

Nr 25

Utlåtande i anledning av väckta motioner om obligatorisk avgasrenare på motorfordon.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 123 i första kammaren av herr *Sörenson* och nr 167 i andra kammaren av herr *Wiklund m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställs »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om snabbutredning och förslag till 1967 års riksdag om obligatoriskt utrustande av nya motorfordon med särskilda avgasrenande anordningar».

Över motionerna, för vilkas innehåll nedan redogöres, har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtande från statens luftvårdsnämnd. Därjämte har på begäran av utskottet yttrande över motionerna avgivits av Föreningen för allmän hälsovård.

Gällande bestämmelser m. m.

Svensk rätt

Enligt 58 § vägtrafikförordningen skall förare av motordrivet fordon i görligaste mån tillse att fordonet inte utsläpper rök eller gas i sådan mängd att olägenhet uppstår därav.

Utländsk rätt

Bestämmelser om begränsning av förorening från motorfordon finns i Californien beträffande bilar av tidigast 1966 års modell och i staten New York (Se »A compilation of Selected Air Pollution Emission Control Regulations and Ordinances», utgiven i maj 1965 av U.S. Department of Health, Education, and Welfare). Av intresse för svenska förhållanden är de som gäller avgaserna beträffande bilar i Californien (s. 94—95). Det bör observeras att bestämmelserna endast gäller bilar med cylindervolym över 2,3 l, varigenom de flesta europeiska bilar icke berörs. Enligt förslag i »Federal Register» av den 31 december 1965 avses bestämmelser på området utfärdas att gälla hela U.S.A. för bilar fr. o. m. 1968 års modeller och även omfatta bilar med mindre cylindervolym. Såvitt känt förekommer ingen motsvarande lagstiftning i andra länder.

Frågans tidigare behandling

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 19 november 1965 har chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt *Aktiebolaget Atomenergi* att genomföra ett utvecklingsarbete på bilavgasområdet i huvudsaklig överensstämmelse med det program och de riktlinjer, som redovisats i en till grund för bemyndigandet liggande promemoria. Syftet med utvecklingsarbetet är bl. a. att möjliggöra effektivare åtgärder för att minska skadliga föroreningar i bilavgaser och få tekniskt underlag för utformning av här för erforderliga bestämmelser.

I nämnda promemoria anföres bl. a. följande.

Luftförorening genom bilavgaser är ett utpräglat tätortsproblem, som uppstår då en viss trafiktäthet uppnåtts.

Den kritiska gränsen för trafiktätheten ur luftföroreningssynpunkt liksom föroreningens problemets karaktär varierar avsevärt från en ort till en annan beroende på sådana faktorer som meteorologi och stadsplanering. I Los Angeles är det den fotokemiska smogen, vilken bildas under inverkan av det starka solljuset, som är det stora problemet. I Sverige är det framförallt de höga koloxidhalterna på trånga gator, särskilt i samband med trafikstockningar, som oroar. Även blyhalterna har nyligen aktualiserats som en hälsofara. Dessa problem uppstår som en följd av att våra stadscentra är olämpliga för biltrafik.

Även om en utbyggnad av de kollektiva transportmedlen och en samtidig begränsning av biltrafiken i de centrala delarna av städerna skulle komma till stånd, framstår en sänkning av avgasernas halt av föroreningar som nödvändig. Bestämmelser för högsta tillåtet utsläpp från fordon bör därför snarast utarbetas. Hänsyn måste därvid tagas till den körcykel, för vilken svenska avgasnormer skall gälla. För att det tekniska underlaget för erforderliga bestämmelser och instruktioner med syfte att minska skadliga föroreningar i bilavgaser skall kunna erhållas bör det utöver det forskningsarbete som f. n. bedrivs beträffande avgasernas hälsovådlighet m. m. även komma till stånd ett utvecklingsarbete beträffande bilarnas motorer o. dyl.

Arbetet bör i första hand ta sikte på att överföra utländska, framförallt amerikanska rön till svenska förhållanden men ett visst mått av självständigt konstruktionsarbete bör ingå, varvid bl. a. den svenska bilindustriens erfarenheter och kunskaper på området bör beaktas.

En undersökning har visat att ifrågavarande utvecklingsarbete lämpligen bör utföras vid AB Atomenergis anläggningar i Studsvik. En förläggning av verksamheten till Studsvik erbjuder många fördelar. Där finns en utbyggd basorganisation, lämplig lokal för motorlaboratoriet, möjlighet att disponera kontorslokaler i anslutning till laboratoriet, utrymme på det kemiska laboratoriet, välutrustad verkstad samt ledig kapacitet på forskningslaboratorierna. Dessutom finns expertis och arbetskraft tillgänglig för de nödvändiga installationerna.

