

Nr 160

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 25 oktober 1968.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Svante Lundkvist

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

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* 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 bränsleinsprutningspumpen;

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.

¹ Omtryckt 1967:856.

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

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland,
i statsrådet på Stockholms slott den 25 oktober 1968.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från bensindrivna bilar, m. m., och anför.

Inledning

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, bilskattentredningen, Stockholms och Göteborgs släder, 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 riksförbund och Tjänstemännens centralorganisation (TCO). Socialstyrelsen har bifogat yttranden från en ledamot av styrelsens vetenskapliga råd, länsläkaren i Kro-

nobergs 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 skulle 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

Bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som syftar till att begränsa luftföroreningar från motorerna infördes år 1967, då 3 § 1 mom. j vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF — fick ändrad lydelse (prop. 1967: 166, 3LU 62, rskr 404, SFS 1967: 856). Ändringen som trädde i kraft den 1 januari 1968 innebär att bil med bensindriven motor skall vara försedd med effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation). Överträdelse av denna bestämmelse straffas enligt 65 § VTF med böter, högst 500 kronor. Bestämmelsen gäller inte i fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1968 eller tidigare års modell. I fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1969 eller senare års modell kan Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer medge undantag från bestämmelsen.

Vid registreringsbesiktning, som i princip skall föregå registrering av bl. a. motorfordon, skall prövas om fordonet är i föreskrivet skick (14 § 1 mom. VTF). Olika typer av motorfordon kan enligt 15 § bli föremål för typbesiktning. Under vissa förutsättningar skall fordon som tillhör fordonstyp som blivit typbesiktigad anses vara godkänt vid registreringsbesiktning. För kontroll av att fordon som tillhör typ som typbesiktigats stämmer överens med typfordon får sådant fordon enligt 28 § vägtrafikungörelsen den 7 december 1951 (nr 743) — VTK — tas ut för undersökning hos tillverkare eller generalagent. Registrerat motorfordon skall kontrollbesiktigas i den ordning som föreskrivs i 24 § VTF. Vid kontrollbesiktning skall undersökas om fordonet är i trafiksäkert skick (55 § 2 mom. VTK). Fordonet skall godkännas om det är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av endast ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Blir fordonet inte godkänt vid kontrollbesiktningen kan antingen körförbud meddelas eller föreläggande utfärdas för fordonsägaren att avhjälpa anmärkta brister och inom viss tid på nytt inställa fordonet för kontrollbe-

siktning. Vid flygande inspektion enligt 23 § VTF meddelas körförbud om fordon är behäftat med allvarliga brister. Är bristerna mindre allvarliga kan förrättningsmannen i stället meddela fordonsägaren ett föreläggande eller göra ett påpekande eller en erinran om det anses vara tillräckligt. Föreläggande kan avse skyldighet att avhjälpa anmärkta brister och inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning eller, om bristerna är av bara ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, att inom samma tid genom intyg från polisman eller reparatör eller på annat tillförlitligt sätt styrka att bristerna blivit avhjälpta.

Enligt 58 § VTF skall förare av motorfordon i görligaste mån tillse att fordonet inte släpper ut gas eller rök i sådan mängd att olägenhet uppstår. Vidare förbjuds användningen inom tätbebyggt område av aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning. Sistnämnda bestämmelse gäller sedan den 1 januari 1968. Bestämmelserna i 58 § är straffsanktionerade i 67 § VTF som för överträdelse föreskriver böter, högst 500 kronor.

Enligt hälsovårdsstadgan den 19 december 1958 (nr 663) ankommer det på kommun att handha och på hälsovårdsnämnden att utöva det närmaste inseendet över allmänna hälsovården inom kommunen. Särskilda bestämmelser angående kommuns och hälsovårdsnämnds befattning med luftvården finns f. n. inte i hälsovårdsstadgan. Ansvaret för den allmänna hälsovården anses emellertid ändå innefatta skyldighet att vidta åtgärder också för att motverka luftföroreningar. För att detta skall komma till tydligt uttryck har i förslag till lagstiftning angående skydd mot miljöfarlig verksamhet som remitterats till lagrådet den 25 juli 1968 förordats en ändring i 38 § hälsovårdsstadgan, i vilken bestämmelse hälsovårdsnämnd f. n. åläggs att tillse att erforderliga och skäliga åtgärder vidtas för att motverka vattenförorening. Enligt förslaget skall skyldigheten avse också luftförorening, buller och andra sådana störningar i kommunen.

Behövs ytterligare föreskrifter om allmänna hälsovården för kommun eller del av kommun kan kommunen enligt 65 § meddela sådana föreskrifter i lokal hälsovårdsordning. Sådan föreskrift får dock inte avse förhållande som reglerats genom annan allmän författning än stadgan. Vid meddelande av föreskrift skall tillses att genom föreskriften inte läggs onödigt tvång på allmänheten eller görs obefogad inskränkning i den enskildes frihet. Genom föreskrift i lokal hälsovårdsordning får hälsovårdsnämnd bemyndigas att medge undantag från vissa i stadgan meddelade särskilda bestämmelser och från föreskrifterna i hälsovårdsordningen (66 §). Till ledning för utarbetande av lokal hälsovårdsordning har Kungl. Maj:t fastställt en normalhälsovårdsordning (SFS 1959:440). Föreskrift i lokal hälsovårdsordning får inte utan särskilt skäl innebära väsentlig avvikelser från motsvarande bestämmelser i normalhälsovårdsordningen (67 §). Lokal hälsovårdsordning antas av kommuns fullmäktige på förslag av hälsovårdsnäm-

den eller efter dess hörande. Fullmäktiges beslut om antagande av lokal hälsovårdsordning skall underställas länsstyrelsen. Underlåter fullmäktige att anta lokal hälsovårdsordning av innehåll som länsstyrelsen finner erforderligt, kan länsstyrelsen förordna i ämnet men skall i så fall underställa sitt beslut Kungl. Maj:ts prövning. Motsvarande gäller om ändring och upphävande av lokal hälsovårdsordning (68 §).

Förseelse mot lokal hälsovårdsordning straffas enligt 84 § med böter, högst trehundra kronor, eller, om förseelsen avsett åliggande av större vikt eller förorsakat avsevärd skada eller olägenhet, dagsböter.

I hälsovårdsordningen för Stockholms stad har genom stadsfullmäktiges av överståthållarämbetet fastställda beslut den 16 maj 1966 förts in en bestämmelse (28 a §) som trädde i kraft den 1 augusti 1966 och som innebär att tomgångs- och varmkörning utomhus av motorfordon, som ej befinner sig i trafikkö, får äga rum under högst tre minuter inom stadens planlagda område.

Prop. 1968:124

I propositionen har jag på grundval av ledningsgruppens utredning rörande dieselavgaser förordat vissa nya bestämmelser för att begränsa luftföreningar genom avgaser från dieseldrivna bilar. Jag har sålunda förordat att 3 § 1 mom. j VTF kompletteras med en generell bestämmelse att bil med dieseldriven motor 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. Vidare har jag i propositionen förordat att i 3 § 1 mom. j införs en bestämmelse om att bränsleinsprutningspumpen på dieseldriven bil skall vara plomberad. Frågan huruvida anordning, som skall hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt, är effektiv har i propositionen förutsatts skola bedömas med utgångspunkt i prov av röktätheten hos avgaserna, varvid vissa gränsvärden inte får överskridas. Det har förutsatts att de gränsvärden som skall gälla vid registrerings- och typbesiktning fastställs av Kungl. Maj:t. Jag har vidare förordat att bestämmelserna om kontrollbesiktning ändras så att kontrollbesiktning i fortsättningen omfattar också kontroll av att kraven på anordningar för att begränsa luftföreningarna från motorn är uppfyllda. I fråga om kontrollen vid sådan besiktning och vid flygande inspektion har jag förutsatt att av ledningsgruppen föreslagna högre gränsvärden skall kunna godtas. I denna del har jag anfört.

