

Nr 70

Utlåtande i anledning av d e l s Kungl. Maj:ts proposition nr 124 med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) (dieselsavgaser), d e l s proposition nr 160 med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i nämnda förordning (bensinavgaser), d e l s motioner angående lagstiftning rörande miljövård m. m. i viss del.

Genom en den 3 maj 1968 dagtecknad proposition, nr 124, har Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Kungl. Maj:t har vidare, likaledes under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, genom en den 25 oktober 1968 dagtecknad proposition, nr 160, hemställt om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i nämnda förordning.

Propositionerna har hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet.

Propositionernas huvudsakliga innehåll

Nr 124

På grundval av en utredning av kommunikationsdepartementets expertgrupp på bilavgasområdet föreslås i propositionen vissa nya bestämmelser för att begränsa luftföroreningar genom avgaser från dieseldrivna bilar. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1969.

Nr 160

I propositionen begärs riksdagens yttrande över ett förslag till ändring i vägtrafikförordningen som gör det möjligt att införa bestämmelser för att minska luftföroreningarna genom avgaser från bensindrivna bilar. Avsikten är att föreskriva att bilar av 1971 eller senare års modell skall vara utrustade på sådant sätt att utsläppen av koloxid och kolväten begränsas och att bilar

av tidigare årsmodeller skall ha sådan förgasarinställning m. m. att avgasernas koloxidhalt vid tomgång inte överstiger ett visst värde. I sistnämnda del skall bestämmelserna enligt förslaget träda i kraft den dag Kungl. Maj:t bestämmer.

Författningsförslagen

A. Det vid *propositionen nr 124* fogade förslaget om ändring i vägtrafikförordningen har följande lydelse.

Förslag

till

Förordning

om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom., 24 § 3 mom. och 65 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

1 mom. Bil skall — — — — — med backspegel;
j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från *avloppsgaserna* (ljuddämpare) och, om motorn är bensindriven, effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation);

j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från *avgaserna* (ljuddämpare) samt, om motorn är bensindriven, effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation) eller, om motorn är dieseldriven, dels effektiv anordning för att hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt i samband med start eller växling, dels plombering av bränsleinsprutningspumpen;

k) stänkskydd, bestående — — — — — hörande utrustning.

24 §.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av allenast ringa betydelse ur trafiksäker-

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel, som är av allenast ringa betydelse ur tra-

¹ Omtryckt 1967: 856.

(Nuvarande lydelse)

hetssynpunkt, skall fordonet godkännas. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktningsmannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbesiktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.

Märke, som ————— åsättes fordonet.

Befinnes fordonet ————— andra stycket.

Företer fordonet brister av *annan art än förut i detta moment sägs*, skall besiktningsmannen förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

Har i ————— motsvarande tillämpning.

(Föreslagen lydelse)

fiksäkerhetssynpunkt *eller, om det hänför sig till anordning för att begränsa luftförorenning från motorn, medför allenast ringa olägenhet*, skall fordonet godkännas. *Fordon med dieseldriven motor må icke godkännas om bränsleinsprutningspumpen icke är plomberad på föreskrivet sätt.* Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktningsmannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbesiktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.

Företer fordonet brister av *sådan art att det ej kan godkännas och meddelas ej körförbud*, skall besiktningsmannen förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

65 §.

1 mom. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen innebär åsidosättande av föreskrifterna i 3 § 6 mom., och eljest med böter, högst femhundra kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta

1 mom. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen innebär åsidosättande av föreskrifterna i 3 § 6 mom., och eljest med böter, högst femhundra kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta

(Nuvarande lydelse)

till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed.

(Föreslagen lydelse)

till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed. *Till straff må ej heller dömas, om brukandet avsåg allenast att, sedan plombering av bränsleinsprutningspump till dieseldriven motor brutits, föra fordonet kortaste lämpliga väg till plats för erhållande av ny plombering.*

Den, som — — — — — med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1969.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan medge undantag från de nya bestämmelserna i 3 § 1 mom. j.

B. Det vid *propositionen nr 160* fogade förslaget om ändring i 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen har följande lydelse.

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)²

3 §.

1 mom. Bil skall — — — med backspegel;

j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från *avloppsgaserna* (ljuddämpare) och, om motorn är bensindriven, effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation);

j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från *avgaserna* (ljuddämpare) samt,

om motorn är bensindriven, *dels* effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation), *dels*

¹ Omtryckt 1967:856.

² Den föreslagna lydelsen upptar även ändring som föreslagits i prop. 1968:124.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna eller, om motorn är dieseldriven, dels effektiv anordning för att hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt i samband med start eller växling, dels plombering av bränsteinsprutningspumpen;

k) stänkskydd, bestående — — — hörande utrustning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1969. Bestämmelserna i 3 § 1 mom. j om anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna från bensindriven motor tillämpas dock först från och med den dag Konungen bestämmer, såvitt gäller fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1970 eller tidigare års modell.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan medge undantag från de nya bestämmelserna i 3 § 1 mom. j.

Motioner

Utskottet har i samband med propositionerna behandlat de *fristående motionerna I: 28* av herr *Werner* och *II: 37* av herr *Hermansson m. fl.* såvitt avser det däri vid 5 upptagna yrkandet, innebärande

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till lagstiftning om avgasrenare på bensin- och dieseldrivna motorfordon fr. o. m. den 1 januari 1969.

Utskottet redovisar i det följande vissa avsnitt i *propositionen nr 124* rörande avgaser från dieseldrivna bilar.

Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anför i propositionen inledningsvis följande.

