar för att bilarna klarar avgaskraven, både när de sätts i trafik och när de brukas därefter.

I USA föreligger en skyldighet för tillverkarna av personbilar att utan kostnad för bilägarna rätta till bilar med för höga utsläpp om bilarna är högst fem år gamla eller körts högst 80000 km. Ett tillverkaransvar som är likartat med det i USA bör, i enlighet med vad riksdagen uttalat, gälla även hos oss.

Jag föreslår på grund av det anförda att ansvaret för att bilarna uppfyller föreskrivna utsläppskrav läggs på tillverkarna. Med hänsyn till att det ofta är förenat med svårigheter att efter några års användning av en bil fastställa orsaken till uppkomna fel eller brister är det dock nödvändigt att begränsa detta ansvar. I likhet med vad som för närvarande gäller i USA bör gränsen för ansvaret beträffande personbilar sättas vid fem års ålder på bilarna eller vid en dessförinnan körd sträcka av 80000 km.

De gränsvärden som kommer att gälla för avgasutsläppen är fastställda i förhållande till en viss bestämd provmetod. Frågan huruvida en bil uppfyller avgaskraven kan därför i princip avgöras endast efter ett utfört prov enligt den nämnda metoden. Sådana prov är både tids- och kostnadskrävande. Samhällets tillsyn av att tillverkarna lever upp till det ansvar som ålagts dem måste av anförda skäl ske främst genom kontroller av stickprovskaraktär.

Jag vill i detta sammanhang informera om hur kontrollen av de nya avgaskraven för personbilar avses bli utformad i vårt land. Som jag tidigare antytt kommer våra nationella föreskrifter på detta område att baseras på det internationella dokument som antagits av Stockholmsgruppen. Förutom den internationella förankringen är det enligt min uppfattning av särskilt värde att denna regelsamling arbetats fram efter samråd också med bilindustrin.

Vårt kontrollsystem kommer att byggas upp av flera delar. Först är det fråga om en *förhandsprövning av nya bilmodeller*. Innan nya bilar får tas i trafik måste de ha ett s. k. avgasgodkännande, som utfärdas av Aktiebolaget Svensk Bilprovning. För att ett fordon skall kunna godkännas vid typ- eller registreringsbesiktning krävs att fordonet tillhör en avgasgodkänd motorfamilj. — Med en motorfamilj avses en grupp fordon av samma grundkonstruktion från samma tillverkare. En motorfamilj kan omfatta flera olika bilmodeller. — Bilprovningen prövar frågan om ett avgasgodkännande för varje motorfamilj efter ansökan av tillverkaren. Vid provningen sker dels en genomgång av handlingar och dels i vissa fall provning av bilar av den aktuella motorfamiljen. Provningen går ut på att fastställa om förutsättningar föreligger för att bilar av motorfamiljen kan klara kraven på utsläppsbegränsningar av koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar under bilarnas hela livslängd. Därvid granskas bilens konstruktion, utrustning och funktion i en rad avseenden samt tillverkarens rekommendationer till bilägarna i fråga om avgasservicebehov och hans instruktioner i detta avseende.

Genom den s. k. *nybilskontrollen* bevakas att de *serietillverkade bilarna* överensstämmer med de uppgifter som angavs av tillverkaren i samband med avgasgodkännandet samt att de klarar gällande krav. Tillverkaren bör naturligtvis först och främst själv genom kvalitetskrav på komponenter och produktionen samt genom kontroll av producerade bilar säkerställa att alla bilar uppfyller avgaskraven. Samhället bör sedan på olika sätt genom stickprov kontrollera huruvida tillverkarens åtgärder i detta avseende varit tillräckliga.

Sådana stickprov avseende nya bilar görs av Bilprovningen. Provbilar tas ut genom ett slumpmässigt urval vid importhamn, ur tillverkarens, generalagentens eller återförsäljarens lager, vid fabriken eller undantagsvis genom överenskommelse med bilägare som utvalts via bilregistret. Provning förfarandet bör ske i enlighet med det internationella dokumentet som jag tidigare omtalat. Liksom i dag bör man, om det vid kontrollen visar sig att bilarna i större omfattning inte uppfyller kraven och åtgärder inte vidtas av tillverkaren, kunna återkalla avgasgodkännandet och förbjuda utfärdandet av ytterligare typintyg. Utan ett sådant intyg bör en bil inte kunna säljas. I fråga om redan levererade bilar bör tillverkaren åläggas att vidta rättelseåtgärder i enlighet med vad jag kommer att utveckla i det följande.

En annan del av kontrollsystemet är den *kontroll av hållbarhetskravet* som Bilprovningen kommer att utföra av bilar i trafik som är högst fem år gamla eller körts högst 80000 km och som lånas av bilägarna mot ersättning. Kontrollen syftar till att utröna huruvida bilar av en viss motorfamilj

under föreskriven tid klarar uppställda krav. Hållbarhetskontrollen kommer att utformas så att den i största möjliga utsträckning överensstämmer med det förfarande som i motsvarande fall tillämpas i USA. Stor vikt i kontrollsystemet bör, liksom i USA, läggas på denna kontroll av hållbarhetskravet av bilar i bruk. Det är främst genom denna kontroll som det ökade ansvaret för tillverkarna säkerställs.

Slutligen kommer det liksom i dag att ske en *löpande kontroll* av bilar i trafik. Den består av *årlig kontrollbesiktning* och *flygande inspektion* och syftar till att säkerställa att bilarna uppfyller föreskrivna krav, dvs. att bilägarna underhåller dem på avsett sätt, använder rätt bränsle m. m.

Om det vid nybilskontroll eller kontroll av hållbarhetskravet visar sig att den provade gruppen av bilar har större avgasutsläpp än vad som följer av föreskrivna gränsvärden eller i annat avseende inte uppfyller fastlagda krav aktualiseras frågan om skyldighet för tillverkarna att avhjälpa bristerna beträffande alla bilar av den aktuella motorfamiljen. Det ligger i sakens natur att överskridanden i viss mån få godtas, innan tillverkaransvaret utlöses och rättelseskyldighet inträder. I det hänseendet bör beträffande nya bilar Stockholmsgruppens regelsamling vara vägledande. När det gäller kontroll av hållbarhetskraven bör den praxis som utvecklats i USA vara vägledande för bedömningen i vårt land.

Om det dessutom vid nybilskontroll skulle visa sig att vissa av de provade bilarna i något avseende inte uppfyller gällande krav, bör biltillverkaren åtgärda dessa enstaka bilar innan de får användas i trafik.

När det gäller de rättelseåtgärder som tillverkaren skall vara skyldig att vidta bör principen vara att de skall vara inriktade på att bilarna skall iordningställas i sådant skick att de klarar avgaskraven. Behövliga åtgärder skall självfallet vidtas utan kostnad för bilägarna. Att i efterhand rätta till fel eller brister som bilarna inte borde varit behäftade med kan givetvis i många fall bli kostsammare än att från början leverera felfria och hållbara bilar. Men detta är enligt min mening en fullt skälig risk som den tillverkare får bära som har satt ambitionsnivån för lågt när det gäller konstruktionen av motorn eller avgasreningsutrustningen i övrigt eller som har anordnat kvalitetskontrollen över sin tillverkning eller sina leveranser på ett otillfredsställande sätt.

Självfallet måste rättelseåtgärderna anpassas till arten och graden av de fel eller brister som uppdagas vid nybilskontrollen eller hållbarhetskontrollen. Vid tekniska fel av mindre omfattning kan i vissa fall en tillräcklig åtgärd vara att informera bilägarna om felen samt uppmana serviceverkstäderna att utföra särskild kontroll och att vid behov rätta till brister utan kostnad för ägarna när bilarna lämnas in för normal service. Tänkbart är också att i vissa fall genomföra en extra servicegenomgång. Vid allvarliga fel kan det bli fråga om större reparationsåtgärder med utbyte av delar som är väsentliga för avgasreningsfunktionen.

Det förhållande att samhället får möjligheter att ingripa när uppställda avgaskrav inte uppfylls får enligt min mening antas främja efterlevnaden av de nya bestämmelserna. Det är min förhoppning att befogenheten inte skall behöva utnyttjas annat än i undantagsfall. Skyldigheten att vidta åtgärder behöver givetvis inte innebära att rättelseåtgärder alltid måste beslutas av

myndighet för att genomföras. I första hand bör frivilliga rättelseåtgärder vidtas av den ansvarige tillverkaren. Benägenheten att frivilligt vidta rättelseåtgärder kommer sannolikt att öka med införandet av den lagstadgade skyldigheten.

Oavsett om en rättelseåtgärd sker frivilligt eller efter myndighetsbeslut, måste samhället enligt min mening ha möjlighet att inte bara övervaka att tillräckliga åtgärder genomförs utan också ha medel att tvinga fram att genomförandet blir effektivt. När det gäller tillsynen av att tillverkarna fullgör rättelseskyldigheter bör det finnas möjligheter att vid försummelse framtvinga ett fullgörande genom myndighetsföreläggande som kan förenas med vite. Jag vill också framhålla att det förhållandet att en bilmodell inte klarar uppställda avgaskrav och att bristen inte åtgärdas bör kunna påverka möjligheten att erhålla avgasgodkännande för kommande årsmodeller. Enligt min mening bör det vid en prövning av det slag som ett avgasgodkännande innebär vara en viktig omständighet om det visar sig att det inte går att lita på att de bilar som säljs av en tillverkare klarar uppställda krav, vilket kan intygas i samband med godkännandeprövningen. De förutsättningar i form av bl. a. ett förtroende för tillverkaren som systemet med avgasgodkännande bygger på har därmed brustit och tillverkaren kan inte längre utan vidare påräkna att få utnyttja systemet.

När det gäller kontakten mellan myndigheter och utländska tillverkare kan det finnas praktiska problem som hänger samman med att tillverkaren inte finns i landet. För att lösa dessa problem föreslår jag att utländska tillverkare skall vara skyldiga att här i landet ha ett ombud med behörighet att företräda tillverkaren i alla de frågor som kan aktualiseras av den nya lagstiftningen. Jag anser att tillverkarens generalagent – även om denne är juridisk person – lämpligen bör kunna godtas som ombud.

2.3.2 Bilägarnas ställning

Mitt förslag: Som villkor för avgasgodkännande krävs att biltillverkarna gentemot bilägarna utfäster sig att avhjälpa bristerna beträffande bilar som vid myndighets kontroll visat sig inte uppfylla avgaskraven. Skyldigheten att avhjälpa bristerna skall dock inte gälla beträffande bilar som har körts mer än 80000 kilometer eller som är äldre än fem år och inte heller fel eller bristfälligheter som beror på ägarna eller brukarna av bilarna.

Kommitténs förslag: Motsvarighet saknas.

Skälen för mitt förslag: Även om biltillverkarna enligt den lagstiftning som jag här förordar åläggs ansvaret för att bilar konstrueras och byggs så att de uppfyller de uppställda avgaskraven, däri inbegripet kraven på hållbarhet, har också bilägaren ett ansvar för bilens skick i avgashänsesende. Detta innebär bl. a. att han är skyldig att använda blyfri bensin till katalysatorbilar, vilket är av betydelse för funktionen hos katalysatorn. Vidare måste krävas att bilägaren inte genom att ändra eller ta bort delar

av avgasreningsutrustningen eller på annat vis försämrar utrustningens funktion på någon betydelsefull punkt.

Under den tid tillverkarens ansvar gäller för en bil bör det vidare åvila ägaren att låta bilen genomgå den underhållsservice i avgashänseende som tillverkaren anvisat. Omfattningen av denna serviceskyldighet bör i vissa avseenden prövas och godkännas som ett led i avgasgodkännandet. Den bör inte vara mer långtgående än vad som oundgängligen krävs för att upprätthålla bilens emissionsegenskaper.

Det är inte alltid säkert att bilägarna i tillräcklig utsträckning är villiga att medverka till att lämna in sina bilar för service eller reparation. Enligt min mening bör reglerna om den årliga kontrollbesiktningen utformas så att det bör vara möjligt att kontrollera och genom föreläggande vid äventyr av körförbud åstadkomma att de rättelseåtgärder som omfattas av ett frivilligt – av myndighet accepterat – åtagande eller ett föreläggande genomförs. Det innebär att den bilägare som vägrar att medverka till att tillverkarens rättelseskyldighet kan fullgöras riskerar att själv få svara för att erforderliga åtgärder vidtas.