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 slutanvevhusventilation 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.

Jag har vidare anfört i propositionen att det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att närmare ange metoderna för mätning av röktätheten och att meddela särskilda föreskrifter som är nödvändiga för att de fastställda gränsvärdena inte skall överskridas.

I fråga om plomberingen av bränsleinsprutningspump har jag uttalat att vissa grundläggande bestämmelser bör meddelas av Kungl. Maj:t och närmare föreskrifter av trafiksäkerhetsverket, som också bör utöva viss kontroll över att plombering sker på föreskrivet sätt.

De nya bestämmelserna i VTF har i propositionen föreslagits skola med undantag för fall av ringa betydelse omfattas av straffbestämmelsen i 65 § VTF.

Bestämmelserna har föreslagits skola träda i kraft den 1 juli 1969. De bestämmelser som skall meddelas av Kungl. Maj:t har förutsatts skola gälla från och med samma dag. Med hänsyn bl. a. till att äldre fordon i vissa fall inte kan uppfylla de nya kraven har jag vidare förordat att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer skall få medge undantag från de nya bestämmelserna. Avsikten är, enligt vad som samtidigt anförts, att trafiksäkerhetsverket skall pröva sådana frågor.

I fråga om utländska fordon som brukas tillfälligt i Sverige med stöd av

bilavgaslicens har i propositionen anförts att trafiksäkerhetsverket lämpligen bör bedöma vilka undantag från de nya bestämmelserna som påkallas för sådana fordon.

Internationellt arbete

USA

Bilavgasproblemet har länge varit framträdande i USA. I Kalifornien fastställdes år 1960 vissa gränsvärden för avgasutsläpp. Lagen kunde dock tillämpas först i fråga om 1966 års bilmodeller. Enligt en federal lag som tillämpas på 1968 och 1969 års bilmodeller gäller vissa gränsvärden för koloxid- och kolväteutsläpp från bensindrivna bilar vid körning enligt en föreskriven körcykel som motsvarar genomsnittskörning i Los Angeles-området (USA-prov). Gränsvärdena är genomsnittsvärden, vilket innebär att de avser det genomsnittliga utsläppet vid prov av många fordon. Vissa fordon kan vid sådant prov alltså tillåtas ha högre värden i den mån det kompenseras av lägre värden hos andra fordon. Gränsvärdena är följande:

Cylindervolym	Koloxid (volymprocent)	Kolväten (cm ³ per m ³)
0,82—1,64 liter	2,3	410
1,65—2,29 liter	2,0	350
över 2,29 liter	1,5	275

För 1970 och senare års bilmodeller gäller skärpta bestämmelser. Dessa föreskriver för bilar med en cylindervolym av minst 0,82 liter och en vikt av högst 2 720 kg gränsvärden som i princip är oberoende av bilens storlek. För koloxid är gränsvärdet 14,3 g/km och för kolväten 1,37 g/km. Också dessa gränsvärden är genomsnittsvärden. Utsläppets storlek bestäms genom att de uppmätta halterna multipliceras med avgasmängden. Denna beräknas schematiskt i förhållande till bilens vikt. Den schematiska beräkningen, som gynnar stora bilar, har uppgivits vara ett provisorium i avvaktan på att det blir praktiskt möjligt att mäta den verkliga storleken av avgasmängden. För bilar med en vikt som överstiger 2 720 kg föreskrivs gränsvärdena 1,5 volymprocent koloxid och 275 cm³ per m³ kolväten.

För Kalifornien har med hänsyn till där rådande meteorologiska förhållanden fastställts strängare föreskrifter med avseende på bilar av 1970 och senare års modell. Skillnaden består i att de gränsvärden, som enligt federala bestämmelser är genomsnittsvärden, i Kalifornien inte får överskridas av något fordon. De är alltså maximivärden.

Japan

I Japan gäller för 1967 och senare års bilmodeller, men i praktiken först från och med 1968 års modeller, ett gränsvärde (maximivärde) på 3 % för utsläpp av koloxid vid körning enligt en japansk körcykel. Denna avser att spegla körförhållandena vid stark trafik med köbildningar och skiljer sig därför väsentligt från den amerikanska körcykeln. Bestämmelserna begränsar endast koloxidhalten i avgasutsläppet. Man anser sig emellertid härigenom ha begränsat även kolvätehalten. Gränsvärdet torde komma att sänkas gradvis i framtiden.

Europa

I flera europeiska länder övervägs f. n. förslag till bestämmelser om bilavgaser. Bestämmelserna torde emellertid i de flesta fall inte komma att införas förrän normer antagits om ett provningsförfarande grundat på ett gemensamt europeiskt körmönster. Normer för ett sådant prov — ECE-provet — har utarbetats inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) av ett särskilt arbetsutskott för motorfordons konstruktion (WP29), i vilket Sverige är representerat. Normerna, som väntas bli antagna av ECE i en rekommendation till regeringarna, bygger på körmönsterundersökningar som gjorts i ett stort antal europeiska städer, bl. a. i Stockholm och Göteborg.

De värden som erhålls vid ECE-prov är inte direkt jämförbara med värden från USA-prov. Anledningen härtill är bl. a. att de körcykler som ligger till grund för ECE-prov och USA-prov på väsentliga punkter skiljer sig från varandra.

Sedan ledningsgruppen lämnat sitt förslag om avgaser från bensindrivna bilar — som jag skall redogöra för i det följande — har bl. a. frågan om gränsvärden för utsläppet av koloxid och kolväten från bensindrivna bilar i maj 1968 behandlats av den särskilda rapportörgruppen (GRPA) inom ECE, i vilken grupp Sverige också är representerat. De svenska synpunkterna, som grundade sig på den utredning som legat till grund för ledningsgruppens förslag, vann inte gehör inom GRPA. Det preliminära förslag till rekommendation rörande tillåtna avgasutsläpp från nya bensindrivna bilar som man beslutade lägga fram överensstämmer inte med ledningsgruppens förslag. GRPA-förslaget innebär bl. a. att gränsvärdena för utsläpp av koloxid och kolväten varierar i förhållande till bilstorleken så att de är högre för stora än för mindre bilar. Två gränsvärden föreslås gälla, ett maximivärde vid typbesiktning och ett genomsnittsvärde vid kontroll av fordon ur den löpande produktionen. De föreslagna gränsvärdena — som avser ut-

släpp vid ECE-prov — medför enligt vad jag inhämtat från ledningsgruppen en genomsnittlig minskning av koloxidutsläppet från nya bilar av storleksordningen 20 % jämfört med nuvarande förhållanden. Minskningen skulle ungefär motsvara den som enligt gruppen kan vinnas — såsom kommer att utvecklas senare — genom en noggrann justering av förgasarens tomgångsinställning och av tändningsutrustningen på nuvarande bilar. Utsläppet av kolväten skulle med GRPA:s gränsvärden förbli oförändrat eller kunna öka något i jämförelse med nuvarande förhållanden.

Också frågan om begränsning av koloxidutsläppet vid tomgång behandlades av GRPA i maj 1968. Diskussionen resulterade i ett preliminärt förslag till rekommendation enligt vilket avgasernas koloxidhalt vid tomgång får uppgå till högst 4,5 volymprocent. Undantag från denna regel skall dock få göras i de fall då motorn är av sådan konstruktion att den inte kan fungera på ett tillfredsställande sätt efter att ha justerats för att uppfylla kraven på koloxidutsläppet. I förslaget förordas att bestämmelserna inte skall tillämpas på motorfordon som är utrustade med avgasrenande system. Vidare föreslås med hänsyn till variationer i mätningmetodernas noggrannhet att koloxidhalter som överstiger gränsvärdet med en procent skall godtas. Därutöver innehåller förslaget vissa kortfattade föreskrifter angående förfarandet vid provtagning för kontroll av koloxidhalten.