Liksom i åtskilliga andra länder bedrivs i Sverige ett intensivt arbete för att komma tillrätta med bilavgasproblemet. Som ett led i detta arbete har *kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet* efter utredning i november 1967 avgett förslag till åtgärder rörande diesellavgaser (Stencil K 1967: 8).

Efter remiss har yttranden över förslaget avgetts av rikspolisstyrelsen,

statens trafiksäkerhetsverk, statens naturvårdsverk, socialstyrelsen, Aktiebolaget Svensk bilprovning, Motorbranschens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska Petroleum institutet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening. Socialstyrelsen har bifogat yttranden från två medlemmar av styrelsens vetenskapliga råd samt från vissa stadsläkare och en länsläkare. Till förste stadsläkarens i Stockholm yttrande har fogats ett yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik. Petroleuminstitutet har överlämnat en skrivelse från AB Nynäs-Petroleum angående s. k. lätta dieselbränslen. Därjämte har i ärendet inkommit en skrivelse från Philipsons Automobil AB med synpunkter från Daimler-Benz AG i Förbundsrepubliken Tyskland.

För sammanhangets skull redovisar jag i det följande också sådana detaljer i ledningsgruppens förslag som bör tas upp i närmare föreskrifter och anvisningar.

Gällande bestämmelser

Utskottet hänvisar till propositionen s. 5.

Internationellt arbete

Utskottet hänvisar till propositionen s. 6.

Ledningsgruppen

Utskottet hänvisar till propositionen s. 7—14.

Remissyttrandena

Utskottet hänvisar till propositionen s. 14—18.

Departementschefen

I prop. 1967: 166 med förslag till vissa ändringar av bestämmelserna om fordonens beskaffenhet och utrustning m. m. redogjorde föredragande departementschefen för pågående arbete i Sverige och utomlands för att komma till rätta med de problem som sammanhänger med den tilltagande emissionen av avgaser. Kommunikationsdepartementets expertgrupp, ledningsgruppen

rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet, har i november 1967 avgett det förslag rörande dieselavgaser som berördes i propositionen. I april 1968 har ledningsgruppen också lagt fram förslag till bestämmelser om obligatorisk avgasrening på bensindrivna bilar. Remissbehandlingen av det senare förslaget är ännu inte avslutad.

Såvitt nu är känt är dieselavgaser inte direkt hälsofarliga. Däremot påverkar de välbefinnande och trivsel i sådan grad att åtgärder måste anses motiverade för att begränsa föroreningarna. Behovet av åtgärder mot luftföroreningar från dieseldrivna fordon vitsordas också allmänt i remissyttrandena.

Med hänsyn till att problemen väsentligen rör tätorter omfattar gruppens förslag — förutom dieseldrivna bilar — traktorer och motorredskap i den mån de används inom tätbebyggt område. Jag är f. n. inte beredd att förorda åtgärder i fråga om andra fordon än bilar. Traktorer och motorredskap utgör en förhållandevis liten del av de dieseldrivna fordon som brukas inom tätorterna. Dessutom försvåras möjligheterna att kontrollera sådana fordon av att de i stor utsträckning inte omfattas av vägtrafikförordningens bestämmelser om registrering och besiktning. Resultatet av motorredskapsutredningens arbete kan ge anledning att ompröva frågan.

Ledningsgruppen har funnit att den partikulära emissionen från dieselmotorer — avgasröken — utgör det största problemet. Gruppens förslag syftar därför i första hand till en begränsning av rökemissionen. Med utgångspunkt i en inom ECE antagen rekommendation föreslås en bestämmelse som innebär att dieseldriven bil skall vara utrustad så, att motorn inte utvecklar tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser annat än momentant i samband med start eller växling. De gränser för röktätheten som bör godtas anges av gruppen till 3,5 s. k. Boschenheter eller 45 s. k. Hartridgeenheter vid typ- och registreringsbesiktning samt 4,5 Boschenheter eller 60 Hartridgeenheter vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. När det gäller bussar för minst 30 passagerare bör gränsvärdena sänkas med en enhet vid mätning enligt Boschmetoden och med 15 enheter vid mätning med Hartridgemätare. Den strängare bedömningen motiveras med att bussarna ofta används som kollektiva trafikmedel i tätorter.

För en säker bedömning av röktätheten krävs enligt gruppen mätning inte bara vid det varvtal som f. n. anges i de anvisningar för mätning av röktäthet som utfärdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Proven bör företas var som helst inom området 50—100 procent av det maximala varvtalet vid full belastning av motorn. Vidare kan det för att värdena skall hållas vid fastställd nivå bli nödvändigt med föreskrifter om särskilda anordningar. Detta gäller bl. a. regulator för begränsning av den insprutade bränslemängden och beskaffenheten av den s. k. köldstartanordningen.

Enligt ledningsgruppen förekommer det ofta att bränsleinsprutningspumpen till dieselmotor avsiktligt ställs om i syfte att få ut högre effekt av motorn. Gruppen anser att detta bör stävjas därför att omställningen leder till kraftigare rökutveckling. Det bör ske genom sådana bestämmelser om pumpens konstruktion att omställning försvåras och genom föreskrifter om plombering av pumpen.

Ledningsgruppen förordar, att en grundläggande bestämmelse om dieselmotors beskaffenhet tas upp i 3 § VTF och att trafiksäkerhetsverket får behörighet att meddela närmare föreskrifter i detaljfrågor.

De föreslagna åtgärderna är enligt min mening i allt väsentligt väl avvägda. På en punkt är jag emellertid av annan mening än ledningsgruppen. En föreskrift om bränsleinsprutningspumpens konstruktion, som innebär att den inte kan ställas om utan svårighet, skulle kunna motverka en i och för sig önskvärd utveckling mot bättre tekniska konstruktioner. Enligt min uppfattning bör, åtminstone till dess närmare erfarenheter vunnits, effektiva bestämmelser om plombering vara en tillräcklig åtgärd för att hindra omställning av insprutningspump till större bränslemängd.