Även om höga krav ställs på hållbarheten hos avgasreningssystemen kommer genom normal förslitning avgasutsläppen att öka med stigande ålder hos bilarna. Ansvar för att äldre bilar, för vilka tillverkarens ansvar upphört att gälla, klarar kraven vid årlig kontrollbesiktning måste av naturliga skäl komma att vila enbart på bilägarna.

Enligt nu gällande ordning förekommer en viss förenklad kontroll av att avgaskraven uppfylls vid årlig kontrollbesiktning och flygande inspektion. Denna ordning bör enligt min mening behållas, även om det tekniska innehållet i bestämmelserna härvid måste anpassas till den nya avgasreningstekniken. Regeringen har uppdragit åt naturvårdsverket att lämna förslag till regler beträffande avgaskontroll av bilar som godkänts i enlighet med de skärpta avgaskraven. De nya reglerna avses komma att innebära att ägarna till bilar, som t. ex. genom bristfälligt underhåll, feljustering eller andra manipulationer inte har avgasreningsutrustningen i funktionsdugligt skick eller inte uppfyller kraven vid ett s. k. förenklat avgastest, kommer att få ett påpekande eller föreläggas att inställa bilen till ny besiktning. Om bilen inte inställs till besiktning inom föreskriven tid, inträder körförbud för bilen.

Enligt konsumentköplagen (1973:877) gäller för bilar och andra konsumentvaror en allmän reklamationsid om två år för fel i varan. Enligt den bilavgaslagstiftning jag här förordar kommer tillverkaren genom beslut av myndighet att kunna åläggas att rätta fel utan kostnad för ägaren ända tills bilen är fem år gammal. Men detta gäller endast under förutsättning att tillverkarens ansvar har inträtt till följd en nybilskontroll eller hållbarhetskontroll. Om enstaka bilar i annat sammanhang – t. ex. vid årlig kontrollbesiktning – visar sig inte uppfylla fastställda krav, bör det enligt min mening vara möjligt för ägarna att få rättelse till stånd, även efter konsumentlagstiftningens tvåårsfrist, så länge bilen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 km. Tillverkaren bör därvid vara skyldig att vidta sådana åtgärder som behövs för att bilen skall klara uppställda krav. Flera skäl talar för att en sådan skyldighet för tillverkarna att vidta rättelseåtgärder

gärder beträffande enstaka bilar inte bör grundas på ingripande från myndighet. I stället bör skyldigheten bygga på en utfästelse som biltillverkarna lämnar bilägarna om att i de fall som nu är aktuella vidta behövliga åtgärder utan kostnad för ägarna. En sådan utfästelse skall vara ett villkor för erhållande av avgasgodkännande. Givetvis skall tillverkarnas skyldighet inte gälla när fel eller brister hos bilen beror på ägaren eller brukaren.

Det är enligt min mening lämpligt att den närmare utformningen av en utfästelse av angivet slag sker i samråd mellan naturvårdsverket, konsumentverket samt företrädare för bilindustrin och andra som tillhandahåller bildelar och service.

2.3.3 Tillverkaransvaret och eftermarknaden

Frågan om vilken inverkan de nya bestämmelserna om tillverkaransvar kan få på konkurrenssituationen inom service- och reservdelsmarknaderna har diskuterats i olika sammanhang. Därvid har framförts farhågor om risker för konkurrensbegränsning. Jag vill därför något utveckla min uppfattning i denna fråga.

Som jag nyss sagt införs tillverkaransvaret i fråga om hållbarheten för att säkerställa att avgasreningen hos bilarna fungerar tillfredsställande under lång tid. Detta är den från hälso- och miljösynpunkt viktigaste effekten av den nya lagstiftningen. Införandet av de amerikanska avgaskraven för personbilar, som innefattar vissa hållbarhetskrav, kommer samtidigt att minska behovet av att reparera och byta ut delar i avgasreningsutrustningen. Detta behov kommer, enligt erfarenheter från USA, att vara utomordentligt litet under bilens första fem år. Genom det av hälso- och miljöskyddsskäl uppställda hållbarhetskravet uppnår vi således också ett viktigt konsumentpolitiskt mål, nämligen att så långt möjligt hålla nere konsumenternas kostnader för service, underhåll och reparationer av bilar.

Enligt min mening är det angeläget att största möjliga konkurrens råder på reservdels- och servicemarknaderna. Kostnaderna för bilreparationer är ofta en tung post i en familjs ekonomi. Det är därför viktigt att det nu föreslagna systemet utformas och tillämpas på ett sätt som inte onödigt begränsar konkurrensen. Annars kan reglerna komma att driva upp priserna på bilreparationer och reservdelar. För att trygga de angelägna konkurrensintressen som jag nämnt är det angeläget att också sådana reservdelar till olika fabrikat som inte är originaldelar skall kunna utnyttjas under förutsättning att de är likvärdiga med de delar som tillverkarna använder. Försök till onödiga konkurrensbegränsningar från tillverkarnas sida måste enligt min mening kunna hindras genom att den godkännande myndigheten vid godkännandeprövning och i andra sammanhang bevakar och granskar tillverkarens anvisningar i fråga om service och reservdelar. Sålunda bör t. ex. information från tillverkarna ges till även andra än tillverkarnas egna serviceorganisationer om möjligheterna att utföra adekvat avgasservice och reparationer. Bilägarna skall inte vara bundna till att anlita vissa verkstäder för t. ex. normal service och underhåll. Också när det gäller utformningen av de olika kontrollformerna måste risker för konkurrensbegränsande effekter beaktas. Samråd rörande konkurrensfrågor bör i före-

Vad jag nu har anfört tar sikte på de fall då tillverkaransvaret kan göras gällande, dvs. under bilens första fem år resp. upp till 80000 km. Frågan om vad som bör gälla efter denna period ingår i den utredning naturvårdsverket gör på regeringens uppdrag.

2.4 Avgifter

Med hänsyn till vad jag anfört tidigare om tillverkaransvaret finns enligt min bedömning inte något behov av att införa en avgasavgift av det slag bilavgaskommittén föreslagit. I det följande behandlar jag förslag om dispensavgift och kontrollavgift.

2.4.1 Dispensavgift

Mitt förslag: Medges beträffande en viss bil eller en viss motorfamilj undantag från meddelade föreskrifter om utsläppskrav m.m., får en avgift (dispensavgift) till staten tas ut av den som medgivits undantaget. Avgiften skall motsvara de ekonomiska fördelarna av undantaget.

Kommitténs förslag: Överensstämmer i huvudsak med mitt.

Remissinstanserna: Statens naturvårdsverk tillstyrker förslaget om en dispensavgift. Riksskatteverket avstyrker förslaget.

Skälen för mitt förslag: De förordade avgaskraven bör i princip gälla alla nya fordon. Inledningsvis efter det att kraven för personbilar blir obligatoriska kan emellertid dispenser komma att behöva ges bl. a. för vissa bilmodeller som säljs i relativt begränsad omfattning i Sverige och vars utsläpp på grund därav kan anses ha liten betydelse från hälso- eller miljöskyddssynpunkt. Även i andra fall kan, när särskilda skäl föreligger, dispens behöva ges. Dispensgivningen bör tillämpas med restriktivitet.

Ingen bör få ekonomiska fördelar genom att importera eller sälja ett fordon som ej uppfyller uppställda avgaskrav. I enlighet med kommitténs förslag bör därför den som får dispens från avgaskraven vara skyldig att betala en avgift till staten. Avgiften bör i princip motsvara den ekonomiska fördel som denna kan antas få genom lägre kostnader än vad de har som uppfyller kraven.

Det kan visa sig praktiskt att i vissa fall kunna ge dispens i efterhand för fordon som angivits uppfylla uppställda avgaskrav när de som nya togs i trafik. Situationen kan vara sådan att det vid kontroll visat sig att utsläppen i verkligheten är för höga men att det av olika skäl inte går att vidta åtgärder för att klara uppställda krav. Det kan t.ex. visa sig vid årlig kontrollbesiktning att uppställda krav inte uppfylls för ett fordon som inte längre omfattas av tillverkaransvaret och att skälet uppenbarligen inte är bristande underhåll samtidigt som en rättelse-reparation skulle bli orimligt dyr. Det bör då vara möjligt att bevilja dispens i efterhand. Det kan i

sådana fall vidare vara skäligt att kunna nedsätta eller efterge dispensavgiften. Det ankommer på regeringen att besluta om utformningen av dispensordningen.

Prop. 1986/87:56

2.4.2 Kontrollavgift

Mitt förslag: Avgifter skall kunna tas ut för att finansiera kostnaderna för godkännandeprövning samt tillsyn och annan kontroll enligt bilavgaslagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter (kontrollavgift).

Skälen för mitt förslag: Jag anser det lämpligt att, i likhet med vad som gäller beträffande bl. a. fordonskontrollen i övrigt och kemikaliekontrollen, naturvårdsverkets och Bilprovningens verksamhet med godkännandeprövning, tillsyn och annan kontroll på avgasområdet avgiftsfinansieras. I den nya lagen bör tas in ett bemyndigande med den innebörden.

2.5 Överprövning av myndighetsbeslut

Mitt förslag: Ett föreläggande för en biltillverkare att vidta rättelseåtgärder enligt bilavgaslagen får överklagas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Nämndens beslut får överklagas hos regeringen.

Kommitténs förslag: Beslut av angivet slag skall överklagas hos regeringen.

Skälen för mitt förslag: Befogenheten att meddela föreläggande om skyldighet för en biltillverkare att vidta rättelseåtgärder efter nybilskontroll eller hållbarhetskontroll bör anförtros åt statens naturvårdsverk. Om tillverkaren inte är nöjd med beslutet bör han kunna överklaga detta. Vid valet av väg för överklagande gör jag följande överväganden. Prövningen av frågor som här är aktuella kan många gånger inrymma speciella och komplicerade bedömningar av tekniska, ekonomiska och miljömässiga samband. Därtill kommer att kravet på rättssäkerhet vid prövningen bör tillmätas stor vikt. Med hänsyn härtill har jag kommit fram till att det är lämpligast att koncessionsnämnden för miljöskydd får överpröva naturvårdsverkets beslut. Jag har därvid beaktat dels nämndens stora erfarenhet och kompetens när det gäller svåra avvägningar inom miljövårdsområdet, dels nämndens sammansättning som garanterar såväl juridisk som teknisk sakkunskap som erfarenhet inom de områden ett ärende gäller. Vid prövning av frågor om rättelseskyldighet enligt bilavgaslagen bör nämnden ha en sådan sammansättning att särskild erfarenhet inom fordonsområdet finns företrädd. Nämndens beslut bör få överklagas till regeringen.

Beslut i särskilda fall om dispensavgift hänger samman med själva dispensprövningen. Myndighets beslut i dispensärenden bör få överklagas till

regeringen. Därför bör dispensavgiftsbeslut också överprövas av regeringen. Beslut i särskilda fall enligt lagen i frågor om upplysningsskyldighet för tillverkaren och om kontrollavgift bör få överklagas till kammarrätt.

Prop. 1986/87:56

2.6 Ikraftträdande

Den nya lagen bör träda i kraft den 1 juli 1987. Jag utgår från att regerings- och myndighetsföreskrifter också kommer att föreligga vid den tidpunkten, så att biltillverkare och andra har kännedom om de skärpta avgaskrav m.m. som skall vara obligatoriska vid avgasgodkännandet av 1989 års bilmodeller.

3 Upprättat lagförslag

I enlighet med det anförda har inom jordbruksdepartementet upprättats förslag till bilavgaslag.