I Förbundsrepubliken Tyskland har i år införts bestämmelser om avgasernas koloxidhalt vid tomgång som i allt väsentligt överensstämmer med GRPA-förslaget i frågan. Bestämmelserna var ursprungligen avsedda att gälla motorfordon av 1963 och senare års modell men begränsades vid den slutliga granskningen av författningsförslaget till att avse fordon som tas i bruk den 1 januari 1969 och senare. Undantagna från bestämmelserna är personbilar med en cylindervolym som inte överstiger 250 cm³ och andra motorfordon vilkas cylindervolym inte överstiger 800 cm³. Vidare kommer inom kort bestämmelser att utfärdas i förbundsrepubliken vilka från och med den 1 oktober 1970 föreskriver gränsvärden (maximivärden) för utsläpp av koloxid och kolväten vid typbesiktning och produktionskontroll. Bestämmelserna är tillämpliga på nya motorfordon som är konstruerade för en hastighet överstigande 50 km/tim. och vilkas cylindervolym överstiger 250 cm³ såvitt avser personbilar eller 800 cm³ då det gäller andra fordon. Gränsvärdena har ställts i relation till bränsleförbrukningen och är olika för typbesiktning och produktionskontroll. För koloxid utgör gränsvärdena 25 g per 100 g förbrukat bränsle vid typbesiktning och 35 g per 100 g förbrukat bränsle vid produktionskontroll. Motsvarande värden för kolväten är 1,5 g resp. 2,0 g per 100 g förbrukat bränsle. Värdena fastställs genom ECE-prov.

Ledningsgruppen

Vissa statistiska uppgifter

Ledningsgruppen redovisar en del statistiskt material. Av detta framgår att vid slutet av år 1966 det totala antalet bilar uppgick till ca 2 030 000 och personbilarnas antal till ca 1 880 000, motsvarande ca 93 % av totalantalet bilar. De bensindrivna bilarna utgjorde vid samma tidpunkt ca 95 % av det totala bilbeståndet. Ledningsgruppen framhåller att en mycket kraftig ökning av bilantalet skett i Sverige under de två senaste decennierna. Den huvudsakliga ökningen hänförs till personbilar vilkas antal har sexdubblats under femtonårsperioden 1951—1966. Antalet lastbilar har under samma period ökat med ca 50 % och antalet bussar med ca 40 %.

I fråga om personbilarna pekar ledningsgruppen på en tendens till övergång från småbilar till medelstora bilar. Bilarna med tjänstevikt mellan 1 100 och 1 600 kg utgjorde 19 % år 1956 och 31 % år 1964. Denna tendens motverkas emellertid i viss mån av att många familjer börjar hålla sig med två bilar, varvid den andra bilen vanligen är en mindre modell.

När det gäller lastbilar konstaterar ledningsgruppen en förskjutning mot dieseldrift under perioden 1956—1966. Medan 76,5 % av lastbilarna år 1956 var bensindrivna hade siffran år 1966 minskat till 54 %. Av de år 1966 nyregistrerade lastbilarna var 42,2 % bensindrivna. Också beträffande lastbilarna har en förskjutning mot tyngre fordon skett. Bensindriften dominerar dock helt hos lastbilar med maximallast upp till 4 000 kg.

Landets busspark är enligt ledningsgruppen i dag till drygt en fjärdedel bensindriven. Bensindriften används företrädesvis för mindre fordon och dominerar i fråga om bussar avsedda för maximalt 20 passagerare. Under de senaste åren har sådana bussar kraftigt ökat i antal.

Viss bränslestatistik läggs också fram i ledningsgruppens utredning. Bensinförbrukningen har enligt dessa uppgifter ungefär fördubblats under perioden 1955—1966 och uppgick år 1966 till 3 165 000 m³, motsvarande ca 1 600 liter per bil. Samma år förbrukades 56 000 m³ motorfotogen (exklusive flygdrivmedel), 900 000 m³ motorbrännolja (uppskattat värde för drift av motorfordon) och 17 167 000 m³ eldningsolja.

Luftföroreningar från bensinbilar

Om föroreningsmängderna från de enskilda fordonen anför ledningsgruppen att dessa i och för sig inte är särskilt stora. Det sammanlagda utsläppet av vissa föroreningar från den svenska bensinbilsparken uppgår emellertid till betydande mängder och har för år 1968 uppskattats till följande värden:

Koloxid	850 000 ton
Kolväten	140 000 ton
Nitrösa gaser	40 000 ton
Blyföreningar	2 500 ton

Bilar avger föroreningar från avgasrör, genom vevhusventilation och genom avdunstning av bränsle från tank och förgasare. Ledningsgruppen betecknar avgasutsläppen som de dominerande. Avgaserna innehåller bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxider, sot och blyföreningar. Hittills har närmare 200 skilda kemiska föreningar kunnat identifieras, av vilka de flesta är olika typer av kolväten eller delvis förbrända produkter av dessa. Vevhusgaserna består liksom det avdunstade bränslet till största delen av kolväten och små mängder av organiska blyföreningar.

I utredningen lämnas vissa ytterligare uppgifter om bl. a. verkningarna av enskilda ämnen eller grupper av ämnen som förekommer i bilavgaser.

Koloxid — som är en lukt- och färglös gas som bildas under förbränning av kolhaltiga ämnen vid otillräcklig lufttillförsel — har enligt ledningsgruppen vid mätningar i utomhusluft i svenska städer hittills inte påträffats i mängder som framkallar symptom på akut koloxidförgiftning hos friska personer. Personer som lider av sjukdomar som sänker blodets syretransporterande egenskaper, t. ex. hjärtsjukdomar, är troligen mera känsliga för koloxidpåverkan. Ledningsgruppen framhåller vidare att läkarvetenskapens uppfattning är delad i frågan om eventuella långtidseffekter av låga koloxidhalter. En annan fråga som sysselsätter forskningen är i vilken utsträckning koloxid kan inverka menligt genom att bindas till andra av kroppens ämnen än hemoglobinet. Något samband mellan koloxidpåverkan och trafikolyckor har inte kunnat påvisas. Den rådande osäkerheten om verkningarna av koloxid och om hur konstaterad påverkan skall tolkas återspeglas i skillnaderna mellan de hygieniska riktvärden för koloxid i utomhusluft som gäller utomlands. I USA tillåts sålunda mer än tio gånger så höga halter som i Sovjetunionen och Tjeckoslovakien.

Kolväten är en grupp av ämnen som bensinen är sammansatt av och finns i avgaserna som ett resultat av ofullständig förbränning. Kolväten deltar i bildningen av s. k. fotokemisk smog som uppstår i områden där luftcirkulationen under lång tid är dålig och solstrålningen kraftig. Fotokemisk smog förekommer i dag i de flesta större städer i USA. Den vållar stora ekonomiska förluster genom skador på växlighet, gummi och textilier men anses också förorsaka ökad mottaglighet för infektioner. Ledningsgruppen konstaterar att i Sveriges klimat risken för uppkomst av fotokemisk smog inte är stor men att med tilltagande utsläpp av kolväten och nitrösa gaser möjligheterna för bildning av sådan smog ökar. Delvis oxiderade kolväten och andra luktande och irriterande ämnen, såsom förångad bensin, påverkar välbefinnande och trivsel och skapar oro för hälsoeffekter hos allmänheten. Dålig lukt kan därför, framhåller ledningsgruppen, sägas vara en stressfaktor som indirekt är av medicinsk betydelse. Mycket långtgående åtgärder behövs emellertid för att ett stadscentrum skall bli fritt från avgasluft.