Jag föreslår att 3 § 1 mom. j VTF kompletteras med en generell bestämmelse som anger att, om motorn är dieseldriven, bil skall vara försedd med effektiv anordning för att hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt i samband med start eller växling och att bränsleinsprutningspumpen skall vara plomberad.

Gränserna för den röktäthet som inte får överskridas för att bil skall kunna godkännas vid typ- och registreringsbesiktning bör i vart fall tills vidare bestämmas av Kungl. Maj:t. De gränsvärden ledningsgruppen förordar bör läggas till grund för bestämmelserna. De högre värden som enligt gruppen bör kunna godtas vid flygande inspektion och kontrollbesiktning bör, som jag återkommer till senare, anges i anvisningar av trafiksäkerhetsverket.

Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att närmare ange metoderna för mätning av röktätheten. Jag utgår från att verket så långt det är tekniskt och praktiskt möjligt föreskriver sådan mätning som ger den säkraste bedömningen av röktätheten. Om särskilda föreskrifter, exempelvis om insprutningsregulator eller köldstartanordning, finns nödvändiga för att de fastställda gränserna inte skall överskridas, bör trafiksäkerhetsverket meddela också sådana föreskrifter.

Vissa grundläggande bestämmelser om plombering av bränsleinsprutningspump bör meddelas av Kungl. Maj:t, medan trafiksäkerhetsverket bör meddela de närmare föreskrifterna. Verket bör utöva viss kontroll över att plombering sker på föreskrivet sätt. Det kan ske genom att var och en som vill utföra plombering och visar sig ha den utrustning som be-

hövs bl. a. för en riktig inställning av pumpen skall använda en särskild beteckning som trafiksäkerhetsverket fastställer. Sådan beteckning bör finnas på plomben för att plomberingen skall gälla och bör kunna återkallas om plombering inte utförs på föreskrivet sätt. Detta system tillgodoser önskemålet att trafikföretag med egen verkstad självt skall kunna utföra plombering.

En bestämmelse i 3 § 1 mom. j VTF i enlighet med mitt förslag leder till att kontroll av att de nya kraven uppfylls skall ske vid registrerings- och typbesiktning av nya fordon. Vid sådan besiktning skall nämligen enligt nu gällande bestämmelser undersökas, om fordonet är i föreskrivet skick. Som gruppen förutsatt bör motsvarande kontroll ske också vid kontrollbesiktning. En bestämmelse härom har sin plats i 55 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743). Bestämmelsen bör utformas så, att kontrollen omfattar samtliga anordningar för begränsning av luftföroreningar från motorn, och således avse också de tidigare meddelade föreskrifterna om slutten vevhusventilation på bensindrivna bilar.

Enligt 24 § 3 mom. VTF skall fordon godkännas vid kontrollbesiktning, om det är behäftat med fel som är av endast ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. På motsvarande sätt bör fel på de anordningar som krävs för att begränsa föroreningar genom avgaser inte föranleda att fordonet underkänns, om felet medför endast ringa olägenhet. Första stycket i 24 § 3 mom. bör ändras i enlighet härmed. Det bör föreskrivas uttryckligen att godkännande inte får meddelas, om bränsleinsprutningspumpen inte är plomberad på föreskrivet sätt. Ändringarna föranleder en redaktionell jämkning i fjärde stycket samma mom. I anvisningar till ledning för besiktningsmännen som trafiksäkerhetsverket meddelar anges hur olika fel bör bedömas. Det torde få ankomma på verket att, med utgångspunkt i de gränsvärden som ledningsgruppen funnit böra gälla för godtagbar röktäthet vid kontrollbesiktning, göra de tillägg till anvisningarna som behövs för en enhetlig bedömning.

Bestämmelserna om flygande inspektion är avfattade så att de automatiskt ger behörighet att undersöka om ett fordon fyller de krav som ställs upp genom de nya bestämmelserna. De avvikelser i fråga om röktäthet som enligt vad jag nyss sagt bör godtas vid kontrollbesiktning bör vid flygande inspektion på motsvarande sätt naturligen föranleda endast påpekande eller erinran från förrättningsmannen. Också detta bör lämpligen framgå av anvisningar som trafiksäkerhetsverket meddelar.

De nya bestämmelser om dieselfordons beskaffenhet och utrustning som jag förordat kommer att omfattas av straffbestämmelserna i 65 § VTF. Där undantas från straffsanktion det fall att bristfälligheten är av ringa

betydelse. Frågan om straffrihet bör bedömas efter de riktlinjer som gäller, när det skall avgöras vid besiktning om ett fel är att anse som ringa. Ett tillägg till 65 § är enligt min mening motiverat med hänsyn till att reparation eller översyn av bränsleinsprutningspump kan utföras av någon som inte har rätt att plombera pumpen. Det bör inte vara straffbart att, sedan plombering av bränsleinsprutningspump brutits, föra fordonet kortaste lämpliga väg till plats där föreskriven kontroll och plombering kan ske.

De nya bestämmelserna i VTF bör träda i kraft den 1 juli 1969. Från samma tidpunkt bör de bestämmelser som skall meddelas av Kungl. Maj:t gälla. De röktäthetsvärden som jag förordat ansluter sig till de anvisningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som redan tillämpas utom såtillvida att en strängare bedömning skall gälla i fråga om vissa bussar. Vid remissbehandlingen av ledningsgruppens förslag har i ett yttrande framhållits att vissa äldre bussar inte kan ändras så att de nya kraven uppfylls utan att motoreffekten påverkas i sådan grad att trafiksäkerheten eftersätts. Med hänsyn härtill och till att det även i andra hänseenden kan visa sig motiverat bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kunna medge undantag från de nya bestämmelserna. Avsikten är att trafiksäkerhetsverket skall pröva sådana frågor.