Förslaget bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

4 Specialmotivering

Den nya bilavgaslagen innehåller de grundläggande reglerna om lagens syfte, utsläppskrav, tillverkaransvar, förelägganden om rättelseåtgärder samt avgifter. Med hänsyn till att de frågor som regleras i lagen har en utpräglat teknisk karaktär och då det materiella innehållet i regleringen snabbt måste kunna anpassas till den fortgående tekniska utvecklingen, har lagen givits karaktären av en ramlag. Lagen innehåller de grundläggande reglerna och så långt som möjligt preciserade bemyndiganden. Den nya regleringen av bilavgasfrågorna kommer därför i stor utsträckning att få sitt konkreta innehåll genom regerings- och myndighetsföreskrifter.

Avsikten är att i en ny bilavgasförordning skall intas grundläggande bestämmelser om bl.a. emissionsgränsvärden, provmetoder, hållbarhetskrav, tillsyn och kontroll.

Ytterligare föreskrifter avses i första hand komma att meddelas av statens naturvårdsverk. Dessa föreskrifter blir av utpräglat teknisk natur med en hög detaljeringsnivå. De avses innehålla regler för förfarandet vid avgasgodkännande av bilar, provning, mätmetoder, nybilskontroll, hållbarhetskontroll m.m. Aktiebolaget Svensk Bilprovning, som är riksprövningsplats för fordon, kommer att handha provningen av frågor om avgasgodkännanden. Bilprovningen kommer också att efter föreskrifter från naturvårdsverket utföra den avgasprovning som verket beslutar om vid nybilskontroll och kontroll av hållbarhetskraven.

Som jag tidigare nämnt kommer regeringens och myndigheternas föreskrifter för personbilar att bygga på den internationella regelsamling rörande begränsning av bilavgasutsläpp som har utarbetats inom Stockholmsgruppen.

1 §

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

I denna inledande paragraf anges lagens syfte och tillämpningsområde.

Med "andra ämnen" än avgaser avses t.ex. gaser från motorernas vevhus och bränslesystem.

Begreppen bilar resp. motordrivna fordon är desamma som används i vägtrafiklagstiftningen, se t.ex. 3 § fordonskungörelsen (1972:595).

2 §

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

Regeringen får meddela föreskrifter som inskränker lagens tillämpning till vissa slag av motordrivna fordon.

Paragrafen innehåller det grundläggande kravet på motorfordons utrustning och beskaftenhet i utsläppshänseende.

Paragrafens andra stycke gör det möjligt att meddela olika föreskrifter för olika fordonsslag eller årsmodeller av fordon.

Tillämpningsområdet för den internationella regelsamlingen gäller motorfordon med bensin- eller dieselmotorer. Undantagna från bestämmelserna är

- fordon med en maximal hastighet mindre än 50 km/timme,
- fordon med en totalvikt över 3 500 kg,
- fordon med en skillnad mellan totalvikt och tjänstevikt som är större än 690 kg,
- terrängfordon.

Jag avser att föreslå regeringen att lägga fast motsvarande tillämpningsområde för bestämmelserna om bilar av 1989 och senare års modell i den nya bilavgasförordningen.

I fråga om övriga bilar bör med stöd av 3 § tills vidare meddelas föreskrifter som överensstämmer med nuvarande regler. Naturvårdsverket har regeringens uppdrag att utreda och lägga fram förslag om avgaskrav för lastbilar och bussar.

3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från motordrivna fordon samt om fordonens beskaftenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning av utsläpp,
2. skyldighet att underhålla den utrustning på fordonen som begränsar utsläppen och att använda visst bränsle,
3. avgasgodkännande för fordon samt om kontroll och tillsyn av att fordonen uppfyller kraven på begränsning av utsläpp,
4. skyldighet för en utländsk fordonstillverkare att ha ett behörigt ombud i Sverige.

I denna paragraf ges det grundläggande bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om utsläppsbegränsningar m.m. I bemyndigandet ingår givetvis också befogenheten att meddela föreskrifter om undantag (dispens) från meddelade föreskrifter.

Enligt *punkt 1* kan meddelas föreskrifter om högsta tillåtna utsläpp i luften av t.ex. koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Föreskrifter kan därvid meddelas om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att sådana krav skall uppfyllas.

Som jag tidigare redovisat skall föreskrifterna för personbilar av 1989 och senare års modell stämma överens med nu aktuella bestämmelser i USA för lätta fordon, vilket för flertalet personbilar bl.a. kommer att innebära att katalytisk avgasrening eller, i fråga om vissa dieslbilar, s. k. partikelfällor måste utnyttjas.

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

Föreskrifter skall vidare enligt *punkt 3* kunna meddelas i fråga om godkännandeprövning samt kontroll och tillsyn. Särskilda föreskrifter torde därvid behövas bl.a. rörande vilka mät- och provförfaranden som skall tillämpas vid godkännandeprövning och andra kontroller i fråga om utsläpp av avgaser m.m. från bilar.

Bemyndigandet i *punkt 4* gör det möjligt att ställa krav på att en utländsk tillverkare skall ha behörigt ombud för sig i Sverige. Tanken bakom en sådan ordning är att såväl svenska myndigheter som enskilda bilägare skall ha någon här i landet att vända sig till rörande avgasfrågor. Ombudets uppgift skall bl.a. vara att företräda tillverkaren inför domstolar och andra myndigheter, jfr. 1 § andra stycket prokuralagen (1974:158) och 12 kap. 24 § rättegångsbalken. Som jag anført i den allmänna motiveringen bör även en juridisk person kunna vara ombud i detta sammanhang. Tillverkarna kan t.ex. önska ge generalagenten uppdraget att vara ombud.

Fullgörandet av de förpliktelser som tillverkaren kan åläggas enligt lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter kan inte utkrävas av ombudet i den egenskapen.

Det ankommer på regeringen att meddela de grundläggande föreskrifterna om utsläppsbegränsningar, godkännandeprövning m.m. enligt denna paragraf, medan mera detaljbetonade föreskrifter bör meddelas av myndighet. Den myndighet som i första hand kommer i fråga är naturvårdsverket. Samråd bör ske med i första hand trafiksäkerhetsverket och Aktiebolaget Svensk Bilprovning.

Tillsyn

4 §

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

Enligt paragrafen bemyndigas regeringen att utse tillsynsmyndighet. Avsikten är att det centrala myndighetsansvaret för tillsynen skall läggas på statens naturvårdsverk.

5§

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

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

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

I paragrafens första stycke ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta att en tillverkare skall lämna myndigheten de handlingar och upplysningar som behövs för den löpande tillsynsverksamheten, t. ex. uppgifter om tillverkarens produktion, bilarnas konstruktion och utförande av avgasreningsutrustning eller redovisning av mätprotokoll och andra handlingar av intresse. De uppgifter som framkommer i samband med tillämpningen av denna paragraf och som omfattas av bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) kan i sin tur ligga till grund för ingripanden mot tillverkaren. Enligt paragrafen får tillsynsmyndigheten också möjlighet att meddela föreläggande om skyldighet att tillhandahålla bilar och bildelar till det antal som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får enligt andra meningen förenas med vite.

Ett beslut om föreläggande får enligt 11 § överklagas hos kammarrätten.

Enligt andra stycket har en tillsynsmyndighet rätt till tillträde till fabriker och andra anläggningar och att göra undersökningar där. Polismyndigheten skall enligt tredje stycket lämna det biträde som behövs för tillsynen.

Tillverkarens ansvar

6§

Om de prov som syftar till att kontrollera funktionen och hållbarheten hos den avgasrenande utrustningen i motordrivna fordon visar att de krav på begränsning av avgasutsläpp som har föreskrivits med stöd av 3§ inte uppfylls i godtagbar utsträckning, får den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att avhjälpa bristerna. Skyldigheten att avhjälpa bristerna gäller dock inte fordon som har körts mer än åttiotusen kilometer eller som är äldre än fem år.

Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

7§

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter för tillämpningen av 6§.

I paragraferna regleras det s. k. tillverkaransvaret. Frågan har behandlats utförligt i den allmänna motiveringen, till vilken jag hänvisar (avsnitt 2.3).

Som jag har anförut där avses ansvaret göras gällande när avvikelser från uppställda krav föreligger beträffande motorkonstruktionen eller avgasreningssystemet eller i fråga om fel och brister vid tillverkning eller leveranskontroll.

Ansvaret skall inte kunna göras gällande beträffande sådana bilar som har körts mer än 80000 km eller som är äldre än fem år. Bilens ålder bör räknas från den tidpunkt då bilen togs upp i typintyg eller första gången godkändes vid registreringsbesiktning.

Nybilskontrollen, som utförs på produktionsbilar som körts högst 15000 km, kommer som jag tidigare sagt att utföras i enlighet med den regelsamling som antagits av Stockholmsgruppen. Detta förfarande är baserat på det amerikanska nybilskontrollprogrammet. Detta innebär bl.a. att medelvärdet av utsläppen för de olika föroreningarna, mätt på 5–30 bilar, måste ligga under gränsvärdet för föroreningen i fråga.

I enlighet med vad riksdagen uttalat och vad jag sagt i den allmänna motiveringen bör de svenska kraven på tillverkaren i princip motsvara de federala amerikanska kraven. I fråga om hållbarhetskontrollen tillämpas i USA för närvarande en ordning som beskrivits i bilaga 3 till denna lagrådsremiss och som i huvudsak innebär följande.

När den federala amerikanska kontrollmyndigheten, EPA, i sitt tillsynsarbete upptäcker att ett väsentligt antal bilar av en viss motorfamilj inte uppfyller avgaskraven, underrättas tillverkaren omedelbart om den upptäckta bristfälligheten. Han skall i sin tur inge en plan för rättelse av de felaktiga bilarna och därefter underrätta såväl bilförsäljare som bilägare.

Några lagbestämmelser finns inte i USA om hur stor andel av bilarna i en viss motorfamilj som skall vara felaktiga för att åtgärder skall krävas. För att kontrollera huruvida bilar av en viss motorfamilj i väsentlig omfattning avviker från avgaskraven väljs i normalfallet 6–10 representativa bilar ut av myndigheten. Dessa bilar, som skall vara skötta av ägarna och vara i normalt skick, får sedan genomgå fullständiga avgasprov. Om medelvärdet av utsläppen av något ämne från dessa bilar överstiger gränsvärdet, beslutas i regel om skyldighet att vidta rättelseåtgärder.

En motsvarande ordning avses i enlighet med vad jag tidigare anförut gälla i Sverige.

Statens naturvårdsverk har i sin egenskap av tillsynsmyndighet att bedöma vilka rättelseåtgärder som erfordras och i första hand försöka få till stånd en frivillig överenskommelse med biltillverkaren. Om detta ej lyckas får ett formellt föreläggande för tillverkaren om skyldighet att vidta åtgärder meddelas. Föreläggandet skall kunna förenas med vite. Om tillverkaren inte är nöjd med föreläggandet, får han enligt 12 § överklaga det hos koncessionsnämnden för miljöskydd.

8§

För att motordrivna fordon skall få sitt avgasgodkännande måste tillverkaren gentemot ägarna av fordonen åta sig att utan kostnad för ägarna avhjälpa bristerna, om fordonen vid myndighets kontroll visat sig inte uppfylla de utsläppskrav som föreskrivits med stöd av 3 §.

Tillverkarens skyldighet att avhjälpa bristerna gäller inte fordon som har körts mer än åttiotusen kilometer eller som är äldre än fem år och inte

Enligt paragrafen åläggs tillverkarna motsvarande skyldighet gentemot bilägarna som mot samhället att rätta felaktiga bilar som fått påpekanden eller underkänts vid t.ex. kontrollbesiktning eller flygande inspektion. Som villkor för att avgasgodkännande skall lämnas för en bilmodell måste tillverkaren åta sig att svara för att bilens avgasrenande utrustning fungerar tillfredsställande intill 5 år/80 000 km och att bilen under denna tid klarar de krav som uppställs för bilar i trafik samt att, om det behövs, avhjälpa bristerna.

Enligt paragrafens andra stycke kan tillverkaren inte åläggas ansvar i de fall där de alltför höga utsläppen beror på omständigheter som kan tillskrivas ägaren eller brukaren.