Kväveoxider eller nitrösa gaser är föreningar mellan syre och kväve. Kvävedioxid kan vid vissa koncentrationer verka nedsättande på tillväxthastig-

heten hos växter och den har vid koncentrationer, som dock ytterst sällan förekommer i utomhusluft, en slemhinneretande effekt. Högsta tillåtna värden på koncentrationer av nitrösa gaser, baserade på hälsoeffekter, finns i Sovjetunionen och i Tjeckoslovakien. I Kalifornien har föreslagits ett högsta kvävedioxidvärde för att motverka bildandet av fotokemisk smog och för att undvika missfärgning av luften. I Sverige har mätningar av nitrösa gaser företagits endast i mycket begränsad utsträckning.

Blyföreningar förekommer som oktantalshöjande tillsatser till bensin. De bildar partiklar som håller sig svävande i luften under lång tid. Enligt ledningsgruppen är det omtvistat huruvida de blyhalter som förekommer i storstädernas utomhusluft är en hälsofara. Riktvärden för maximal blyhalt i utomhusluft finns i Sovjetunionen och Tjeckoslovakien (0,7 mikrogram per m³ luft som dygnsmedelvärde). I Pennsylvania, USA, har nyligen ett betydligt högre riktvärde antagits, nämligen ett dygnsmedelvärde av 5 mikrogram per m³ luft. I Stockholm och Göteborg har under rusningstid uppmätts blyhalter av 3—4 mikrogram per m³.

Sotpartiklarnas mest påtagliga egenskap är deras nedsmutsande effekt. De har också stor betydelse från hygienisk synpunkt. Verkan av olika gasformiga föroreningar förstärks nämligen genom närvaron av partiklar. Något direkt samband mellan lungcancer och luftförorening har inte påvisats. Mätningar av sothalten och totalmängden stoft i utomhusluft i Göteborg under tiden november 1963—april 1964 gav vid handen att trafikens bidrag till luftföroreningarna utgjorde ungefär 50 %. Vid sotmätningar i Stockholm i samband med högertrafikomläggningen bekräftades detta resultat. På flera håll utomlands finns riktvärden för högsta tillåtna halt av sot och totalmängd partikulära föroreningar, så bl. a. i USA, Sovjetunionen och Tjeckoslovakien. Ledningsgruppen påpekar att vid en jämförelse med de utländska riktvärdena situationen i Göteborgs och Stockholms centrala delar är mindre tillfredsställande.

Sammanfattningsvis anför ledningsgruppen att det karakteristiska för luftföroreningarna genom bilavgaser är de stora lokala variationerna liksom det förhållandet att föroreningshalterna är högst i marknivå. Utförda mätningar och beräkningar har visserligen visat att föroreningshalterna på livligt trafikerade gator normalt inte når upp till nivåer som för enskilda ämnen ger upphov till akuta hälsoeffekter men att det föreligger risker för kombinationseffekter och långtidsverkningar. Om dessa råder f. n. osäkerhet. Påtagliga olägenheter av bilavgaser är i varje fall, framhåller gruppen, dålig lukt och nedsmutsning.

Ledningsgruppen betonar att många faktorer påverkar avgasutsläppet. Mängden avgivna föroreningar från en viss bilmotor beror bl. a. på körsätt, motorkonstruktion, förgasarinställning och lufttryck. För att kunna göra jämförelser mellan olika motorer krävs noggranna provningsmetoder.

Ledningsgruppen uppger att man vid avgaslaboratoriet i Studsvik bestämt utsläppen av koloxid och kolväten från personbilar av ett antal i Sverige vanliga märken. Genom dessa undersökningar kan enligt ledningsgruppen de genomsnittliga utsläppen från den svenska bilparken beräknas. De medelvärden som sålunda uppmättes vid ECE-prov var för koloxid ca 46 g/km och för kolväten 2,3 g/km. Motsvarande värden för kväveoxider och blyföreningar har uppskattats till 1,0 resp. 0,08 g/km. I fråga om avgasutsläppet vid tomgång har man funnit att motorer som efter kallstart värms upp i tomgång från 0° C till + 80° C avger ungefär lika mycket koloxid och kolväten som skulle ha släppts ut under en 4,5 km resp. 20 km lång körning enligt ECE-körcykel. Tomgångskörning av varm motor ger i fråga om koloxid och kolväten per tidsenhet ungefär 50 % av utsläppen vid körning enligt samma körcykel.

Ledningsgruppen bedömer utvecklingstendenserna så att det totala utsläppet av förorenande avgaser från den svenska bilparken kommer att fördubblas under den närmaste 15-årsperioden, om inga åtgärder vidtas. För våra större städer kan utvecklingen enligt ledningsgruppen medföra att höjningen av föroreningsnivån på de i dag mest utsatta platserna blir måttlig, eftersom trafikkapaciteten på dessa platser redan är fullt utnyttjad, men att i stället antalet utsatta platser ökar väsentligt och höga halter uppträder under allt längre tidsperioder. Om däremot föroreningshalten i avgaserna nedbringas, kommer föroreningsnivåerna på de i dag mest utsatta platserna att sjunka trots att bilparken växer. På andra platser blir halterna i stort sett desamma som nu beroende på att trafiken ökar.

Metoder att begränsa luftföroreningar från bensinbilar

Ledningsgruppen diskuterar till en början möjligheterna att begränsa luftföroreningarna från bensinbilar genom en bättre trafikplanering och liknande åtgärder (trafiktekniska åtgärder). En ryckig trafik liksom en trafik med låg medelhastighet orsakar enligt ledningsgruppen mer föroreningar än en smidigt flytande trafik. Vid en medelhastighet av 15 km/tim avges sålunda dubbelt så mycket koloxid per kilometer som vid en medelhastighet av 40 km/tim. Under förutsättning att antalet fordon per tidsenhet blir oförändrat påverkas därför föroreningssituationen kring en trafikled förmånligt genom åtgärder som resulterar i ökad medelhastighet. Bland sådana åtgärder nämner ledningsgruppen spridning av fordonsströmmarna över så stora områden som möjligt, anordnande av planskilda korsningar och förbifartsleder samt användning av fasade trafiksignaler. Genom separering av olika typer av trafik blir fotgängare och cyklister mindre utsatta för avgasutsläpp. Föroreningssituationen inom utsatta områden kan slutligen förbättras genom att trafiken begränsas eller helt förbjuds.

De tekniska åtgärder på fordonen för att minska utsläppen av kolväten

och koloxid som hittills använts är motormodifikationer och efterbränning genom luftinblåsning i avgassystemet. Efterbrännare av katalysator- eller flamtyp är enligt ledningsgruppen ännu behäftade med alltför stora tekniska och ekonomiska nackdelar. Motormodifikationer bedömer ledningsgruppen vara den metod som under den närmaste framtiden kommer att användas för avgasrening. Genom att öka mängden luft i förhållande till bränslemängden vid förbränningen (utmagring) kan koloxid- och kolväteutsläppen minskas, samtidigt som man får en viss bränslebesparing. Sotutsläppen minskar också medan kväveoxidutsläppen ökar något och blyutsläppen som endast kan minskas genom en sänkning av blyhalten i bensinen blir oförändrade. Övergång till magra luft-bränsleblandningar förutsätter enligt ledningsgruppen en teknisk utveckling som huvudsakligen berör systemet för bränsletillförsel, dvs. i normala fall motorns förgasare och insugningsrör. I allmänhet krävs en större precision hos förgasarens bränsleregerande funktioner. Dessutom måste tillses att en förgasare som är korrekt inställd kan behålla sin riktiga funktion under praktiska driftsförhållanden. F. n. kan de bästa resultaten uppnås om systemet med förgasare ersätts med ett system som innebär att bensinen sprutas direkt in i insugningsröret (bensinsprutningssystem). Sådana system ger låga föroreningshalter men är avsevärt dyrare än förgasare.