Om trafiksäkerhetsverket med stöd av sin behörighet enligt vad jag förut anfört finner sig böra föreskriva en anordning som förutsätter konstruktionsändring, bör det ankomma på verket att med rimligt hänsynstagande till berörda enskilda intressenter fastställa den respittid som behövs. Som ledningsgruppen förutsatt torde ombyggnad av äldre fordon inte böra komma i fråga.

Genom bestämmelser i 27 § 6 mom. VTF har i flera fall gjorts undantag från utrustningsbestämmelserna för utländska fordon som brukas tillfälligt i Sverige med stöd av turistvagnslicens. Trafiksäkerhetsverket bör lämpligen bedöma vilka undantag från de nya bestämmelserna som påkallas för sådana fordon.

Ledningsgruppen har, med instämmande av trafiksäkerhetsverket, ansett att en förstärkning av trafiksäkerhetsverkets och polisens resurser behövs för kontrollen av dieselfordon. Kontrollen får ses närmast som en uppgift för trafiksäkerhetsverket och omfattningen av polisens medverkan i samband med flygande inspektion torde få bero av den tillgång på personal som redan finns. Om en förstärkning visar sig påkallad för trafiksäkerhetsverkets del, torde jag få återkomma härtill i senare sammanhang. När det gäller de nya undersökningarna vid kontrollbesiktning har Aktiebolaget Svensk bilprovning anfört att de kompletteringar som behövs kan ske för en relativt måttlig kostnad.

I fråga om övriga åtgärder som ledningsgruppen har övervägt men inte förordat har jag inte funnit anledning att frångå ledningsgruppens bedömning.

Utskottet lämnar här efter en redogörelse för vissa avsnitt i *propositionen nr 160* rörande avgaser från bensindrivna bilar.

Inledning

Departementschefen anför i propositionen inledningsvis följande.

Kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet lämnade i november 1967 förslag till åtgärder rörande dieselavgaser (Stencil K 1967: 8). På grundval härav har i prop. 1968: 124 föreslagits vissa nya bestämmelser för att begränsa luftföroreningar genom avgaser från dieseldrivna bilar. Propositionen har ännu inte behandlats av riksdagen. Ledningsgruppens fortsatta arbete har lett till att gruppen i april 1968 kunnat lägga fram förslag till åtgärder rörande avgaser från bensindrivna bilar (Stencil K 1968: 2).

Efter remiss har yttranden över sistnämnda förslag avgetts av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, giftnämnden, arbetarskyddsstyrelsen, statens institut för folkhälsan, arbetsmedicinska institutet, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens planverk, statens trafiksäkerhetsråd, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, statens provningsanstalt, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län, vägkostnadsutredningen, bilskatteutredningen, Stockholms och Göteborgs städer, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska Petroleum institutet, Svenska teknologföreningen, AB Svensk bilprovning, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Tjänstemännens centralorganisation (TCO). Socialstyrelsen har bifogat yttranden från en ledamot av styrelsens vetenskapliga råd, länsläkaren i Kronobergs län, förste stadsläkarna i Stockholm och Göteborg samt stadsläkarna i Norrköping, Hälsingborg och Landskrona. Till kommerskollegiets yttrande har fogats yttranden från handelskamrarna i Stockholm, Malmö, Göteborg, Borås, Karlstad, Örebro och Luleå samt från sprängämnesinspektionen. Länsstyrelsen i Stockholms län har överlämnat bl. a. ett yttrande från länsläkaren i Stockholms län.

För sammanhangets skull redovisar jag i det följande också vissa delar av ledningsgruppens förslag som bör tas upp i närmare föreskrifter och anvisningar som meddelas av Kungl. Maj:t eller central myndighet.

Gällande bestämmelser

Utskottet hänvisar till propositionen s. 4—6.

Prop. 1968:124

Utskottet hänvisar till propositionen s. 6—8.

Internationellt arbete

Utskottet hänvisar till propositionen s. 8—10.

Ledningsgruppen

Utskottet hänvisar till propositionen s. 11—24.

Remissyttrandena

Utskottet hänvisar till propositionen s. 24—32.

Departementschefen

Under de senaste åren har vi blivit allt mer medvetna om den fortgående förstörelsen av den yttre miljön. Luftföroreningarna är ett allvarligt problem i det moderna samhället. Avgaserna från trafiken är mycket besvärande särskilt i de större tätorterna. Vi har i dag större förutsättningar — såväl tekniska som ekonomiska — än någonsin tidigare att hejda miljöförstörelsen och i viss utsträckning återställa redan förstörd miljö. I ett mer långsiktigt perspektiv kan nya tekniska metoder komma till användning, som möjliggör en radikal förbättring av vår miljö. Det är framför allt genom en fortsatt satsning på forskning och utvecklingsarbete, som detta mål kan nås. De reformer på trafikområdet som nu kommer i fråga bygger givetvis på nuvarande tekniska förhållanden och den utveckling som nu kan överblickas. I en framtid kan emellertid utvecklingen av bl. a. nya drivmedel och helt nya motortyper medföra kraftigt minskade föroreningsutsläpp.