Tillverkarens ansvar gentemot bilägarna bygger på vad som följer av utfästelsen. Denna skall enligt paragrafen innebära att tillverkaren utan kostnad för bilägarna åtgärdar bristfälligheter i avgassystemet så att detta kan godkännas vid kontrollbesiktning. Det finns knappast skäl att föreskriva att tillverkaren dessutom skall åta sig att betala skadestånd, stilleståndsersättning eller kostnader som bilägaren åsamkas i samband med att avgassystemet åtgärdas. I detta avseende är den föreskrivna utfästelsen mer inskränkt än en garantiförpliktelse i konsumenträttslig mening. Om tillverkaren – eller någon för hans räkning – däremot inte fullgör sitt åtagande på rätt sätt eller inom skälig tid, måste det av utfästelsen följa en skyldighet för tillverkaren att ersätta kostnader som en bilägare åsamkas, t.ex. för att få bristfälligheterna åtgärdade på annat håll.

Den ifrågakommande regleringen påverkar inte en säljares ansvar enligt köprättsliga regler.

Twister mellan bilägaren och tillverkaren rörande frågor som avses i denna paragraf får prövas av allmän domstol i en vanlig civilprocess.

Avgifter

I detta avsnitt regleras frågor om de avgifter, som skall kunna tas ut med stöd av lagen, nämligen kontrollavgift (9§) och dispensavgift (10§).

9§

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

Paragrafen ger möjligheter att avgiftsfinansiera naturvårdsverkets och Bilprovningens kostnader för godkännandeprövning samt tillsyn och annan kontroll som utövas enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

10§

Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst motordrivet fordon eller en grupp av motordrivna fordon, får en avgift till staten tas ut av den som medgivits undantaget enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (dispensavgift).

Avgiften, som beräknas för varje fordon som omfattas av undantaget, skall bestämmas så att de ekonomiska fördelar utjämnas som kunnat uppstå för den som medgivits undantag jämfört med den som uppfyllt kraven.

Som jag har anført i den allmänna motiveringen kan det inledningsvis behöva medges dispenser från de nya utsläppskraven beträffande t.ex. vissa bilmodeller som säljs i relativt begränsad omfattning i Sverige och där utsläppen från bilarna har liten betydelse från hälso- eller miljöskyddssynpunkt. Även i andra fall kan dispenser i undantagsfall behöva medges. Sådana undantagsfall kan vara t.ex. när en enskild person i samband med flyttning från utlandet vill införa en bil utan tillfredsställande avgasrening. Dispenser skall enligt denna paragraf kunna förenas med en skyldighet för den som medgivits dispensen att betala en avgift.

Avgiftens storlek skall enligt paragrafens andra stycke bestämmas så att de ekonomiska fördelarna för den avgiftsskyldige av att föreskrivna utsläppskrav inte uppfylls utjämnas. En tillverkare som erhåller dispens från avgaskraven kan i regel antas ha fått en ekonomisk fördel i förhållande till den tillverkare som konstruerat och utrustat sina bilar så att avgaskraven uppfylls.

Då avgiften bör vara förutsebar, bör den tas ut enligt en i förväg bestämd taxa. Denna taxa kan inte utformas så att avgiften exakt motsvarar den ekonomiska fördel som en dispens kan beräknas medföra i varje enskilt fall. Det är tillräckligt om taxan konstrueras så att däri angivna avgiftsbelopp motsvarar den ekonomiska fördel som dispenser genomsnittligt kan uppskattas innebära till följd av lägre tillverkningskostnader. Dispensavgift skall sålunda kunna tas ut t.o.m. om en tillverkare skulle kunna i det enskilda fallet visa att han över huvud taget inte vunnit någon ekonomisk fördel.

Överklagande m. m.

11§

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

Ett beslut i ett särskilt fall av en myndighet om dispensavgift enligt 10§ får överklagas hos regeringen.

Regeringen meddelar föreskrifter om vad som skall gälla för överklagande av en myndighets beslut om föreskrifter som meddelats med stöd av ett bemyndigande enligt denna lag.

12§

Ett beslut av en myndighet om föreläggande enligt 6§ får överklagas hos

koncessionsnämnden för miljöskydd. Koncessionsnämndens beslut får överklagas hos regeringen.

Prop. 1986/87:56

Paragraferna innehåller bestämmelser om överklagande av myndighetsbeslut enligt lagen. Jag hänvisar till vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5).

13 §

För koncessionsnämnden gäller vid prövningen i tillämpliga delar följande bestämmelser i miljöskyddslagen (1969:387):

11 § om antalet ledamöter m. m.,

12 § om jäv,

14 § första stycket om utredningsplikt,

14 § andra stycket 3 och tredje stycket om sammanträde m. m.,

14 § fjärde stycket om sakkunnigutredning,

15 § om omröstning.

Paragrafen innehåller bestämmelser om handläggningsordningen m.m. i koncessionsnämnden vid prövningen av överklaganden enligt bilavgaslagen. I övrigt kommer förvaltningslagens (1986:223) regler att gälla för koncessionsnämndsprövningen.

Ikraftträdande

I enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen skall lagen träda i kraft den 1 juli 1987. I administrativ ordning kommer att med stöd av bemyndigandena i lagen meddelas föreskrifter om vad som i utsläppshänseende skall gälla för olika typer och årsmodeller av fordon. I ikraftträdandebestämmelsen har uttryckligen angetts att bestämmelserna om tillverkaransvar och koncessionsnämndsprövning gäller först fr.o.m. 1989 års modeller. Med stöd av 2 § andra stycket kommer tillämpningsområdet för bestämmelserna om tillverkaransvar att till en början ytterligare begränsas till bilar av det slag som angivits i specialmotiveringen till det stadgandet.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslaget till bilavgaslag.

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Lagförslag i betänkandet (SOU 1983:27) Bilar och renare luft

Förslag till

Lag om begränsning av luftföroreningar från motorfordon

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag är tillämplig på motorfordon.

Regeringen, eller, efter regeringens bemyndigande statens naturvårdsverk får föreskriva att lagen skall tillämpas endast på vissa slag av motorfordon.

2 § Med motorfamilj avses en grupp av bilar vars motorer är av i huvudsak samma tekniska konstruktion och som är likartade vad gäller utsläpp av luftförorenande ämnen.

3 § Motorfordon skall vara så utrustade och beskaffade att utsläpp av luftförorenande ämnen från fordonen inte överstiger de värden som kan godtas från luftvårdssynpunkt.

Regeringen meddelar föreskrifter om högsta tillåtna utsläpp av luftförorenande ämnen som avses i första stycket.

Regeringen, eller, efter regeringens bemyndigande statens naturvårdsverk, meddelar föreskrifter om

1. motorfordons beskaffenhet och utrustning för begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen,

2. prov- och mätförfaranden och andra åtgärder för kontroll av utsläpp av luftförorenande ämnen från motorfordon, och

3. godkännande av att motorfordon uppfyller föreskrivna krav i fråga om begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen.

4 § Om registrerade motorfordon av en viss motorfamilj, som tillverkats i Sverige, inte uppfyller kraven enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av 3 § andra stycket eller tredje stycket 1 och beror bristfälligheterna på tillverkaren, hans generalagent eller återförsäljare, är tillverkaren skyldig att i skälighetsomfattning vidta sådana åtgärder beträffande fordonen att kraven uppfylls såvida antalet bristfälliga fordon inte är ringa. Skyldigheten gäller dock inte sådana bristfälliga fordon som har körts mer än åttiotusen kilometer eller som är mer än fem år gamla, räknat från den tidpunkt då fordonet upptogs i typintyg eller godkändes vid den första registreringsbesiktningen.

I fråga om motorfordonstillverkare i utlandet skall vad som i första stycket sägs om tillverkarens skyldigheter i stället gälla dennes generalagent i Sverige. Generalagentens skyldighet omfattar även motorfordon som en förutvarande generalagent i Sverige för samma tillverkare har utfärdat typintyg för.

5 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter utövas av statens naturvårdsverk.

6 § Statens naturvårdsverk får förelägga en motorfordonstillverkare i Sverige eller generalagent för en motorfordonstillverkare i utlandet att

lämna de upplysningar, förete de handlingar och utföra de undersökningar som behövs för tillsynen.

Prop. 1986/87:56

7 § Statens naturvårdsverk får förelägga en motorfordonstillverkare i Sverige eller en generalagent för en motorfordonstillverkare i utlandet att utföra de åtgärder som avses i 4 §.

8 § Förelägganden enligt 6 eller 7 § får förenas med vite. Frågor om utdömande av vite prövas av allmän domstol.

9 § Motorfordonstillverkare i Sverige eller generalagenter för motorfordonstillverkare i utlandet skall ersätta statens kostnader för tillsynen enligt föreskrifter som meddelas av regeringen, eller, efter regeringens bemyndigande av statens naturvårdsverk.

10 § Medges ägaren av motorfordon undantag från de föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 § andra stycket eller tredje stycket 1 skall en särskild avgift (avgasavgift) tas ut med belopp som fastställts av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Avgasavgiften får bestämmas till högst 4000 kronor för varje fordon som omfattas av undantaget.

Avgasavgift skall, om inte annat följer av 11 §, även tas ut av den som tillverkar motorfordon i Sverige eller som är generalagent för en motorfordonstillverkare i utlandet, för alla fordon av en viss motorfamilj, som har levererats, om fordon inom motorfamiljen inte uppfyller kraven enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av 3 § andra stycket eller tredje stycket 1. Generalagentens skyldighet omfattar även fordon som en förutvarande generalagent i Sverige för samma tillverkare har utfärdat typintyg för.

11 § Avgasavgift enligt 10 § andra stycket får inte tas ut om

1. mindre än 35 procent av de kontrollerade motorfordonen som tillhör motorfamiljen inte uppfyller kraven enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av 3 § andra stycket eller tredje stycket 1,

2. tillverkaren eller generalagenten är skyldig att vidta åtgärder på grund av föreläggande enligt 7 § eller

3. tillverkaren eller generalagenten, innan ett föreläggande enligt 7 § har utfärdats, till statens naturvårdsverk anmäler att motorfordon som tillhör motorfamiljen är bristfälliga i fråga om utsläpp av luftförorenande ämnen och utan dröjsmål vidtar sådana rättelseåtgärder som kan godtas.

12 § Frågor om avgasavgift prövas av statens naturvårdsverk.

Om ett avgiftsbelopp inte betalas inom den tid som naturvårdsverket har bestämt, får beloppet tas ut genom utmätning.

Avgasavgiften tillfaller staten.

13 § Beslut av statens naturvårdsverk enligt denna lag får överklagas hos regeringen genom besvär.

Beslut enligt 6 och 7 §§ gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

Sammanställning av remissyttrandena över bilavgaskommitténs betänkande (SOU 1983:27, 28) Bilar och renare luft

Remissinstanserna

Av de remissinstanser som anmodats avge yttrande har svar inkommit från riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, kommerskollegium, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, socialstyrelsen, vägverket, trafiksäkerhetsverket, transportrådet, riksskatteverket (RSV), näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och kartellnämnd, konsumentverket, statens naturvårdsverk, produktkontrollnämnden, koncessionsnämnden för miljöskydd, arbetarskyddsstyrelsen, statens planverk, statens industriverk, statens energiverk, statens mät- och provråd, statskontoret, riksrevisionsverket och forskningsrådsnämnden.

Av de som beretts tillfälle avge yttrande har svar inkommit från statens miljömedicinska laboratorium, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, Stockholms, Malmö, Göteborgs, Örebro och Umeå kommuner, Kungl. vetenskapsakademien, Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska naturskyddsföreningen (Stockholmskretsen), Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Svenska petroleum institutet, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Centralorganisationen SA-CO/SR, Landsorganisationen i Sverige (LO), Bilindustriföreningen, Cykel- och mopedfrämjandet, Hyresgästernas riksförbund, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund/KAK, Riksförbundet för allmän hälsovård, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Svenska lokaltrafikföreningen samt Svensk drivmedelsteknik AB.

Därutöver har yttranden inkommit från Sveriges industriförbund, Miljöpartiet, Miljöcentrum, Miljöpartiet i Göteborg, Kristen demokratisk samling, Motorhistoriska riksförbundet, Miljöförbundet, Alternativ stad och Svenska åkeriförbundet.