Ledningsgruppen uppger att avgasrenande system som utvecklats för den amerikanska marknaden av SAAB, Volkswagen och Volvo provats vid avgaslaboratoriet i Studsvik. Samtliga dessa system är avsedda för nya bilar och bygger på motormodifikationer. ECE-provet användes. Man fann därvid att utsläppet av koloxid var i genomsnitt ca 50 % lägre och kolväteutsläppet upp till 60 % lägre än motsvarande utsläpp från bilar utan avgasrenande system. Enligt ledningsgruppen kan man i framtiden vänta en ytterligare ökning av reningsgraden genom att åtgärder på de bränslefördelande organen och förbränningsrummet kombineras med åtgärder i fråga om avgassystemen. I USA pågår f. n. samarbete mellan bensinbolag och motortillverkare i syfte att få fram bränslen och motorer som ger låga utsläpp av föroreningar. Utvecklingen kommer dock att kräva tid för både forskning och anpassning av produktionen.

Någon tillfredsställande efterbrännare eller annan anordning som kan användas för bilar som inte försetts med avgasrenande system vid tillverkningen har hittills inte kommit fram. Detta har bekräftats genom undersökningar vid avgaslaboratoriet i Studsvik. Enligt ledningsgruppens mening består den enda realistiska möjligheten att nedbringa föroreningarna från sådana bilar f. n. i en noggrann inställning av de organ på motorn som har betydelse för förbränningen i cylindrarna, främst förgasare och tändningsutrustning. Det kan emellertid inte komma i fråga att vidta andra åtgärder med förgasaren än en noggrann justering av dess inställning för tomgång. En justering av förgasarens inställning för övriga belastningsförhållanden skulle

nämligen kräva ett omfattande provningsarbete, och i de flesta fallen skulle sannolikt någon större utmagring av luft-bränsleblandningen inte vara möjlig utan en samtidig försämring av bilens köregenskaper. Avsevärda kostnader skulle också drabba enskilda bilägare. Ledningsgruppen uppger att man vid laboratoriet i Studsvik undersökt avgasutsläppen från begagnade bilar av de vanligaste märkena. Därvid har man funnit att en noggrann justering av förgasarens tomgångsinställning och av tändningsutrustningen i genomsnitt minskar koloxidutsläppet med ca 20 % och kolväteutsläppet med ca 7 % vid drift som motsvarar stadskörning och att bensinförbrukningen vid sådan körning kan reduceras med 3—4 %. Vid tomgångskörning minskar koloxidutsläppet med ca 40 %. Vidare har konstaterats att alla bilar efter finjustering av förgasare och tändningsutrustning är fullt körbara. Utmagringen får dock enligt ledningsgruppen inte drivas för långt, eftersom bilen då kan få sämre köregenskaper. Vid en mycket mager tomgångsinställning ökar dessutom kolvätehalten i avgaserna och motorns startförmåga kan bli nedsatt vid låga temperaturer.

Överväganden och förslag

Utgångspunkter

Ledningsgruppen ansluter sig till immissionssakkunnigas uttalande i betänkandet Luftförorening, buller och andra immissioner (SOU 1966:65) att kunskaperna om luftföroreningarnas verkningar ännu är ofullständiga men att detta inte får betyda att åtgärder för att minska sådana föroreningar skall anstå. Liksom immissionssakkunniga anser ledningsgruppen att den grundläggande principen bör vara att luftförorening skall förebyggas så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Ledningsgruppen lägger fram förslag till tekniska åtgärder på bilarna och till en begränsning av rätten att tomgångsköra bilar i tätbebyggt samhälle. Det är emellertid enligt ledningsgruppens mening önskvärt att också andra möjligheter att komma tillrätta med luftförorening genom bilavgaser studeras. Gruppen pekar därvid främst på sådana trafiktekniska åtgärder som nämnts förut och på en satsning på kollektiva transportmedel. Eftersom bilavgasproblemet i Sverige främst är koncentrerat till ett antal större städer bör vid framtida överväganden kostnaderna för betydligt skärpta åtgärder i fråga om hela den svenska bilparken vägas mot kostnaderna för trafiktekniska åtgärder i de större städerna.

Vid utformningen av svenska bestämmelser på bilavgasområdet bör enligt ledningsgruppens uppfattning beaktas att bilar är en internationell handelsvara. Av de i Sverige under år 1966 nyregistrerade personbilarna hade 66 % importerats. Trafiken över gränserna är betydande. Ledningsgruppen förordar därför i princip att Sverige i huvudsakliga delar följer kommande ECE-rekommendationer på bilavgasområdet. Gemensamma europeiska bestäm-

melser innebär rationaliseringsvinster för både de kontrollerande myndigheterna och bilindustrin.

Gruppen har emellertid bedömt det vara angeläget att det tekniska utvecklingsarbete som redan utförts på bilavgasområdet så snart som möjligt kommer den svenska luftvården tillgodo. Föreskrifter om bilavgaser bör därför införas i Sverige trots att arbetet inom ECE ännu inte slutförts.

Ledningsgruppen konstaterar vidare att en tillfredsställande lösning av bilavgasproblemet inte kan uppnås i ett enda steg och att bestämmelserna bör skärpas allt eftersom den tekniska utvecklingen fortskrider. Det förslag till bestämmelser som läggs fram betecknar ledningsgruppen därför som en inledning till ett flerstegsprogram.

Nya bilar

Resultaten av ledningsgruppens undersökningar i Studsvik och erfarenheterna av de amerikanska bestämmelserna om bilavgaser ger enligt gruppen belägg för att det i dag finns tekniska möjligheter att avsevärt begränsa luftföroreningarna genom avgaser. Detta gäller både bilar med motorer av den storlek, som dominerar på den amerikanska marknaden, och mindre bilar av typer, som är vanliga i Europa.

Ledningsgruppen påpekar att fordonstillverkare som exporterar bilar till USA anpassat sin produktion efter de amerikanska bestämmelserna för 1968 års bilmodeller. Avgasrenande system på bilarna i Sverige bör inte ha sämre avgasrenande effekt såvitt avser utsläppet av koloxid än de som skall finnas i USA på 1968 års bilmodeller. Utsläppet av koloxid bedömer ledningsgruppen som det för våra förhållanden mest besvärande problemet. För kolväten anser gruppen det däremot inte till en början påkallat med lika höga krav som i USA. För sådana utsläpp bör man enligt ledningsgruppen till en början kunna godta en nivå som ligger ca 50 % högre än den som vid ECE-prov erhålls med avgasrenande system enligt nuvarande amerikanska föreskrifter. Efterhand som den tekniska utvecklingen möjliggör en ytterligare minskning av föroreningshalten i avgaserna bör kraven skärpas.

Ledningsgruppen föreslår alltså att gränsvärden för tillåtet utsläpp av koloxid och kolväten i avgaserna från nya bilar fastställs. Gränsvärdena bör enligt ledningsgruppens förslag uttryckas i gram koloxid eller kolväten per kilometer (g/km) och grundas på ECE-provet, eftersom detta återspeglar typisk europeisk storstadstrafik och utgör en lämplig utgångspunkt för ett enhetligt europeiskt provningsförfarande i framtiden. Närmare anvisningar för provets utförande bör meddelas av trafiksäkerhetsverket.