Det land som först vidtog lagstiftningsåtgärder för att begränsa luftföroreningarna genom bilavgaser var USA, där förhållandena främst i Kalifor-

nien sedan länge varit särskilt besvärande. Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) förbereds rekommendationer till regeringarna som avses bli mönster för lagstiftningen. I Förbundsrepubliken Tyskland har vissa regler nyligen införts och ytterligare bestämmelser beslutats.

Lagstiftningsåtgärder på området förutsätter givetvis att tekniskt underlag för önskvärda åtgärder har skapats genom utvecklingsarbete. Även om resultatet av sådant arbete i stor utsträckning kan utnyttjas internationellt och leda till samordnad lagstiftning, har det med hänsyn till de skiftande förhållandena i skilda delar av världen visat sig nödvändigt att i olika länder bedriva arbetet från delvis olika utgångspunkter och med delvis olika målsättning. I Sverige har regeringen tagit initiativet till ett särskilt utvecklingsarbete på bilavgasområdet. Arbetet leds av en expertgrupp, kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet, och bedrivs dels i ett laboratorium i Studsvik, dels genom mätningar och prov på olika håll i landet.

Detta arbete har nu såvitt gäller bensindrivna bilar förts så långt att ledningsgruppen kunnat lägga fram konkreta förslag till åtgärder.

Som framhållits i prop. 1967: 166 bör åtgärder som leder till en förbättring av förhållandena på området och som kan genomföras till rimlig kostnad och utan nämnvärda olägenheter vidtas även om det inte finns tillräckligt omfattande underlag för ett bestämt påstående att åtgärden är nödvändig från hälsovårdssynpunkt.

Vad som framför allt motiverar åtgärder av det slag som ledningsgruppens nu aktuella förslag avser är, som framhållits bl. a. under remissbehandlingen, risken för menliga verkningar på hälsan särskilt på längre sikt och till följd av kombinationer av effekter från olika ämnen i bilavgaserna och andra luftföroreningar.

Ledningsgruppens förslag till åtgärder på nya bilar bygger på det inom ECE utarbetade provningsförfarandet. Detta är utformat med hänsyn till de europeiska trafikförhållandena och kan väntas komma att ligga till grund för kommande reglering i andra europeiska länder. På vissa andra punkter skiljer sig emellertid ledningsgruppens förslag från de bestämmelser som håller på att ta form inom ECE och som tidigast blir antagna i en rekommendation till regeringarna under år 1969. Detta har föranlett kritik mot förslaget under remissbehandlingen. Ledningsgruppens förslag innebär att bilar skall vara så konstruerade att utsläppen av koloxid och kolväten vid ECE-prov inte överstiger vissa gränsvärden. Dessa gränsvärden — 45 g/km för koloxid och 2,2 g/km för kolväten (enligt alternativ 1) — skall vara oberoende av motorstorleken och utgöra maximivärden som inte får överskridas av något fordon. De bestämmelser som föreslagits inom ECE föreskriver gränsvärden som varierar med bilens vikt — och därmed i regel motorstorleken — på ett sätt som gynnar bilar med större motorer. De är

i fråga om produktionskontrollen medelvärden som får överskridas av vissa bilar i den mån andra bilar underskrider värdena.

Enligt min mening bör bestämmelser om begränsning av föroreningshalten i avgaserna från nya bilar utformas så att de ger en påtaglig effekt. Det föreliggande ECE-förslaget till bestämmelser skulle genomsnittligt inte medföra större minskning av koloxidutsläppet än som f. n. kan nås genom en noggrann justering av förgasarens tomgångsinställning och av tändningsutrustningen, dvs. en minskning som i stort sett uppgår till 20 %. Utsläppet av kolväten skulle bli oförändrat eller kunna öka något i jämförelse med nuvarande förhållanden. De av ledningsgruppen föreslagna bestämmelserna innebär däremot enligt alternativ 1 att bilarna skall vara utrustade på sådant sätt att en minskning av koloxid- och kolväteutsläppen med ungefär 40 % kan påräknas. Självfallet är — som också många remissinstanser framhållit — en samordning av bestämmelserna inom Europa önskvärd från flera synpunkter. Med hänsyn till vikten av att åtgärder mot luftföroreningar blir effektiva finner jag emellertid för min del att bestämmelser enligt det inom ECE utarbetade förslaget inte är tillräckliga.

En betydande fördel med ledningsgruppens förslag framför ECE-förslaget, enligt vilket gränsvärdena skall vara differentierade med hänsyn till bilens vikt, är att ledningsgruppens förslag, som förutsätter ett av motorstorleken oberoende gränsvärde, är ägnat att styra utvecklingen mot motor-konstruktioner som trots ökad cylindervolym tillgodoser luftvårdens krav. ECE-förslaget liksom de bestämmelser som beslutats i Förbundsrepubliken Tyskland har inte denna effekt. Helt allmänt talar för ledningsgruppens förslag att, som gruppen framhållit, det utträttade transportarbetet i stort sett är oberoende av motorns storlek när det gäller personbilar.

En konstruktion av gränsvärdet som ett maximivärde har från kontrollsynpunkt stora fördelar framför en konstruktion av gränsvärdet som ett medelvärde.

Jag finner alltså att de avvikelser som ledningsgruppens förslag företer i förhållande till de regler som övervägs inom ECE i och för sig kan godtas. Den fråga som enligt min mening är den från europeisk samarbetssynpunkt viktigaste är frågan om vilken provningsmetod som skall ligga till grund för bestämmelserna och på den punkten överensstämmer, som jag redan sagt, ledningsgruppens förslag med ECE-förslaget.