Utvecklingsarbetet beräknas vara avslutat inom en femårsperiod. Det bör påbörjas så snart som möjligt. Kostnaderna torde böra avräknas mot automobilskattemedlen.

Genom beslutet den 19 november 1965 bemyndigades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att för ifrågavarande ändamål av anslaget till byggande av riksvägar till Aktiebolaget Atomenergi utbetala dels högst 2 000 000 kronor för anskaffning av den särskilda utrustning m. m., som erfordras för utvecklingsarbetet, dels medel till de på innevarande budgetår belöpande driftkostnaderna, dock högst 350 000 kronor. Vidare bemyndigades chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga att ingå i en ledningsgrupp, som skall leda utvecklingsarbetet. Den 24 november 1965 uppdrog departementschefen åt sju personer att ingå i ledningsgruppen och åt civilingenjören G. Gerhardsson att i egenskap av ordförande leda gruppens arbete. Det antecknas att Gerhardsson är ledamot i luftvårdsnämnden.

Enligt Aktiebolaget Atomenergis åtagande genomförs arbetet vid bolagets anläggningar i Studsvik.

Slutligen må nämnas att *statens luftvårdsnämnd* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i skrivelse den 24 november 1965 till hälsovårdsnämnderna i städerna rekommenderat vissa åtgärder för att minska olägenheterna av avgaser från dieseldrivna bussar vid de lokala trafikföretagen, nämligen noggrann motorkontroll, användning av lätt dieselbränsle och utsläppande av avgaserna i fordonens takhöjd.

Motionerna

Motionärerna framhåller att den tid om fem år, som är anslagen för expertarbetet vid Studsvik med syfte att få fram lämpliga reningssystem för bilar, är alltför lång. Situationen på bilavgasområdet förmenas redan nu vara i det närmaste outhärdlig i de stora tätorterna, särskilt sommartid. I motionerna framhålls att det i dagens läge torde finnas anordningar, som åtminstone kan nedbringa en av luftföroreningsfaktorerna, nämligen koloxidhalten i bilavgaserna, och som exempel nämns en av svenska forskare utexperimenterad förgasare.

Syftet med motionerna är att Kungl. Maj:t omedelbart skall ta initiativ till en provisorisk lagstiftning. Exempel på åsyftad lagstiftning uppges finnas i utlandet. Genom en sådan bör bilfabrikanter och bilimportörer åläggas att förse nya bilar med anordningar för avgasrening. Kostnaderna förmodas bli måttliga. En snabbutredning bör på riksdagens hemställan tillsättas så att förslag i ämnet kan föreläggas 1967 års riksdag.

För motionernas fullständiga innehåll hänvisas till motionen II: 167.

Remissyttrandena

Motionerna avstyrkes av *statens luftvårdsnämnd*. *Föreningen för allmän hälsovård* anser de genom motionerna aktualiserade åtgärderna snarast böra

vidtagas men ifrågasätter lämpligheten av att föregripa expertgruppens arbete.

Luftvårdsnämnden, som framhåller att den från sin tillkomst följt utvecklingen utomlands på förevarande område och att den är representerad i nämnda expertgrupp, anför bl. a. följande.

Med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i vårt land jämfört med USA vad gäller fordonspark, körförhållanden och meteorologiska betingelser kan de amerikanska bestämmelserna inte utan vidare överföras till Sverige. Ett förslag om utrustande av nya motorfordon med avgasrenande anordningar bör därför föregås av en undersökning som närmare klarlägger vilken effekt en sådan åtgärd skulle ha på luftförorenings-situationen särskilt i våra större tätorter. Enligt vad luftvårdsnämnden inhämtat har den nämnda expertgruppen beslutat att med högsta prioritet starta undersökningar av körmönster inom vissa storstadsområden. Redan under innevarande år kan resultat antagas föreligga som möjliggör ett preliminärt bedömande av huruvida de amerikanska bestämmelserna med framgång kan tillämpas i Sverige. Det bör också vara möjligt för expertgruppen att på relativt kort tid skaffa sig en uppfattning om effektiviteten hos de svenska och utländska konstruktioner för avgasrening som idag finns tillgängliga. Ett ställningstagande till frågan om obligatoriska avgasrenare torde därför kunna fattas inom betydligt kortare tid än den i motionen angivna perioden om 5 år.

Föreningen för allmän hälsovård framhåller följande.