Ledningsgruppen föreslår vidare att gränsvärdena skall vara oberoende av motorstorleken. Detta förslag står i överensstämmelse med de amerikanska bestämmelserna för 1970 års bilmodeller. Till stöd för förslaget åberopar ledningsgruppen att undersökningar visat att utsläppet av koloxid ökar endast långsamt med motorstorleken och att det i fråga om kolväten är prak-

tiskt taget konstant. Från teknisk synpunkt möter det enligt gruppen inga större svårigheter att anpassa motorerna efter ett konstant värde. Som ytterligare skäl för att tillämpa samma gränsvärde för olika motorstorlekar anför ledningsgruppen det förhållandet att det transportarbete som utträttas är tämligen oberoende av motorstorleken när det gäller personbilar.

Enligt de federala bestämmelserna i USA är gränsvärdena medelvärden för de utsläppta mängderna från alla fordon av samma typ. Eftersom ett sådant system medför svårigheter från kontrollsynpunkt, förordar ledningsgruppen att gränsvärdena för föroreningsutsläppen från bensinbilar i svenska bestämmelser ges karaktären av maximivärden som inte får överskridas av något fordon. Med hänsyn till att en viss spridning i motorproduktionen är ofrånkomlig måste tillverkaren därför, påpekar ledningsgruppen, inrikta produktionen på ett medelvärde som är lägre än det föreskrivna gränsvärdet. Ledningsgruppen uppger att relationen mellan maximivärdet och medelvärdet i någon mån är osäker. Prov vid bl. a. bilavgaslaboratoriet i Studsvik har gett till resultat att förhållandet bör sättas till 1,5 och ledningsgruppen har utgått från denna proportion.

I överensstämmelse med dessa riktlinjer föreslår ledningsgruppen gränsvärden enligt tre olika alternativ, av vilka det första tillgodoser nyss angivna minimikrav som bör ställas upp till en början. Allt eftersom kraven kan skärpas bör det andra resp. det tredje alternativet tillämpas. Gränsvärdena framgår av följande tabell.

Alternativ	Gränsvärden i g/km vid ECE-prov		Ungefärlig procentuell reduktion i förhållande till nu befintliga bilar	
	Koloxid (maximivärden)	Kolväten ¹ (maximivärden)	Koloxid	Kolväten ¹
1.....	45	2,2	40	40
2.....	30	1,8	60	50
3.....	23	1,5	70	60

¹ Uppmätta som hexan

Med gränsvärden enligt alternativ 2 erhåller man enligt ledningsgruppen den utsläppsnivå för koloxid som vid ECE-prov nås med avgasrenande system enligt federala amerikanska bestämmelser för 1970 års bilmodeller. I fråga om kolväten är nivån 25 % högre än den som vid ECE-prov nås med avgasrenande system enligt de amerikanska bestämmelserna för 1968 års bilmodeller.

Gränsvärden enligt alternativ 3 ger en utsläppsnivå som i fråga om koloxid är 25 % lägre än den som enligt federala föreskrifter i USA tillåts för 1970 års bilmodeller. Beträffande kolväten motsvarar kraven dem som gäller för 1968 års modeller i USA.

Storleken av den minskning av koloxid- och kolväteutsläppen som bestäm-

melser om maximivärden kommer att medföra har av ledningsgruppen beräknats med beaktande av det nyss nämnda förhållandet att biltillverkarna kan antas inrikta sin produktion på utsläppsvärden som med ca en tredjedel understiger maximivärdena.

Enligt ledningsgruppen kan en minskning av föroreningsutsläppet från bensindrivna bilar f. n. nås enklast och mest ekonomiskt genom motortekniska åtgärder av den typ som exemplifieras i följande tablå. Åtgärderna grupperas i tablå i anslutning till de alternativa gränsvärdena i den förra sammanställningen så att de åtgärder som behövs för att gränsvärden enligt alternativ 1 skall kunna iaktas anges som alternativ 1, de åtgärder som behövs för att gränsvärden enligt alternativ 2 skall kunna iaktas anges som alternativ 2, osv.

Alternativ	Exempel på motortekniska åtgärder
1	Förändringar i förgasar- och insugningssystem Förbättring av bränslefördelningen Skärpning av tillverkningsnoggrannheten
2	I väsentliga delar nya förgasarkonstruktioner med kompensationsanordningar för temperatur och lufttryck Stark skärpning av tillverkningsnoggrannheten Åtgärder för att minska insugningsvakuum vid motorbromsning Speciell tändförställningsanordning
3	Utöver åtgärder enligt alternativ 2, ytterligare förbättring av förgasarfunktionen eller införande av bensininsprutningssystem

Ledningsgruppen påpekar att de föreslagna åtgärderna troligen kommer att medföra en viss ökning av utsläppet av kväveoxider. Gruppen lämnar i anslutning härtill den upplysningen att det f. n. inte finns några praktiskt användbara anordningar för att begränsa sådana utsläpp.

Ledningsgruppen föreslår att de nya avgasbestämmelserna görs tillämpliga på registreringspliktiga bensindrivna bilar med en cylindervolym av minst 0,8 liter och en totalvikt av högst 2,5 ton. De bensindrivna bilar som faller utanför nämnda gränser är enligt ledningsgruppen få i jämförelse med totalantalet bensinbilar. Skulle ECE framdeles rekommendera ett annat tillämpningsområde, bör frågan enligt ledningsgruppens mening prövas på nytt. Beträffande bilar som saluförs i endast ett fåtal exemplar och som inte kan uppfylla kraven på avgasrening förordar ledningsgruppen dispens meddelad av trafiksäkerhetsverket.

Beträffande tidsprogrammet för genomförande av avgasrenande åtgärder enligt de tre alternativen framhåller gruppen att bilfabrikanterna behöver tid för att anpassa produktionen till nya bestämmelser och att hänsyn måste tas till de från luftvårdssynpunkt minst utvecklade bilmodellerna. Ungefär hälften av den årliga bilförsäljningen i Sverige omfattar visserligen biltyper som på den amerikanska marknaden säljs med avgasrenande anordningar. Avgasrening har emellertid inte varit aktuell för en stor del av de i Europa

vanliga bilmodellerna och vissa motortyper torde över huvud taget inte kunna förbättras i avgashänseende utan genomgripande ändringar.

Ledningsgruppen har funnit att obligatoriska åtgärder enligt alternativ 3 skulle kräva så väsentliga ändringar av flertalet nu använda motortyper att lång tid för nykonstruktioner och utprovningar kan antas bli nödvändig. Det är därför enligt ledningsgruppens bedömning inte möjligt att införa bestämmelser enligt alternativ 3 för andra bilar än sådana som tillhör 1975 och senare års modeller. Också alternativ 2 skulle kräva genomgripande ändringar på ett stort antal europeiska motorer. Bestämmelser enligt detta alternativ anser ledningsgruppen kunna genomföras i Sverige tidigast i fråga om bilar av 1973 års modell.

Bestämmelser enligt alternativ 1 bör emellertid kunna införas för bilar av 1971 eller senare års modell, dvs. i stort sett bilar som typbesiktigas från och med den 1 juli 1970. Ledningsgruppen föreslår därför att föreskrifter om avgaser enligt alternativ 1 meddelas i fråga om nämnda bilmodeller. En skärpning av de bestämmelser som införts i Sverige bör genomföras om arbetet inom ECE ger anledning till en strängare reglering än den som bygger på ledningsgruppens alternativ 1.