Vad beträffar de tekniska förutsättningarna att genomföra ledningsgruppens förslag har under remissbehandlingen inte gjorts gällande att det generellt skulle möta hinder av teknisk art att genomföra förslaget. Den invändning som riktats mot förslaget i denna del avser uteslutande kraven i fråga om de större bilarna. Jag har inhämtat från ledningsgruppen att undersökningar i Studsvik gett vid handen att de större bilarna — fordon som har en tjänstevikt av 1 450 kg eller mera — har svårigheter att hålla sig inom den av gruppen föreslagna gränsen för koloxidutsläppet även om de är utrusta-

de med särskilt system för att begränsa föroreningarna i avgaserna. Detta beror enligt ledningsgruppen på att motorer i större bilar vid ECE-prov — i motsats till vad som är fallet vid USA-prov — inte hinner bli helt uppvärmda under den tid provet varar. I uppvärmt tillstånd ger sådana bilar däremot låga koloxidutsläpp. Såvitt avser kolväteutsläppet föreligger enligt ledningsgruppen inga svårigheter för större bilar att uppfylla kraven enligt ledningsgruppens förslag. Av de under åren 1963—1966 nyregistrerade personbilarna utgjorde ifrågavarande bilkategori ca 2,5 %.

De nu behandlade svårigheterna är inte av den arten att de berättigar till slutsatsen att ledningsgruppens förslag beträffande nya bilar inte skulle vara genomförbart. Svårigheterna berör en förhållandevis liten grupp bilar och kan bemästras genom lämpligt utformade dispensregler. De torde dessutom vara av övergående art, eftersom man har anledning räkna med att bestämmelserna skall leda till att produktionen inriktas på motorer som ger från luftvårdssynpunkt gynnsammare värden än f. n.

Naturvårdsverket har i sitt remissyttrande anfört att högre krav bör kunna ställas på nya bilar än ledningsgruppen föreslagit som alternativ 1. Bestämmelser enligt ledningsgruppens alternativ 2 bör enligt verket införas redan fr. o. m. 1970 års bilmodeller. Självfallet skulle det vara önskvärt att kunna vidta åtgärder som ger både snabbare och större effekt än ledningsgruppen förutsatt. Det är emellertid angeläget att en förhållandevis genomgripande reform av det slag som det här är fråga om genomförs med en inte alltför knappt tillmätt övergångstid. De nya amerikanska reglerna är av olika skäl svåra att jämföra med de av ledningsgruppen föreslagna men kommer att vara strängare än bestämmelserna enligt ledningsgruppens alternativ 1. Situationen i Sverige och USA är emellertid väsentligt olika bl. a. i fråga om klimatförhållandena. Det ter sig därför rimligt att vi inte från början inför bestämmelser som motsvarar dem som först efter lång tid och successiva skärpningar skall gälla i USA.

Den av ledningsgruppen uppskattade kostnaden för att kraven enligt alternativ 1 skall kunna uppfyllas är i och för sig inte högre än vad som är rimligt för att minska de olägenheter bilavgaserna ger upphov till. Att märka är emellertid att ledningsgruppens kalkyler bygger på den förutsättningen att bilfabrikanterna tar ut hela kostnaden genom höjning av priset på bilarna. Såsom naturvårdsverket påpekat är det emellertid inte givet att så kommer att bli fallet. Erfarenheter från USA tyder inte på detta. En svensk bilfabrikant erbjuder f. ö. redan nu utan prisförhöjning bilar som är försedda med system för att begränsa föroreningshalten i avgaserna. Vid bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna av ifrågavarande åtgärder måste också beaktas att dessa på längre sikt såväl för den enskilde som för samhället allmänt leder till minskade kostnader med anledning av luftföroreningar.

Jag förordar alltså att ledningsgruppens förslag genomförs. Det bör ske

genom att 3 § 1 mom. j VTF kompletteras med en allmän bestämmelse om att bil med bensindriven motor skall vara försedd med anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna. Närmare föreskrifter bör inte meddelas i VTF. Det ankommer då enligt 2 § andra stycket VTF på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela sådana föreskrifter. De grundläggande föreskrifterna om de krav som skall ställas på anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna bör enligt min mening i fråga om bensindrivna bilar — liksom i fråga om dieseldrivna fordon — meddelas av Kungl. Maj:t. Under förutsättning att den föreslagna ändringen i VTF kommer till stånd avser jag att föreslå Kungl. Maj:t att beträffande nya bilar föreskriva de gränsvärden för koloxid- och kolväteutsläpp som ledningsgruppen förordat som alternativ 1.

Av vad jag redan anfört framgår att jag anser att de krav som bör ställas på nya bilar bör sättas i kraft utan dröjsmål. Med hänsyn till att biltillverkarna behöver viss tid för att anpassa produktionen till nya bestämmelser kan det dock inte komma i fråga att tillämpa de nya kraven på tidigare årsmodeller än vad ledningsgruppen har föreslagit. Jag anser alltså att ändringen i 3 § 1 mom. j VTF — liksom de närmare föreskrifterna i anslutning härtill — bör tillämpas i fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1971 eller senare års modell.

Såsom ledningsgruppen föreslagit bör fordon av viss storlek generellt kunna undantas från de nya bestämmelserna. I det föregående har nämnts att vissa bilar på grund av sin motorkonstruktion inte kommer att kunna uppfylla de uppställda kraven helt. Med hänsyn härtill och då det även i andra hänseenden kan visa sig vara motiverat bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kunna medge undantag från de nya bestämmelserna. Jag avser att föreslå Kungl. Maj:t att i fråga om de minsta och de största bilarna medge sådana undantag att tillämpningsområdet för de nya reglerna i stort sett blir detsamma som ledningsgruppen föreslagit.