Allmänna synpunkter på utredningens underlag och bedrivande

Några av remissinstanserna, främst statens planverk, Kungl. vetenskapsakademien, forskningsrådsnämnden, Umeå och Örebro kommuner ger ett allmänt positivt omdöme om det material som presenteras i betänkandet. Enligt Stockholms kommun är SML:s rapport (dvs. bilagan till betänkandet) en utmärkt sammanställning av dagens kunskapsläge när det gäller hälsoeffekter av bilavgaser.

Ett antal remissinstanser pekar på frågor man menar saknas eller behandlas för knapphändigt i betänkandet. Statens vägverk och Ingenjörsvetenskapsakademien menar att de risker som är förknippade med bilavgaser

är för dåligt kvantifierade. Statens pris- och kartellnämnd, Sveriges grossistförbund och länsstyrelsen i Norrbottens län anser att de ekonomiska och/eller marknadsmässiga konsekvenserna av kommitténs förslag är dåligt belysta. Arbetarskyddsstyrelsen, Örebro kommun, Miljöpartiet och Svenska naturskyddsföreningen anser att problemet med dieselavgaser är ofullständigt behandlat. LRF tycker att miljöeffekterna är knapphändigt behandlade. Övriga frågor som saknas av någon eller några remissinstanser är eldrift (länsstyrelsen i Malmöhus län, Örebro kommun, Miljöpartiet), tomgångskörning (länsstyrelsen i Malmöhus län), gasdrift (Örebro kommun, Miljöpartiet), möjligheterna att utnyttja alkoholdrivmedel och andra drivmedel (Svensk drivmedelsteknik AB), återvinning av katalysatorer (Miljöpartiet), glesbygdstrafikens problem (länsstyrelsen i Norrbottens län).

Örebro och Göteborgs kommuner anser att man bättre borde ha analyserat vilka åtgärder som kan vidtas under den närmaste tiden.

Konsumentverket lämnar i sitt remissvar ett antal kompletterande uppgifter hämtade från undersökningar om bränsleförbrukning resp. marknadskrav.

Beskrivning och bedömning av bilavgasproblemet

Bilavgaskommittén ger i betänkandet följande sammanfattande bedömning av bilavgasproblemen: "Resultaten av de undersökningar kommittén låtit utföra och även annat underlagsmaterial har gjort att vi bedömer det som angeläget att åtgärder vidtas för att så långt möjligt minska människornas och miljöns exponering för bilavgaser" (s. 20). Flera remissinstanser delar den bedömningen att bilavgassituationen motiverar åtgärder: riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, konsumentverket, statens naturvårdsverk, koncessionsnämnden för miljöskydd, statens energiverk, statens miljömedicinska laboratorium, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Värmlands samt Norrbottens län, Stockholms, Malmö, Umeå, Örebro och Göteborgs kommuner, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Landsorganisationen i Sverige, Svensk drivmedelsteknik AB, LRF, Miljöcentrum, Kristen demokratisk samling, Miljöförbundet, Miljöpartiet samt Svenska naturskyddsföreningen. LRF uttrycker särskilt att varje åtgärd som kan minska utsläppen av försurande ämnen är mycket starkt motiverad. Statens energiverk vill speciellt peka på biltrafikens betydelse när det gäller de totala utsläppen av kväveoxider. Göteborgs kommun anser att kommittén underskattat effekterna på naturmiljön.

Vägverket och Sveriges grossistförbund anser att kommittén överdrivit bilavgasproblemet. Motormännens riksförbund/KAK menar att kommittén inte har visat att det föreligger något behov av skärpning av emissionskraven.

Avvägning mellan olika åtgärder

Enligt kommittén är det enda realistiska sättet att komma till rätta med bilavgasproblemen, utan att åsidosätta andra viktiga samhällsmål, att ut-

nyttja bästa tillgängliga avgasreningsteknik. Följande remissinstanser anser att denna bedömning är riktig, nämligen vägverket, statens energiverk, länsstyrelsen i Värmlands län, Stockholms, Umeå, Örebro och Göteborgs kommuner, Svenska kommunförbundet samt Landstingsförbundet.

Forskningsrådsnämnden, SMHI, Hyresgästernas riksförbund och Miljöförbundet anser att kommittén underskattat möjligheterna att minska bilavgasproblemen med hjälp av trafikplaneringsåtgärder. Socialstyrelsen, statens naturvårdsverk, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, LO, Miljöförbundet, Miljöpartiet och Alternativ stad understryker att förutom emissionsbegränsande åtgärder även trafikplaneringsåtgärder bör användas.

Cykelfrämjandet hävdar att trafiktekniska lösningar är både snabbare och billigare än att skärpa emissionskraven. Miljöpartiet i Göteborg och Miljöförbundet påpekar att man med trafikplaneringsåtgärder kan komma till rätta även med andra negativa effekter av biltrafiken än avgasproblemen.

Förslag till emissionskrav

Följande remissinstanser tillstyrker USA-kraven utan att som direkt villkor ställa att kraven skall samordnas med övriga länder i Europa (i vissa svar förordas dock samordning), nämligen socialstyrelsen, statens miljömedicinska laboratorium, transportrådet, konsumentverket, statens naturvårdsverk, produktkontrollnämnden, forskningsrådsnämnden, arbetarskyddsstyrelsen, SMHI, länsstyrelsen i Värmlands, Västernorrlands och Göteborgs och Bohus län, Stockholms, Malmö, Umeå, Örebro och Göteborgs kommuner, Kungl. vetenskapsakademien, Svenska kommunförbundet, Hyresgästernas riksförbund, LO, Miljöpartiet, LRF, Miljöcentrum, Kristen demokratisk samling, Miljöförbundet, Alternativ stad samt Svenska naturskyddsföreningen.

Följande remissinstanser tillstyrker också USA-kraven men förutsätter en samordning med övriga länder i Europa: riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och kartellnämnd, statens industriverk, IVA, länsstyrelserna i Kopparbergs och Norrbottens län, Landstingsförbundet, Aktiebolaget Svensk Bilprovning samt Svenska lokaltrafikföreningen.

Transportrådet, statens industriverk, statskontoret, IVA, länsstyrelserna i Kopparbergs och Norrbottens län, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, TCO och Svenska petroleum institutet anser att ansträngningar bör göras från svensk sida för att genom internationella förhandlingar verka för en europeisk samordning.

Följande remissinstanser anser att Sverige inte ensidigt bör fatta beslut om emissionskrav nu utan avvakta den internationella utvecklingen och anpassa kraven till de som kommer att gälla inom EG-länderna, nämligen kommerskollegium, riksrevisionsverket, Sveriges köpmannaförbund, Centralorganisationen SACO/SR, Bilindustriföreningen, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund/KAK, Svenska petroleum insti-

tutet, Sveriges grossistförbund, Svenska åkeriföreningen samt Sveriges industriförbund.

Statskontoret avstyrker USA-kraven.

Statens energiverk och TCO föreslår att Sverige fattar ett principbeslut om införande av USA-83-krav.

Vägverket och länsstyrelsen i Malmöhus län föreslår att USA-krav införs som frivilliga krav.

Sveriges grossistförbund framhåller att det – utöver vad som sägs i dess remissyttrande – stöder Jonas Gawells särskilda yttrande i betänkandet.

Miljöförbundet, Miljöpartiet och Alternativ stad anser att USA-kraven bör införas redan fr. o. m. 1986 års modeller.

Miljöcentrum understryker att man i emissionskraven inte bör föreskriva vilken teknik som skall användas. Ingenjörsvetenskapsakademien och Örebro kommun framhåller att man bör undvika bestämmelser som hindrar den tekniska utvecklingen.

Miljöpartiet anser att emissionskraven bör kompletteras med krav beträffande mutagen aktivitet och att förbud mot dieseldrift bör övervägas. Partiet anser också att omställningen av hela bilparken bör påskyndas genom att kraven successivt skärps även på gamla bilar.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning konstaterar att de föreslagna emissionskraven är provningstekniskt genomförbara.

Beträffande lätta fordon uttrycker statens naturvårdsverk ett stöd för kommitténs förslag att låta kraven omfatta fordon upp till 3500 kg totalvikt (i dag är gränsen 2500 kg). Mot detta förslag vänder sig trafiksäkerhetsverket, Centralorganisationen SACO/SR och Bilindustriföreningen. Statens pris- och kartellnämnd framhåller att det är särskilt svårt att tillmötesgå USA-kraven vad gäller små bilmotorer. Miljöpartiet anser att krav bör ställas även på utsläppen vid kallstarter.

Beträffande tunga fordon uttrycker transportrådet, statens naturvårdsverk, Umeå kommun, Svenska kommunförbundet, LO, Miljöcentrum och Kristen demokratisk samling ett stöd för kommitténs förslag till emissionskrav. Göteborgs kommun anser att de föreslagna ekonomiska stimulanserna för att uppmuntra inköp och användning av fordon som uppfyller de kaliforniska kraven bör omfatta alla tunga fordon och att dessa krav bör gälla obligatoriskt för bussar i tätortstrafik. Miljöpartiet vill ha krav på katalytisk avgasrening på tunga fordon, medan Miljöförbundet och Svenska naturskyddsföreningen vill ha kaliforniska krav för alla tunga fordon.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att man bör vänta med åtgärder på dieselsidan och i stället satsa ordentligt på att utreda hur en mer betydande minskning kan ske dels på varje fordon, dels med andra bränslen och transportmedel.

Statens industriverk, TCO, Bilindustriföreningen och Sveriges industriförbund avstyrker svenska särbestämmelser för tunga fordon. Statens pris- och kartellnämnd anser att kostnaderna för skärpta emissionskrav för tunga fordon borde utredas bättre. Bilindustriföreningen hävdar, med hänvisning till en utredning vid IVA:s transportforskningskommission, att skärpta avgaskrav för tunga fordon ger mycket små miljövinster. Svenska lokaltrafikföreningen anser att berörda kommuner bör rekommenderas att

anskaffa bussar och andra tyngre fordon med dieselmotorer som uppfyller gällande USA-krav och samtidigt rekommenderas att i ökad utsträckning använda s. k. lättbränsle. Bilindustriföreningen och Svenska åkeriförbundet anser att svenska särregler för tunga fordon skulle försämra den svenska åkerinäringens konkurrenssituation.

Prop. 1986/87:56

Kontrollfrågor m. m.

Bilavgaskommitténs förslag innebär bl. a. att typbesiktningsutredningens förslag om utsträckt tillverkaransvar och skyldighet att rätta fel på bristfälliga fordon tas upp till prövning.

Trafiksäkerhetsverket och statens naturvårdsverk tillstyrker införandet av utökat tillverkaransvar. Miljöcentrum och Kristen demokratisk samling anser att det är viktigt att tillverkaren garanterar den avgasrenande funktionen under lång tid. Miljöförbundet anser att det är för mycket att tillåta 30–40% underkända vid avgasprov, och Miljöpartiet anser att högst 10% underkända bör tillåtas.

Bilindustriföreningen menar att kommitténs förslag ger anledning till konflikter då det innebär ett strängare kontrollsystem än de amerikanska reglerna. Statens mät- och provråd, IVA, Bilindustriföreningen och Sveriges industriförbund förordar en internationell harmonisering av kontrollfrågorna.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning förordar efterkontroll enligt A10 men är tveksam till att teststationer skall byggas i Malmö och Göteborg. Problemen vid direktimport anses ej tillräckligt belysta.

RSV framhåller att den föreslagna avgasavgiften är av sådan karaktär att den är att anse som en punktskatt. För sådana skatter är RSV beskattningsmyndighet och lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämplig. Härigenom finns regler för bl. a. skattebetalning och indrivning. RSV har tidigare i fråga om förslag till att införa pålagor av skilda slag uttalat att en ny punktskatt inte bör införas om inte intäkterna kan beräknas uppgå till minst 100 milj. kr. per år. Ett införande av från intäktsynpunkt små skatter innebär också ett avsteg från principen att förenkla skatteadministrationen. Enligt RSV:s mening är det inte lämpligt att ta ut skatt som bygger på stickprovsmässig efterkontroll och med undantagsregler av den typ som kommittén föreslagit. RSV avstyrker därför förslaget att införa en avgasavgift.