Äldre bilar

Ledningsgruppen erinrar om att någon annan tekniskt och ekonomiskt godtagbar metod för att minska utsläppet av föroreningar från de bilar — ca 2 milj. — som nu är i drift än en noggrannare inställning av de organ på motorn som påverkar förbränningen f. n. inte står till buds. Denna möjlighet bör enligt ledningsgruppens mening tillvaratas. Med utgångspunkt i de erfarenheter som gruppen samlat vid avgaslaboratoriet i Studsvik föreslår gruppen att en bestämmelse införs som föreskriver att koloxidhalten i avgaserna från bensindrivna bilar med en cylindervolym av minst 0,8 liter och en totalvikt av högst 2,5 ton inte får överstiga 4,5 volymprocent vid tomgång. En sådan bestämmelse bör enligt ledningsgruppen sättas i kraft så snart det från praktiska synpunkter är möjligt.

Ledningsgruppen säger sig vara medveten om att åtgärder för att begränsa koloxidutsläppet till 4,5 volymprocent i vissa fall kan medföra driftsstörningar i motorn. Gruppen föreslår därför att högre koloxidhalt i avgaserna skall tillåtas, om bilägaren vid kontroll kan styrka att bilen inte blir acceptabelt körbar vid föreskriven förgasarinställning. Närmare anvisningar bör enligt gruppen meddelas av trafiksäkerhetsverket.

Kontrollåtgärder

Kontroll av att nya bilar uppfyller bestämmelserna om avgasutsläppet bör enligt ledningsgruppen ske vid typbesiktning och registreringsbesiktning. Ledningsgruppen anser det emellertid inte nödvändigt att kräva fullständiga prov av avgasernas sammansättning vid varje typ-

besiktning eller registreringsbesiktning. Man bör i stället kunna nöja sig med att sökanden genom intyg av fordonsfabrikanten styrker att fordonstypen provats i enlighet med gällande bestämmelser och uppfyller föreskrifterna om avgasutsläppet. Endast om sådant intyg inte kan företes bör fullständig provning ske.

Att nya bilar uppfyller kraven även vid serieproduktion anser ledningsgruppen lämpligen böra kontrolleras genom stickprov. Trafiksäkerhetsverket bör ansvara för denna kontroll och meddela anvisningar för det fall att bilarna inte uppfyller kraven.

Ledningsgruppen uppger att viss utrustning som krävs för fullständiga prov redan finns vid trafiksäkerhetsverkets typbesiktningsstation men att viss ytterligare utrustning måste anskaffas. Kostnaden härför behöver inte överstiga 100 000 kr. Minst en ingenjör och två tekniker krävs för proven och de arbetsuppgifter som hänger samman med dem. De årliga kostnaderna härför beräknar gruppen till lägst 120 000 kr.

Vad angår kontrollen av bilar i drift anför ledningsgruppen att det torde vara uteslutet att därvid annat än undantagsvis göra fullständigt ECE-prov. Detta skulle förutsätta tillgång till ett stort antal fullständigt utrustade provningsstationer och kräva avsevärd tid för varje kontroll. I USA görs f. n. försök med ett enklare och mindre tidskrävande förfarande (»one-minute-test») men även detta förutsätter tillgång till omfattande och dyrbar mätutrustning. Ledningsgruppen anser därför att man tills vidare får nöja sig med att vid kontroll av bilar i drift mäta halten av koloxid vid tomgång, vilket blir avsevärt enklare, snabbare och billigare än ett fullständigt prov. Ledningsgruppen anser också att en sådan kontroll tills vidare är tillräcklig, eftersom man i allmänhet inte behöver räkna med andra ingrepp än ändring av tomgångsinställningen. Gruppen avser emellertid att närmare studera kontrollförfaranden för bilar med avgasrenande system.

Kontroll av bilar i drift bör enligt ledningsgruppen ske främst vid den obligatoriska årliga kontrollbesiktningen men kan också tänkas ingå som ett moment i flygande inspektion. Ledningsgruppen räknar dock inte med att kontrollen i någon större omfattning kommer att utföras av polispersonal. I stället pekar gruppen på den möjligheten att särskilda patruller för kontroll av avgaser från såväl diesel- som bensinmotorer organiseras vid trafiksäkerhetsverkets regionala enheter.

Anvisningar för utförande av kontroll av avgasutsläpp bör enligt ledningsgruppen meddelas av statens trafiksäkerhetsverk, som också bör ange de åtgärder som skall vidtas med bilar som inte fyller kraven.

Effekten av de föreslagna åtgärderna

Ledningsgruppen beskriver effekten av de föreslagna åtgärderna så att ökningen av koloxid- och kolväteutsläppen hejdas och att en viss minsk-

ning av dessa utsläpp inträder i jämförelse med nuvarande förhållanden. Genomförs den i fråga om äldre bilar föreslagna begränsningen av koloxidhalten vid tomgång med verkan fr. o. m. år 1970 samt införs bestämmelser om avgasrening enligt alternativ 1 beträffande nya bilar fr. o. m. 1971 års modeller, kan det totala utsläppet av koloxid år 1971 beräknas ha gått ned till 1966 års nivå ungefär. Bestämmelser för nya bilar enligt alternativ 2 skulle, om de tillämpas fr. o. m. 1973 års modeller, medföra att det totala utsläppet av koloxid omkring år 1975 i stort sett har nått 1965 års nivå. Slutligen skulle ett införande av bestämmelser enligt alternativ 3 fr. o. m. 1975 års bilmodeller medföra att det totala koloxidutsläppet minskas ytterligare så att det i början av 1980-talet har ungefär samma storlek som år 1963. För kolväteutsläppet skulle resultatet bli i stort sett detsamma. Om samtliga av ledningsgruppen föreslagna åtgärder genomförs anser gruppen att det genomsnittliga koloxidutsläppet per bil — vilket är avgörande för föroreningssituationen på en viss plats — i slutet av 1970-talet kommer att ha minskat till ungefär hälften av utsläppet under år 1968.

Bilägarnas kostnader för de föreslagna åtgärderna

Ledningsgruppen räknar med att den för bilar av 1970 och äldre års modell förordade begränsningen av koloxidhalten vid tomgång i genomsnitt resulterar i viss bränslebesparing och — trots kostnaderna för förgasarjustering och avgaskontroll — något minskade utgifter för bilägaren. Gruppen har uppskattat kostnaden för förgasarjustering till 20 kr. per bil och år och kostnaden för avgaskontroll vid kontrollbesiktning till 10 kr. per bil och år. Den genomsnittliga minskningen av bränsleförbrukningen har beräknats till 3 %, motsvarande en besparing av omkring 40 kr. per bil och år.

I fråga om bilar av 1971 och senare års modell kommer ägarens utgifter enligt ledningsgruppen att öka med kostnaden för det avgasrenerande systemet. Denna kostnad har uppskattats till 300 kr. för system enligt alternativ 1, 400 kr. för system enligt alternativ 2 och 700 kr. för system enligt alternativ 3. De ökade underhålls- och kontrollbesiktningkostnaderna skulle enligt ledningsgruppen i stort sett balanseras av besparingar genom en minskning av bränsleförbrukningen. Ledningsgruppen har uppskattat den ökade underhållskostnaden till 55 kr. per bil och år för system enligt alternativ 1, 85 kr. per bil och år för system enligt alternativ 2 och 110 kr. per bil och år för system enligt alternativ 3. Kostnaden för avgaskontroll vid kontrollbesiktning av tre år gamla bilar har beräknats till 10 kr. per bil och år under åren 1974 och 1975 och 20 kr. per bil år 1976. Den genomsnittliga minskningen av bränsleförbrukningen uppgår enligt ledningsgruppens beräkningar till 5 % vilket motsvarar en årlig besparing av omkring 75 kr. per bil.