Ledningsgruppens förslag om en successiv skärpning av kraven på nya bensindrivna bilar kan jag f. n. inte ta slutlig ställning till. Jag vill emellertid i detta sammanhang framhålla önskvärdheten av att skärpningar snart kommer till stånd. Den av mig föreslagna nya bestämmelsen i VTF rörande bensinbilar är avfattad så att den ger Kungl. Maj:t möjlighet att, när tillräckligt underlag för skärpningar föreligger, meddela föreskrifter härom.

I fråga om bilar av 1970 och tidigare års modell — äldre bilar — innebär ledningsgruppens förslag att avgasernas koloxidhalt vid tomgång skall begränsas så att den inte överskrider 4,5 volymprocent. Som ledningsgruppen visat kan ett sådant krav i de allra flesta fallen tillgodoses genom en finjustering av förgasarens tomgångsinställning och av tändningsutrustningen på bilarna. Bestämmelser av i allt väsentligt samma innebörd har nyligen införts i Förbundsrepubliken Tyskland i fråga om bilar som tas i bruk

den 1 januari 1969 eller senare. Också inom ECE har sådana bestämmelser föreslagits.

Någon annan åtgärd än en finjustering av förgasarens tomgångsinställning och av tändningsutrustningen för att minska avgasproblemen hos äldre bilar torde f. n. inte vara praktiskt genomförbar. Sådan justering kan, som framgår av ledningsgruppens utredning, i allmänhet inte anses vara nämnvärt betungande för bilägaren. Denne torde i de flesta fallen göra vissa bränsleekonomiska vinster. Genom att vidta åtgärder av det här slaget på äldre bilar vinner man på relativt kort tid en inte oväsentlig förbättring från luftvårdssynpunkt. I den mån åtgärden inte kan vidtas på visst fordon av tekniska skäl bör dispens kunna medges. Jag förordar därför att även ledningsgruppens nu ifrågavarande förslag — som vid remissbehandlingen fått ett i stort sett positivt mottagande — genomförs.

I sitt remissyttrande över ledningsgruppens förslag har AB Svensk bilprovning pekat på svårigheter att vid kontroll av koloxidhalten vid tomgång enkelt och snabbt få fram tillförlitliga mätvärden. Bolaget har gjort vissa ytterligare undersökningar men enligt vad jag erfarit är de påtalade problemen ännu inte fullständigt lösta. Ledningsgruppen avser att i samarbete med bolaget fortsätta utredningsarbetet. Det saknas emellertid anledning anta annat än att de föreliggande praktiska svårigheterna skall kunna bemästras och att ett enkelt kontrollsystem som samtidigt ger tillräckligt noggranna resultat skall kunna utarbetas. Jag avser att noga följa utredningsarbetet och räknar med att detta slutförs utan dröjsmål. De föreslagna bestämmelserna rörande äldre bilar bör genomföras så snart detta skett.

Som ledningsgruppen föreslagit bör bestämmelserna rörande koloxidutsläppet vid tomgång i princip avse alla bensindrivna bilar av 1970 eller tidigare års modell. Undantag bör dock kunna medges för de minsta och de största fordonen så att tillämpningsområdet för de nya bestämmelserna blir i stort sett detsamma som ledningsgruppen föreslagit.

Den i det föregående förordade allmänna bestämmelsen i 3 § 1 mom. j VTF om anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna från bensindrivna bilar kan tjäna som underlag också för kravet att förgasare och tändningsutrustning på äldre bilar skall vara finjusterade. Bestämmelsen bör, med hänsyn till vad jag anfört, såvitt avser bilar av 1970 eller tidigare års modell träda i kraft vid tidpunkt som Kungl. Maj:t bestämmer. De närmare föreskrifter som behövs för dessa fordon ankommer det på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela. Kungl. Maj:t bör dock meddela de grundläggande föreskrifterna om de krav som nu ifrågavarande bilar skall uppfylla. Det tidigare för bilar av 1971 eller senare års modell preciserade behovet av undantag från de nya bestämmelserna föreligger också, såsom nyss angetts, i fråga om bilar av 1970 eller tidigare års modell. Undantagsbestämmelsen bör därför utformas så att den omfattar båda kategorierna.

Kontrollen av efterlevnaden av de föreslagna reglerna om begränsning av föroreningarna i avgaser från bensindrivna bilar kommer i fråga om nya fordon att ske vid registrerings- eller typbesiktning.

Även kontrollbesiktning bör omfatta en kontroll av att de föreslagna kraven är uppfyllda. Den i prop. 1968:124 förutsatta ändringen av 55 § VTK tillgodoser detta önskemål också i fråga om avgaser från bensindrivna bilar. I samma proposition har föreslagits vissa ändringar i 24 § 3 mom. VTF. Detta förslag är så utformat att någon ytterligare ändring med anledning av bestämmelser rörande avgaser från bensindrivna bilar inte behövs. Någon ändring av VTF för att möjliggöra avgaskkontroll vid flygande inspektion behövs inte.

De krav som skall ställas på anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna är, såsom jag förut nämnt, avsedda att framgå av bestämmelser som meddelas av Kungl. Maj:t. Såvitt avser bilar av 1971 eller senare års modell har ledningsgruppen anfört att det av praktiska skäl till en början kan bli nödvändigt att vid kontrollbesiktning och flygande inspektion tillämpa andra normer än vid registrerings- eller typbesiktning. Ledningsgruppen har emellertid i anslutning härtill förklarat att frågan om metoderna för avgaskkontroll av bilar med system för att begränsa föroreninghalten i avgaserna skall utredas ytterligare. Jag anser mig därför inte i detta sammanhang böra ta ställning till de krav som bör ställas på bilar av 1971 eller senare års modell vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. Så snart tillräckligt underlag för ett ställningstagande föreligger, avser jag att föreslå Kungl. Maj:t att meddela de föreskrifter som behövs. Det ankommer på myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela närmare anvisningar rörande kontroll av avgasutsläpp vid kontrollbesiktning och flygande inspektion.