Om obligatorisk avgasrenare föreskrives måste hänsyn tagas till för vårt land speciella förhållanden. Det torde inte vara möjligt att på basen av enbart utländska erfarenheter föreskriva omedelbara reningsåtgärder. Icke heller kan den i motionen omnämnda och av svenska forskare föreslagna metodiken accepteras utan föregående prövning.

Det finns all anledning anta att den expertkommission som erhållit regeringsuppdrag att prova ut lämpliga reningsystem för bilar kommer att arbeta med största möjliga skyndsamhet och väl kan tänkas avge delutlåtande före femårsperiodens slut.

Utskottet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 19 november 1965 har chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt Aktiebolaget Atomenergi att genomföra ett utvecklingsarbete på bilavgasområdet. Syftet med arbetet är bl. a. att möjliggöra effektivare åtgärder för att minska skadliga föroreningar i bilavgaser och få tekniskt underlag för utformning av härför erforderliga bestämmelser. Arbetet skall i första hand grundas på utländska, framför allt amerikanska rön, samt avse en utveckling och anpassning av dessa till svenska förhållanden. Utvecklingsarbetet leds av en särskild expertgrupp. Arbetet, som genomförs vid bolagets anläggningar i Studsvik, beräknas enligt för verksamheten uppdragna riktlinjer vara avslutat inom en femårsperiod.

Med hänsyn till de otillfredsställande förhållanden som råder på förevarande område, särskilt sommartid i tätorterna, framhåller motionärerna att nämnda tid om fem år är alltför lång. Det ifrågasätts om det icke i dagens läge finns tekniska anordningar som åtminstone till viss del kan minska föroreningen från avgassystem. Motionärerna, som bl. a. pekar på en av svenska forskare utexperimenterad förgasare, hemställer om snabbutredning samt förslag till 1967 års riksdag om obligatoriskt utrustande av nya motorfordon med avgasrenande anordningar.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen är den kritiska gränsen för trafiktätheten från luftföroreningssynpunkt beroende av sådana faktorer som meteorologi och stadsplanering. Förhållandena kan därför gestalta sig på mycket varierande sätt från ort till annan. I Los Angeles exempelvis, där liksom på annat håll i USA bestämmelser till motverkande av luftförorening från bilar finns, är den under inverkan av det starka solljuset bildade fotokemiska smogen det stora problemet. I Sverige däremot uppges framför allt de höga koloxidhalterna liksom blyhalterna utgöra den stora hälsofaran särskilt på trånga gator och vid trafikstockningar. Den från dieseldrivna fordon härrörande svaveldioxidhalten i luften bör även nämnas i sammanhanget. Med hänsyn till de skilda förhållanden som råder mellan svenska och amerikanska förhållanden inte bara i nyssnämnda avseenden utan även med hänsyn till skiljaktigheterna vad gäller fordonspark och körförhållanden kan enligt vad luftvårdsnämnden anfört i sitt remissvar de amerikanska föreskrifterna inte utan närmare undersökning överföras till Sverige. Redan under innevarande år uppges emellertid den nämnda expertgruppen kunna framlägga resultat av en undersökning som kan utgöra underlag för en preliminär bedömning huruvida dessa bestämmelser kan tillämpas i vårt land. Expertgruppen bör också enligt luftvårdsnämnden på en relativt kort tid kunna skaffa sig en uppfattning om effektiviteten hos förekommande svenska och utländska konstruktioner för avgasrening som i dag finns tillgängliga. Ett ställningstagande till frågan om obligatoriska avgasrenare anses därför kunna fattas inom betydligt kortare tid än fem år. Utöver det nu anförda vill utskottet endast framhålla att luftvårdsnämnden och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i november 1965 i skrivelse till hälsovårdsnämnderna i städerna rekommenderat vissa åtgärder för att minska olägenheterna av avgaser från dieseldrivna bussar vid de lokala trafikföretagen.

Utskottet instämmer i motionernas syfte att snarast möjligt få till stånd effektiva åtgärder på området. Av det anförda framgår emellertid, att det som underlag för sådana åtgärder nödvändiga utredningsarbetet redan igångsatts. Utskottet anser sig kunna utgå ifrån, att därest utredningsresultaten föranleder därtill åtgärder av lagstiftnings- eller annan natur vidtages redan innan det anbefallda utvecklingsarbetet blivit i sin helhet genomfört.

Vid sådant förhållande anser utskottet att något riksdagens uttalande i vart fall för närvarande inte är erforderligt i frågan.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 123 och II: 167, icke måtte
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 mars 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, Wirmark* och Lidgard;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg*, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Svenning, Franzén i Träkumla* och Krönmark.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.