Konsumentverket anser att förslagen beträffande kontrollfrågorna är dåligt strukturerade och illa underbyggda. Vad gäller förslaget om tillverkaransvar menar verket att det råder dålig överenskommelse mellan kravet å ena sidan på ökat tillverkaransvar och å andra sidan möjligheterna att avgöra huruvida bilarna är behäftade med fel eller inte. Så länge man inte kan anvisa en mätmetod som är praktiskt och ekonomiskt användbar för en löpande kontroll av bilarnas avgaser kan man inte heller enligt verkets uppfattning kräva ett formellt ökat tillverkaransvar. Kommitténs förslag om avgasavgift skulle enligt verkets bedömning, kunna vara ett alternativ till det utökade tillverkaransvaret. Det förefaller enligt verket sannolikt att en avgift av detta slag skulle utgöra ett incitament för en utveckling av

driftsäkra bilavgaskomponenter. Enligt verkets bedömning är det emellertid förenat med betydande svårigheter att bestämma avgasavgiften så att den motsvarar de ekonomiska fördelar en tillverkare har genom att producera mindre "avgasrenade" bilar. Eftersom kommittén inte kan anses ha visat att naturvårdsverkets nuvarande möjligheter är otillräckliga vad avser ingripande mot bilar som förorenar mer än tillåtet, kan konsumentverket inte för närvarande tillstyrka förslaget. Enligt verkets mening måste kontrollfrågorna ses över och struktureras ytterligare så att det klart framgår vilket ansvar tillverkare/generalagent resp. konsumenter har på kort och lång sikt.

Statens naturvårdsverk tillstyrker förslaget om avgasavgift och framhåller särskilt vikten av att ett effektivt sanktionssystem tillskapas. Det nuvarande sanktionssystemet på bilavgasområdet företer enligt verket stora brister.

Rikspolisstyrelsen tillstyrker förslaget om frivillig utökad avgaskontroll vart femte år. Trafiksäkerhetsverket anser att ett sådant system skulle ge liten effekt. Hyresgästernas riksförbund anser att den utökade avgaskontrollen skall vara obligatorisk. Statskontoret, länsstyrelsen i Värmlands län och Göteborgs kommun tycker att den utökade avgaskontrollen bör ske årligen. Aktiebolaget Svensk Bilprovning anser att kostnaderna för den frivilliga avgaskontrollen är underskattade samt ifrågasätter förslaget att den årliga kontrollbesiktningen utökas med mätning av kolväteutsläpp vid tomgång.

1 Gällande bestämmelser på bilavgasområdet

Kontrollen från det allmännas sida av att fordonsbeståndet uppfyller gällande föreskrifter sker i fråga om nya fordon genom typ- eller registreringsbesiktning. Genom olika former av löpande kontroll har man vidare viss tillsyn över att fordonen bibehålls i ett med tanke på trafiksäkerhet och miljö tillfredsställande skick under den tid de brukas. Författningsbestämmelser om fordonskrav och fordonsbesiktningar finns i fordonskungörelsen (1972:595), FK. I bilavgaskungörelsen (1972:596), BAK, finns särskilda bestämmelser om bilars beskaffenhet och utrustning för begränsning av utsläppen av luftföroreningar.

Det ankommer på trafiksäkerhetsverket (TSV) att meddela detaljföreskrifter enligt FK, medan statens naturvårdsverk (SNV) genom ett riksdagsbeslut år 1979 har fått ansvaret för att meddela föreskrifter enligt BAK. SNV har i enlighet med detta bl.a. meddelat föreskrifter avseende den provning m.m. som erfordras för att en biltillverkare skall erhålla ett avgasgodkännande, s.k. avgascertifikat, för en ny motorfamilj (SNFS 1981:3 och 1986:1). Med motorfamilj avses en grupp av bilar som är av samma fabrikat och som har i huvudsak samma konstruktion. Avgascertifikatet är en förutsättning för godkännande vid typbesiktning eller registreringsbesiktning. Med stöd av bemyndigandet i FK har TSV utfärdat omfattande föreskrifter om bl.a. typ-, registrerings- och kontrollbesiktning. Dessa föreskrifter publiceras i TSV:s författningssamling.

Enligt bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK, avställs ett fordon automatiskt vid registreringen om inte vissa förutsättningar är uppfyllda. En sådan förutsättning är att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan upptagits i typintyg samt att fordonet inte därefter ändrats i sådan omfattning att uppgifterna i typintyget inte längre stämmer. Det är med vissa smärre undantag förbjudet att bruka ett avställt fordon.

Registreringsbesiktning av ett motordrivet fordon eller släpfordon sker för undersökning av fordons beskaffenhet och utrustning och för fastställande av uppgifter för fordon som skall föras in i bilregistret.

Typbesiktning av bl.a. personbilar och lastbilar sker för undersökning av fordonens beskaffenhet och utrustning och för fastställande av uppgifter som skall föras in i bilregistret vid registerföring av fordon av samma typ som det besiktade. Besiktning utförs av AB Svensk Bilprovning (ASB) i egenskap av riksprovplats.

Tillverkare i Sverige av motordrivna fordon eller släpfordon och generalagent för tillverkare i utlandet kan erhålla tillstånd av TSV till typbesiktning. Tillstånd kan återkallas när det finns skäl till det. En sådan återkallelse får till följd att tillverkaren eller generalagenten tvingas att låta varje enskilt fordon undergå registreringsbesiktning.

Den som fått tillstånd till typbesiktning får utfärda typintyg. Den som utfärdat ett typintyg intygar alltså att det fordon som har tagits upp i intyget stämmer överens med det fordon som har godkänts av ASB vid typbesiktningen. Fordonet anses som godkänt vid registreringsbesiktning den dag typintyget har utfärdats.

ASB har möjlighet att hos en sådan tillverkare eller generalagent som har tillstånd till typbesiktning ta ut fordon av en typ som blivit besiktad och godkänd och undersöka detta. Däremot har ASB inte rätt att undersöka fordon hos en återförsäljare.

Den som utfärdar ett typintyg gör det under straffansvar.

Såsom tidigare framhållits har TSV enligt FK bemyndigats att meddela de ytterligare föreskrifter som behövs om fordons skick och utrustning och om kontroll av fordonen. Därvid får TSV föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av TSV eller annan myndighet. Med stöd av detta bemyndigande har TSV uppställt en mängd detaljerade krav som fordon skall uppfylla.

För fordon som redan har tagits i bruk finns flera kontrollformer. Enligt FK skall fordon som är minst två år gamla genomgå en årlig kontrollbesiktning. Kontrollbesiktning utförs av ASB. De fordon som vid kontrollbesiktning är i trafiksäkert skick och uppfyller kraven i BAK samt även i övrigt är godtagbara från miljösynpunkt skall godkännas. Ett godkännande meddelas också när fordonet är behäftat med fel som är av endast ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Om fordonet är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, skall körförbud meddelas. Ägare till fordon, som inte kan godkännas men vars fel inte är av den arten att körförbud behöver meddelas, skall föreläggas att avhjälpa bristerna och inom viss tid inställa fordonet till ny besiktning. Underlåter ägaren detta inträder körförbud för fordonet.

Vad gäller kraven i BAK bör understrykas att det för godkännande krävs att bensindrivna bilar avger högst 4,5 volymprocent koloxid vid tomgång och att den avgasrenande anordningen skall vara i funktionsdugligt skick. För dieseldrivna bilar gäller krav beträffande rökutsläppen.

Med stöd av BAK har TSV år 1974 och SNV år 1981 och år 1986 utfärdat tillämpningsföreskrifter (F40 resp. A10 och A11) för avgasgodkännande (avgascertifiering). TSV:s föreskrifter tillämpas för bilar av 1982 års modell eller äldre, medan A10-bestämmelserna tillämpas fr.o.m. 1983 års modell. För modellåren 1983–84 gäller övergångsbestämmelser som innebär att biltillverkaren kan begära att få följa TSV:s bestämmelser.

I enlighet med vad som angavs i prop. 1985/86:61 har regeringen, i avvaktan på en ny bilavgaslag, ändrad BAK (se SFS 1985:1117). Härigenom har bl.a. de gränsvärden som gäller i USA för lätta motorfordon av 1987 års modell införts i Sverige för personbilar fr.o.m. 1989 års modell. Vidare ges biltillverkaren möjlighet att få dessa bestämmelser tillämpade på personbilar av 1988 eller tidigare års modell samt på lastbilar eller bussar.

SNV har nyligen utfärdat nya tillämpningsföreskrifter (SNFS 1986:1, benämnd A11), som reglerar avgasgodkännande av personbilar av 1988 eller tidigare års modell. För avgasgodkännande av personbilar av 1989 och senare års modell skall nya tillämpningsbestämmelser utfärdas (A12). Vid utarbetandet av dessa sker internationellt samarbete inom Stockholmsgruppen för att uppnå största möjliga harmonisering och ett internationellt utbyte av avgasgodkännande. Dessa tillämpningsbestämmelser skall notifieras i EFTA och GATT innan de träder i kraft i Sverige.

För att en bil av 1976 eller senare års modell skall kunna godkännas vid typbesiktning eller registreringsbesiktning måste den omfattas av ett avgasgodkännande och fordonstillverkaren måste intyga att fordonet överensstämmer med gällande avgasbestämmelser.

Enligt A10- och A11-bestämmelserna kan ASB göra uppföljande provningar, på fordon som har körts mellan 3000 och 15000 km. Närmare föreskrifter om kontrollen har meddelats. Blir inte proven godkända, ges tillverkaren möjlighet att rätta felcn på alla felaktiga fodon av samma motorfamilj, såväl på dem som redan sålts och dem som senare skall säljas. Om inte rättelse sker, kan avgascertifikatet för motorfamiljen dras in. SNV kan dock nöja sig med att meddela tillverkaren en varning. Detta har skett i flera fall.

Motorbensinens sammansättning regleras i vissa avseenden i förordningen (1985:838) om motorbensin. Fr.o.m. den 1 januari 1986 råder i Sverige förbud mot import och tillverkning av blyad bensin med research-resp. motoroktantal understigande 98 resp. 87 för användning inom landet. Fr.o.m. den 1 juli 1987 skall det vara förbjudet att sälja blyad bensin vid tankställen med mer än en bensinpump, om inte blyfri bensin (max. 0,013 g bly/l) samtidigt tillhandahålls. Blyad bensin får inte innehålla mer än 0,15 g bly/l bensin vid 152u°C eller, liksom blyfri bensin, mer än 5,0 volymprocent bensen. I förordningen (1976:1055) om svavelhaltigt bränsle föreskrivs bl. a. att dieselbränsle inte får ha en svavelhalt överstigande 0,3%.

2 De amerikanska avgasreningsbestämmelserna

I regeringens prop. (1985/86:61) om skärpta avgasreningskrav för personbilar m.m. anges att 1987 års federala amerikanska krav för avgasrening för nya personbilar skall införas i Sverige. De amerikanska avgaskraven regleras i Clean Air Act (se särskilt section 202 och 207). Närmare föreskrifter finns i Federal Register (40), utgivet av det amerikanska naturvårdsverket (EPA). Dessutom finns anvisningar och rekommendationer för den närmare tillämpningen av de tvingande bestämmelserna (däribland de s.k. "Advisory Circulars"). Vidare finns en praxis utvecklad genom s.k. hearings och domstolsbeslut.

I Clean Air Act anges att varje ny personbil som säljs i USA skall klara vissa angivna emissionskrav intill dess bilen är 5 år gammal eller körts högst 80000km ("the useful life"). Några undantag från dessa krav ges inte, utan alla nya bilar som skall registreras måste uppfylla kraven.

För kontrollen av att bilarna uppfyller uppställda emissionskrav gäller i huvudsak följande bestämmelser.