De undantag från de nya bestämmelserna i 3 § 1 mom. j VTF som är påkallade för utländska bensindrivna bilar med turistvagnslicens bör meddelas med stöd av den i det föregående förordade undantagsbestämmelsen.

De nya bestämmelserna om bensindrivna bilars bekaffenhet och utrustning som jag förordat kommer att omfattas av straffbestämmelserna i 65 § VTF. Bristfällighet som är av ringa betydelse är straffri enligt dessa bestämmelser. Beträffande bristfällighet hos anordning för att begränsa halten av föroreningar i avgaserna från dieseldrivna bilar har i prop. 1968:124 anförts att frågan om straffrihet bör bedömas efter de riktlinjer som gäller, när det skall avgöras vid besiktning om ett fel är att anse som ringa. Samma bedömningsgrund bör tillämpas i fråga om bristfällighet hos motsvarande anordning på bensindrivna bilar.

I prop. 1967:166 anförde föredragande departementschefen att det låg nära till hands att införa en generell bestämmelse om f ö r b u d m o t t o m-

g å n g s k ö r n i n g. I sammanhanget hänvisades till den bestämmelse som meddelats för Stockholms stad med stöd av hälsovårdsstadgan och till en uppgift att liknande bestämmelser övervägdes också i vissa andra städer. Det framhölls vidare att en generell bestämmelse skulle kunna ge vissa fördelar också i andra hänseenden. Ett förbud utformat så att förare inte tilläts lämna sin bil med motorn gående kunde antas i någon mån minska antalet bilstölder och förebygga vissa barnolyckor. Det framhölls emellertid att frågan måste utredas ytterligare.

I och för sig framstår det som tämligen självklart att föraren inte bör lämna motorfordon vars motor är i gång. Som framhållits under remissbehandling av ledningsgruppens förslag skulle det emellertid med en regel av denna innebörd troligen bli betydande tolknings- och bevisproblem vid tillämpningen. En regel av samma innebörd som det förbud mot tomgångskörning under längre tid än tre minuter som gäller i Stockholm skulle ha vissa fördelar bl. a. från dessa synpunkter. Från en generell sådan regel skulle det emellertid bli nödvändigt att göra åtskilliga undantag. Härtill kommer att behovet av en sådan regel och behovet av undantag därifrån varierar lokalt. Såvitt hittills föreliggande material utvisar gäller allmänt att tomgångskörning av uppställda bilar som orsak till luftföroreningarna spelar en förhållandevis liten roll i större delen av landet. Vad jag nu har sagt talar för att man i vart fall tills vidare bör avstå från särskild reglering av tomgångskörning i VTF och att frågan således liksom hittills får regleras genom föreskrifter i lokala hälsovårdsordningar.

Ledningsgruppen har också föreslagit att åtgärder vidtas för att begränsa blyhalten i bensin och har därvid som tänkbara metoder angett beslut i administrativ ordning om en successiv sänkning av den högsta tillåtna blyhalten samt införande av en särskild avgift på blyet i bensinen.

Frågan om sänkning av den högsta tillåtna blyhalten i motorbränsle prövas f. n. av giftnämnden, som med stöd av giftförordningen den 14 december 1962 (nr 702) kan föreskriva en lägre blyhalt som villkor för att motorbränsle som är försatt med bly inte skall betecknas som hälsofarlig vara.

De föreslagna bestämmelserna beträffande bilar av 1971 eller senare års modell medför, enligt vad ledningsgruppen uppgivit och trafiksäkerhetsverket vitsordat, ett visst behov av kompletterande utrustning och personalförstärkning på trafiksäkerhetsverkets typbesiktningstation. Jag avser att ta upp denna fråga i senare sammanhang.

I anledning av propositionen nr 160 har till utskottet inkommit en skrift från Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening. Föreningen hemställer sammanfattningsvis att utskottet uttalar

att de svenska tillämpningsföreskrifterna till de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen utformas så att största möjliga hänsyn tas till det arbete på bilavgasområdet som bedrivs inom FN:s europakommission; samt

att anvisningar för dispensgivningen utformas så att biltillverkarna medges längre tidsfrist än som föreslagits för införande av avgasbegränsande utrustning för modeller, för vilka sådan utrustning i dag ej finns utvecklade.

Utskottet

I propositionerna framläggs förslag till ändringar i vägtrafikförordningen som syftar till att åstadkomma begränsning av luftföroreningar genom avgaser från diesel- och bensindrivna bilar.

I de vid riksdagens början väckta motionerna I: 28 av herr Werner och II: 37 av herr Hermansson m. fl. hemställas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall begära förslag till lagstiftning om avgasrenare på bensin- och dieseldrivna motorfordon fr. o. m. den 1 januari 1969.

Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot författningsförslagen. Motionerna får i allt väsentligt anses ha tillgodosetts genom propositionerna.

Utskottet får på grund av det anförda hemställa

A. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäler att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot propositionerna nr 124 och 160; samt

B. att motionerna I: 28 och II: 37, såvitt avser det däri vid 5 upptagna yrkandet, icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 december 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp), Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Knut Johansson (s), Ebbe Ohlsson (h), Nils-Eric Gustafsson (cp), Åkesson (fp) och fru Landberg (s);

från andra kammaren: herrar Levin (s), Nyberg (fp), Grebäck (cp), Tobé (fp), Svenning (s), fröken Anderson i Lerum (s), fru Ekroth (s) och herr Krönmark (h).