– För att föra ut bilar av en ny motorfamilj på marknaden erfordras avgascertifikat. För att erhålla sådant certificat skall tillverkaren bl. a. i ansökan göra en omfattande teknisk redovisning, redovisa provresultat, på begäran ställa provfordon till förfogande samt intyga att alla bilar av ifrågavarande modell kommer att uppfylla avgaskraven. Vid långtidstest i samband med godkännandet åläggs tillverkaren bl. a. begränsningar vad gäller föreskrifter om viss avgasservice och underhåll, användande av

speciellt identifierade reservdelar och märkesbundna verkstäder. Frivilligt åtagen service etc. av tillverkaren är undantagen från sådana begränsningar. Vidare ålägs tillverkaren bl.a. viss produktionskontroll samt skyldighet att bereda EPA tillträde till fabriksanläggningar etc. för tillsyn.

– Nybilskontroll bedrivs av EPA enligt det federala s. k. SEA-programmet. Härvid sker en stickprovsmässig kontroll vid fabrik av att producerade bilar överensstämmer med uppgifterna i certifieringsansökan och att produktionen håller en tillfredsställande kvalitet. Om det vid kontrollen visar sig att ifrågavarande modell inte uppfyller uppställda krav, kan produktionen omedelbart stoppas. Felaktiga bilar får inte sättas i trafik förrän de åtgärdats och efter nytt prov visat sig uppfylla kraven. Med hänsyn till provets stickprovsmässiga natur och osäkerheten i mätmetoder m.m. anser sig inte EPA kunna stoppa produktionen, om en mindre andel av bilarna inte uppfyller kraven.

Bilar avsedda för Kalifornien provas av denna stats egen myndighet (CARB) i samband med importen enligt bestämmelser som utarbetats särskilt för Kalifornien ("Title 13").

– Tyngdpunkten i den federala, amerikanska avgaskontrollen har alltmör forskjutits mot hållbarhetskontroll ("the Recall Program"), som för närvarande beträffande personbilar sker av bilar som är upp till 5 år/80000 km gamla och grundar sig på bestämmelser i Clean Air Act (Sec. 207 (c)). Dessa bestämmelser innebär att om EPA i sitt tillsynsarbete upptäcker att ett väsentligt antal ("substantial number") bilar av en viss modell inte uppfyller avgaskraven skall följande åtgärder vidtas:

1) Tillverkaren underrättas omedelbart om den upptäckta bristfälligheten.

2) Tillverkaren ålägs att ge in en plan för rättelse av de felaktiga bilarna.

3) Tillverkaren skall underrätta såväl bilförsäljare som bilägare.

4) Åtgärderna skall vidtas på tillverkarens bekostnad.

5) Som ytterligare påtryckningsmedel kan EPA förelägga tillverkaren att vid vite vidta erforderliga rättelseåtgärder.

6) Vid tvist kan ett offentligt sammanträde om behovet av rättelseåtgärder m.m., s. k. hearing, hållas på begäran av tillverkaren.

7) Om överenskommelse inte kan uppnås får endera parten underställa frågan allmän domstol för avgörande.

Vid uttag av provfordon undersöks om bilarna undergått föreskriven service och om de använts på något onormalt sätt.

– I Clean Air Act ålägs biltillverkaren dessutom utvidgade garantiförplikelser mot bilköparna. I Sec. 207 (a) föreskrivs att tillverkaren skall garantera varje ägare av en bil att bilen är konstruerad, byggd och utrustad så att den vid tidpunkten för första försäljning överensstämmer med gällande avgaskrav samt att bilen under 5 år/80000 km kommer att vara fri från sådana fel vad avser komponenter och arbetets utförande som kan åstadkomma otillåtna avgasutsläpp. Vidare föreskrivs i Sec. 207 (c) att tillverkaren skall garantera varje ägare av bilen under 5 år/80000 km att på tillverkarens bekostnad åtgärda bilens avgasreningsutrustning om den underkänns vid kontroll enligt delstatlig eller federal lagstiftning. För övriga delar på bilen gäller att tillverkaren är skyldig att vidta åtgärder under en

tid av 2 år/38400 km. En förutsättning för att garantiförpliktelsen skall utlösas är att bilen undergått föreskriven service och inte använts på onormalt sätt.

– För att säkerställa fri konkurrens vad gäller reservdelar och service har införts särskilda bestämmelser i Clean Air Act. Dessa bestämmelser innebär att biltillverkaren inte får föreskriva användning av reservdelar av visst märke eller service vid vissa verkstäder. Bilägaren skall dock kunna visa att föreskriven service utförts i enlighet med anvisningarna.

– Clean Air Act föreskriver allmänt vissa skyldigheter för delstaterna att vidta åtgärder (State Implementation Plans, SIP:s) om publicerade luftkvalitetsnormer överskrids. Delstater som överskrider koloxid- och ozonnormer har fått uppskov med att vidta åtgärder till år 1987 under förutsättning att de genomför program för kontroll och åtgärder beträffande bilavgasutsläpp från bilar i trafik (I/M-programs). I enlighet med detta har f.n. ett 30-tal stater sådana program. EPA skall godkänna dessa program. Resultaten av dessa program används även som underlag för SEA- och Recallprogrammen.

Förslag till Bilavgaslag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter som inskränker lagens tillämpning till vissa slag av motordrivna fordon.

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

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från motordrivna fordon samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning av utsläpp,

2. skyldighet att underhålla den utrustning på fordonen som begränsar utsläppen och att använda visst bränsle,

3. avgasgodkännande för fordon samt om kontroll och tillsyn av att fordonen uppfyller kraven på begränsning av utsläpp,

4. skyldighet för en utländsk fordonstillverkare att ha ett behörigt ombud i Sverige.

Tillsyn

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

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

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

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

Tillverkarens ansvar

6 § Om de prov som syftar till att kontrollera funktionen och hållbarheten hos den avgasrenande utrustningen i motordrivna fordon visar att de krav på begränsning av avgasutsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § inte uppfylls i godtagbar utsträckning, får den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att avhjälpa bristerna. Skyldigheten att

avhjälpa bristerna gäller dock inte fordon som har körts mer än åttiotusen kilometer eller som är äldre än fem år.

Prop. 1986/87:56

Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter för tillämpningen av 6 §.

8 § För att motordrivna fordon skall få sitt avgasgodkännande måste tillverkaren gentemot ägarna av fordonen åta sig att utan kostnad för ägarna avhjälpa bristerna, om fordonen vid myndighets kontroll visat sig inte uppfylla de utsläppskrav som föreskrivits med stöd av 3 §.

Tillverkarens skyldighet att avhjälpa bristerna gäller inte fordon som har körts mer än åttiotusen kilometer eller som är äldre än fem år och inte heller fel eller bristfälligheter som beror på ägarna eller brukarna av fordonen.

Avgifter

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

10 § Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst motordrivet fordon eller en grupp av motordrivna fordon, får en avgift till staten tas ut av den som medgivits undantaget enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (dispensavgift).

Avgiften, som beräknas för varje fordon som omfattas av undantaget, skall bestämmas så att de ekonomiska fördelar utjämnas som kunnat uppstå för den som medgivits undantag jämfört med den som uppfyllt kraven.

Överklagande m.m.

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

Ett beslut i ett särskilt fall av en myndighet om dispensavgift enligt 10 § får överklagas hos regeringen.

Regeringen meddelar föreskrifter om vad som skall gälla för överklagande av en myndighets beslut om föreskrifter som meddelats med stöd av ett bemyndigande enligt denna lag.

12 § Ett beslut av en myndighet om föreläggande enligt 6 § får överklagas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Koncessionsnämndens beslut får överklagas hos regeringen.

13 § För koncessionsnämnden gäller vid prövningen i tillämpliga delar följande bestämmelser i miljöskyddslagen (1969:387):

11 § om antalet ledamöter m. m.,

12 § om jäv,

14 § första stycket om utredningsplikt,

14§ andra stycket 3 och tredje stycket om sammanträde m. m.,
14§ fjärde stycket om sakkunnigutredning,
15§ om omröstning.

Prop. 1986/87:56

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

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1986-10-20

Närvarande: justitierådet Knutsson, f.d. justitierådet Sterzel, regeringsrådet Tottie.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 9 oktober 1986 har regeringen på hemställan av statsrådet Dahl beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till bilavgaslag.

Förslaget har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Rutger Öijerholm.

Förslaget föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Lagrådet granskade under hösten 1985 ett förslag till bilavgaslag, mot vilket framställdes åtskilliga anmärkningar av främst lagteknisk karaktär. Dessa får anses i huvudsak tillgodosedda i det förslag, som nu har överlämnats till granskning.

2§

Paragrafens konstruktion innebär att andra stycket på ett iögonenfallande sätt tar tillbaka mycket av vad som har sagts genom generalklausulen i första stycket. Det behov av undantag som föreligger avser i praktiken endast reglerna om tillverkarens ansvar och bör därför beaktas i anslutning till dem. Lagrådet förordar sålunda att 2§ andra stycket utgår.

Å andra sidan finns det anledning att någonstans i lagen mera uttryckligt presentera begreppet avgasgodkännande. Till det har garantiansvaret enligt 8§ i förslaget knutits. Det bör då finnas en grundläggande regel som anger att avgasgodkännande krävs i vissa fall. Beslut härom bör fattas av regeringen utan möjlighet till subdelegation. Den lämpligaste platsen för en sådan bestämmelse synes vara 2§ andra stycket. Den blir ett slags konkretisering av generalklausulen i första stycket. Andra stycket skulle kunna avfattas så:

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

3§

Om lagrådets förslag beträffande 2§ godtas, bör i punkten 3 orden ”avgasgodkännande för fordon samt om” utgå.

Till punkten 4, om ombud för utländska fordonstillverkare, knyter lagrådet ett mera allmänt påpekande. Enligt lagförslagets 5 och 6§§ kan förelägganden vid vite riktas mot tillverkare av motorfordon. Sådana förelägganden kan ifrågakomma även mot utländska tillverkare. Möjligheterna att använda tvångsmedel mot dem blir emellertid i praktiken begränsade. I lagstiftningsärendets tidigare skede förutsattes att de nya reglerna om tillverkaransvar inte skulle drabba endast tillverkare utan även general-

agenter, eventuellt också andra importörer. I remissen ges inte någon motivering till den begränsning som skett. Att märka är att typbesiktning torde ombesörjas av generalagenten (jfr 56§ fordonskungörelsen). Vidare får man utgå från att det blir denne som har att svara för den reparationsgaranti som skall lämnas enligt 8§ i det remitterade förslaget. Lagrådet anser att det bör övervägas att i lagen införa regler av innebörd att tillverkarens skyldigheter i fråga om utomlands tillverkade fordon skall åvila något företag som finns här i landet.

6–8§§

Reglerna om tillverkarens ansvar utgör den väsentligaste nyheten i lagförslaget. I huvudsak kan lagrådet godta dem. Vissa jämkningar bör emellertid göras.

Till en början synes en ändrad paragrafföljd vara att föredra. Förslagets 8§ bör enligt lagrådets mening placeras före de andra. Vad som sker först är att en garanti ställs, och den skall dessutom vara generell. I vissa, förhoppningsvis sällsynta fall blir det senare aktuellt med förelägganden.

Tillverkarens skyldighet gentemot ägarna har utformats som en skyldighet att före avgasgodkännandet göra ett visst åtagande. Det kan ifrågasättas om inte den bästa lösningen hade varit att införa en lagregel som direkt slår fast tillverkarens ansvar. Med hänsyn till vad som upplysts vid föredragningen om att förslaget föregåtts av bl. a. överläggningar med branschföreträdare har emellertid lagrådet avstått från att fullfölja tanken på en ändrad konstruktion.

Förslaget till 8§ – som enligt lagrådets förslag blir 6§ – godtas sålunda i princip. En viss språklig uppstramning bör dock ske. Beträffande garantins närmare utformning får det också förutsättas att särskilda föreskrifter utfärdas, så att klarhet och enhetlighet nås. Åtagandet bör utformas så att det ger bilägarna reella möjligheter att få erforderliga reparationer utförda inom skälig tid och utan större olägenheter samt förenas med en förpliktelse att, om åtagandet inte fullgörs, ersätta bilägarens kostnader för att få bristen avhjälpd på annat håll.

I tydlighetens intresse bör bland de fall som inte behöver omfattas av åtagandet också anges att bristen har uppstått genom en olyckshändelse eller därmed jämförlig omständighet (jfr 10§ konsumentköplagen och 14§ konsumenttjänstlagen).

Bestämmelsen om förelägganden kan förkortas något i inledningen, om den enligt lagrådets förslag placeras efter bestämmelsen om garanti. För tydlighets skull bör det tilläggas att det ”beträffande avgasgodkända fordon av viss typ” visar sig att kraven inte uppfylls i godtagbar utsträckning.

Av remissen framgår att ett föreläggande förutsätts kunna gå ut på mer eller mindre ingripande åtgärder. Det blir den föreläggande myndighetens sak att, efter tillverkarens hörande, bestämma vilka åtgärder som skall vidtas. En skyldighet att avhjälpa bristerna kommer att föreligga redan enligt det åtagande som skall lämnas enligt 8§ i det remitterade förslaget. Vad det därutöver närmast blir fråga om är att, exempelvis genom informa-

tion till allmänheten och direktkontakter med bilägare och serviceverkstäder, vidta åtgärder för att erforderliga rättelser verkligen skall komma till stånd. Med hänsyn härtill synes det lämpligare att ange att föreläggandet skall avse vidtagande av de åtgärder som behövs för att bristerna skall avhjälpas.

Undantagsregeln i första styckets sista mening är enligt lagrådets mening inte nödvändig.

Mot själva konstruktionen av föreläggandeparagrafen måste invändas att den inte har den fasthet som är önskvärd i fråga om regler av denna karaktär. Det sägs sålunda att myndighet "får" besluta föreläggande, om kraven inte uppfyllts i godtagbar utsträckning, och regeringen föreslås få rätt att utfärda föreskrifter om tillämpningen av paragrafen. Enligt lagrådets mening bör man byta ut "får" mot "skall" på nyssnämnda ställe. Det skulle också svara bäst mot vad som sägs i motiven. Även med en sådan ändrad lydelse skulle det finnas ett utrymme för att underlåta förelägganden i vissa fall. Det förutsätts sålunda att dispens även skall kunna ges i efterhand.

Med denna ändring i föreläggandeparagrafen bör bemyndigandet för regeringen i förslaget 7 § utgå. Regeringen bör endast ha den sedvanliga befogenheten enligt regeringsformen att utfärda verkställighetsföreskrifter. Ett bemyndigande bör däremot intas som svarar mot förslaget 2 § andra stycket.

Med lagrådets förslag skulle 6–8 §§ kunna avfattas på följande sätt:

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

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

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

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

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

10 §

Lagrådet har övervägt vilken funktion dispensavgiften möjligen kan ha i en situation där ett föreläggande aktualiseras. Lagrådet har tolkat remissen

så, att tillverkaren då skall kunna begära dispens i efterhand och vid bifall åläggas dispensavgift, vid avslag kunna överklaga till regeringen. Däremot skulle det inte vara möjligt att i själva föreläggandefallen överväga dispens och dispensavgift som ett beslutsalternativ. Hos koncessionsnämnden för miljöskydd skulle följaktligen inte kunna yrkas dispens och dispensavgift i stället för ett beslutat föreläggande utan endast undanröjande eller begränsning av föreläggandet. Lagrådet har ingen erinran mot detta men anser det önskvärt, att en kommande proposition uttryckligen anger om lagrådet har uppfattat det tänkta förfarandet rätt.

Enligt specialmotiveringen är avsikten att det skall utformas en taxa för dispensavgiften. Härvid skall den i andra stycket upptagna regeln om utjämning av ekonomiska fördelar vara vägledande. Däremot krävs inte att avgiften i det enskilda fallet bestäms så att den motsvarar dispenshavarens vinning. Det sagda skulle komma till klarare uttryck om paragrafen formulerades annorlunda, exempelvis på följande sätt:

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

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

11 §

Bestämmelsen i tredje stycket är överflödig och bör utgå.

12–13 §§

Med lagrådets förslag kommer hänvisningen i 12 § till 6 § att i stället avse 7 §.

Lagrådet hyser stark tvekan om det lämpliga med instansordningen koncessionsnämnden – regeringen i föreläggandefallen. Goda skäl kan anföras för att förlägga det slutliga avgörandet till regeringsrätten i stället för regeringen. Några bärande skäl har egentligen inte heller anförts för att inte ha kammarrätt som första besvärinstans i vanlig ordning. Målen – som inte lär bli många – kommer i huvudsak att gälla dels vad som ligger i orden ”i godtagbar utsträckning”, dels hur långtgående skyldigheter som bör åläggas tillverkaren. Det blir med andra ord ganska typiska domstolsfrågor som naturligt hör hemma hos allmän förvaltningsdomstol. Besvärssystemet lär i vart fall få bli föremål för ytterligare överväganden sedan produktåterkallelsekommittén (H 1982:06), vilken har att överväga möjligheterna till en allmän lagstiftning om återtagande av farliga varor, har slutfört sitt arbete. Detta torde komma att ske en god tid innan den nu föreslagna lagstiftningen trätt i praktisk tillämpning. Frågan får också uppmärksammas vid den fortsatta beredningen av betänkandet (Ds Ju 1986:3) Europarådskonventionen och rätten till domstolsprövning i Sverige.

13§ bör ges en kortare avfattning enligt följande:

Prop. 1986/87:56

”För koncessionsnämnden gäller vid prövningen i tillämpliga delar 11 och 12 §§, 14§ första stycket, andra stycket 3 och tredje–femte styckena samt 15 § miljöskyddslagen (1969:337).”

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 oktober 1986

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hultström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Dahl

Proposition om bilavgaslag

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande (beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde 1986-10-09) över förslag till bilavgaslag.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har föreslagit att 2 § andra stycket i det remitterade förslaget utgår då det behov av undantag som föreligger i praktiken endast avser reglerna om tillverkarens ansvar och därför bör beaktas i anslutning till dessa regler. Jag biträder lagrådets förslag.

Lagrådet föreslår vidare att 2 § tillförs ett nytt andra stycke som anger att ett avgasgodkännande krävs i vissa fall. Jag delar lagrådets uppfattning att begreppet avgasgodkännande är av central betydelse i bilavgaslagen och biträder därför lagrådets förslag även på denna punkt.

I anslutning till 3 § punkten 4 i det remitterade förslaget, som rör frågan om ombud för utländska fordonstillverkare, har lagrådet framhållit att det bör övervägas att i lagen införa regler av innebörd att tillverkarens skyldigheter i fråga om utomlands tillverkade fordon skall åvila något företag som finns här i landet.

Jag instämmer i lagrådets bedömning att möjligheterna att använda tvångsmedel mot utländska tillverkare i praktiken blir begränsade. För att säkerställa att beslut om rättelseåtgärder eller andra åtgärder skall kunna genomföras i Sverige bör därför stadgas i lagen att varje utländsk tillverkare som ansöker om avgasgodkännande i Sverige skall ha någon som företräder honom här i landet. Ställföreträdarens skyldigheter bör vara desamma som tillverkarens och således omfatta samtliga fordon som registrerats med stöd av avgasgodkännandet och som kan vara aktuella för åtgärder. Härigenom säkerställs att de rättelseåtgärder och andra förpliktelser som tillverkaren ålagts enligt bilavgaslagstiftningen kan uppfyllas. En bestämmelse av denna innebörd bör tas in som ett nytt tredje stycke i 2 §. Som en konsekvens härav bör punkten 4 utgå ur 3 § och övergångsbestämmelsen till lagen jämkas.

Lagrådet har godtagit reglerna om tillverkarens ansvar i 6-8 §§ men föreslagit vissa jämkningar och förtydligande ändringar i paragrafernas innehåll och uppställning. Vad lagrådet har föreslagit överensstämmer i

sak med det remitterade förslaget. Jag instämmer i vad lagrådet har anfört och biträder ändringsförslagen. Samtidigt vill jag erinra om att vad jag har anfört i lagrådsremissen i anslutning till remissens 6–8 §§ fortfarande äger aktualitet. Jag vill särskilt understryka att den enskilde bilägaren inte skall kunna kräva av tillsynsmyndigheten att denna utfärdar ett föreläggande av innebörd att hans bristfälliga bil skall åtgärdas på tillverkarens bekostnad med stöd av den nya 7 § (remissens 6 §). Paragrafen kan endast tillämpas då tillsynsmyndigheten i sitt tillsynsarbete gjort bedömningen att det finns förutsättningar att utfärda ett föreläggande beträffande flera bilar av samma typ. Bilägarrens rättelsemöjligheter regleras i 6 § (8 § i remissen).

Lagrådet har föreslagit att 10 § förtydligas vad gäller avgiftens storlek. Jag biträder lagrådets ändringsförslag.

Med anledning av lagrådets överväganden om vilken funktion dispensavgiften har i en situation där ett föreläggande aktualiseras vill jag för klarhetens skull tillägga följande.

Beslut om förelägganden att vidta rättelseåtgärder liksom beslut om dispenser och dispensavgifter avses i första instans meddelas av samma myndighet, nämligen naturvårdsverket. För verket står alltså samtliga beslutsalternativ till buds. I ett överklagat föreläggandebeslut hos koncessionsnämnden för miljöskydd kan emellertid inte dispens eller dispensavgift yrkas som ett alternativ till undanröjande eller begränsning av föreläggandet. För regeringen, som är sista instans i alla slagen av ärenden, är däremot alla beslutsalternativ öppna och kan alltså övervägas efter ett överklagande dit.

Jag godtar lagrådets uppfattning att det föreslagna tredje stycket i 11 § kan utgå.

Lagrådet uttrycker stark tveksamhet vad gäller den i 12 § föreslagna besvärordningen för ärenden om föreläggande av rättelseåtgärder och förordar att föreläggandebeslut i stället överklagas hos kammarrätt och regeringsrätten.

Enligt min mening innefattar prövningen av de frågor som här är aktuella i många fall en skälighetsbedömning där kostnader och miljöeffekter vid alternativa tekniska lösningar skall vägas mot varandra. Särskild sakkunskap bör därför vara företrädd vid prövningen. Som jag anfört i den allmänna motiveringen garanterar koncessionsnämndens sammansättning såväl juridisk som teknisk sakkunskap som erfarenhet inom fordonsområdet. Dessutom vill jag peka på vad jag nyss anfört i anslutning till 10 § om en samordnad prövning hos regeringen av frågor om dispenser, dispensavgifter och förelägganden om rättelseåtgärder efter överklagande dit. Den samordningen uppnås inte vid den av lagrådet förordade besvärordningen. Lagrådets synpunkter föranleder därför inte någon ändring i mitt förslag i denna del.

Jag har ingen erinran mot att 13 § ändras på sätt lagrådet har föreslagit.

Utöver vad som nu har anmärkts i anslutning till olika paragrafer bör några redaktionella jämkningar göras i lagförslaget.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att anta det av lagrådet granskade förslaget till bilavgaslag med
vidtagna ändringar.

3 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att
genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredra-
den har lagt fram.

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 oktober 1986 ...	4
1 Inledning	4
2 Allmän motivering	5
2.1 Vissa utgångspunkter	5
2.2 Bilavgaslagens syfte m. m.	7
2.3 Tillverkarsvaret m. m.	8
2.3.1 Tillverkarens ansvar mot samhället	8
2.3.2 Bilägarnas ställning	11
2.3.3 Tillverkarsvaret och eftermarknaden	13
2.4 Avgifter	14
2.4.1 Dispensavgift	14
2.4.2 Kontrollavgift	15
2.5 Överprövning av myndighetsbeslut	15
2.6 Ikraftträdande	16
3 Upprättat lagförslag	16
4 Specialmotivering	16
5 Hemställan	23
6 Beslut	23
Bilaga 1 Lagförslag i betänkandet (SOU 1983: 27) Bilar och renare luft	24
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttrandena över bilavgaskom- mitténs betänkande (SOU 1983: 27, 28) Bilar och renare luft.	26
Bilaga 3 Gällande bestämmelser på bilavgasområdet	32
Bilaga 4 Det remitterade förslaget	37
Utdrag ur lagrådets protokoll den 20 oktober 1986	40
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 oktober 1986 ..	45
1 Anmälan av lagrådsyttrande	45
2 Hemställan	47
3 Beslut	47