De av ledningsgruppen angivna kostnaderna hänför sig till 1968 års prisnivå. De sammanlagda kostnaderna för det av ledningsgruppen skisserade programmet för avgasrening skulle enligt gruppens beräkningar uppgå till 75 milj. kr. om året under åren 1971 och 1972, 120 milj. kr. under år 1973, 140 milj. kr. under år 1974, 280 milj. kr. under år 1975 och 300 milj. kr. under år 1976.

Åtgärder för att begränsa tomgångskörning

Ledningsgruppen erinrar om att undersökningar vid avgaslaboratoriet i Studsvik visat att en bil vid tomgångskörning med varm motor i genomsnitt per tidsenhet släpper ut en mängd av koloxid och kolväten som uppgår till ungefär 50 % av motsvarande utsläpp vid normal stadskörning (ECE-körecykel). Tomgångskörning i bilköer påverkar i hög grad föroreningshalterna i omgivningen eftersom biltätheten då är stor. Trots detta har ledningsgruppen kommit fram till att någon begränsning av tomgångskörning i bilkö inte bör övervägas. En föreskrift om skyldighet att stänga av motorn i bilkö skulle nämligen bli ytterst svår att övervaka och dessutom medföra ökad risk för ytterligare stockningar på grund av startsvårigheter för bilarna.

Däremot bör enligt ledningsgruppens uppfattning en begränsning av tomgångskörning av bilar som inte är i trafik övervägas. Sådan tomgångskörning sker huvudsakligen i varmhållningssyfte. Den är i första hand ett problem för större tätorter. Gruppen erinrar om att i Stockholm meddelats förbud med stöd av hälsovårdsstadgan mot tomgångskörning under längre tid än tre minuter. En generell bestämmelse rörande tomgångskörning bör enligt ledningsgruppens mening införas men avse endast tätbebyggda områden. Bestämmelsen bör lämpligen införas i 58 § VTF och utformas så, att inom tätbebyggt område motorn inte får sättas eller hållas i gång annat än när fordonet står under omedelbar uppsikt av någon som äger föra det. Ledningsgruppen tillägger att en sådan bestämmelse också skulle innebära fördelar från brottssynpunkt och när det gäller att förhindra vissa barnolyckor. Denna synpunkt har framhållits i prop. 1967: 166 med förslag till ändrade bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning, i vilken proposition förslaget till nu gällande förbud mot användning av aggregat för uppvärmning av motor genom tomgångskörning inom tätbebyggt område lades fram. Avgasutsläppen blir visserligen inte mindre därför att föraren befinner sig i eller vid bilen. För den av gruppen föreslagna bestämmelsen talar emellertid att övervakningen underlättas. Den onödiga tomgångskörningen kan antas i praktiken upphöra i det närmaste helt om bestämmelsen införs. Bestämmelsen skulle visserligen inte hindra taxiförare, som i regel har sina parkerade fordon under omedelbar uppsikt, från att värma motorn genom att köra den

på tomgång. Ledningsgruppen anser emellertid att olägenheter genom avgasutsläpp vid taxistationer i första hand bör lösas genom flyttning av dessa till lämpligare platser.

Remissyttrandena

Praktiskt taget fullständig enighet råder bland remissinstanserna att det finns behov av åtgärder för att begränsa luftföroreningarna från bensindrivna bilar. *Statens institut för folkhälsan* finner åtgärder i detta syfte väl motiverade från folkhälsosynpunkt. Visserligen föreligger inga medicinska undersökningar avseende svenska förhållanden. Erfarenheterna utomlands visar emellertid enligt institutet att luftföroreningar från bensinmotorer kan ge upphov till medicinskt ogynnsamma effekter. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, som delar ledningsgruppens uppfattning att luftföroreningarna i samhället generellt bör förebyggas, anser bestämmelser rörande avgasrening motiverade med hänsyn till bl. a. den ökande biltätheten. Behovet av bestämmelser poängteras också av *rikspolisstyrelsen*, *arbetsmedicinska institutet*, *statens trafiksäkerhetsråd* och *bilskatteutredningen*.

Socialstyrelsen, *länsstyrelsen i Stockholms län* och *Svenska teknologföreningen* delar ledningsgruppens uppfattning att luftföroreningar genom bilavgaser bör begränsas så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Socialstyrelsen framhåller vikten av att graden av skadlighet hos de olika substanserna, liksom också vådan av kombinations- och långtidseffekter utreds av medicinsk-toxikologisk expertis för att man skall kunna bedöma den ekonomiska rimligheten av ifrågasatta åtgärder. *Statens institut för folkhälsan* finner det på grund av avsaknaden av en omfattande medicinsk-toxikologisk värdering i ledningsgruppens utredning svårt att medicinskhygieniskt bedöma de av gruppen föreslagna åtgärderna. Också *bilskatteutredningen* anser att man bör försöka bilda sig en uppfattning om de ekonomiska konsekvenserna av luftföroreningarna för att man inte skall riskera betydande fel i resursanvändningen.

Svenska teknologföreningen konstaterar att man hittills inte har kunnat påvisa att luftföroreningar från bensindrivna bilar har haft några påtagliga skadeverkningar i Sverige. Föreningen anser därför skäl för brådskande och långtgående åtgärder inte föreligga. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* framhåller att den av ledningsgruppen åberopade risken för kombinationseffekter och långtidsverkningar av ämnen i avgasutsläppen inte kan motivera förebyggande åtgärder av större proportioner än nuvarande erfarenhet och rimlig försiktighet ger anledning till.

Svenska teknologföreningen stryker vidare under att bilavgasproblemet

måste ses i ett större sammanhang där övriga luftföroreningskällor också har sin plats. Det kan då enligt föreningen konstateras att bilismens bidrag till de totala luftföroreningarna i Sverige är relativt litet. Liknande synpunkter anförs av *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, som dessutom betonar att samhället bör vidta åtgärder mot alla slag av hälsofarliga luftföroreningar och på ett rättvist sätt söka fördela kostnaderna.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som inte har något att erinra mot att bestämmelser enligt utredningens alternativ 1 införs, ställer sig tveksam till skärpta krav enligt alternativ 2 och 3. Enligt länsstyrelsen bör man inte bortse från möjligheten att en bristande bränsleförsörjning inom en tämligen nära framtid kan framtvinga en utveckling av bilmotorerna efter helt andra linjer och att därför alltför långtgående och kostnadskrävande avgasrenande åtgärder i fråga om nu gängse bilmotorer kan befinnas vara en felinvestering av betydande mått.

I flera yttranden behandlas möjligheterna att genom trafiktekniska och andra åtgärder minska luftföroreningarna genom avgaser.

Statens naturvårdsverk förordar att man samtidigt med motortekniska åtgärder vidtar också åtgärder på trafikplaneringens område. På sikt är det enligt verket nödvändigt att avgasproblemen, liksom andra luftföroreningsproblem, beaktas vid den fysiska samhällsplaneringen. För att komma till rätta med avgasproblem i befintliga stadscentra är det enligt verkets mening nödvändigt att genomföra en minskning av fordonstätheten i kombination med trafiktekniska åtgärder. Liknande synpunkter anförs av *statens planverk* och *rikspolisstyrelsen*. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* förordar särskilt att statsmakterna främjar byggandet av genomfartsleder och anläggandet av korsningsfria trafikplatser i stadsområden i syfte att minska trafikstockningar samt luftföroreningar och bullerstörningar från motorfordon. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* stryker under betydelsen i luftvårdssammanhang av en välordnad stadsplanering och trafikdirigering.

Väggkostnadsutredningen anser att en ökning av kapaciteten av det centrala gatunätet i en större stad inte skulle ge upphov till en minskning av den föroreningshalt på dessa platser som uppkommer genom avgasutsläppen. Det ökade utbudet av gatuutrymme leder nämligen till sänkta trafikantkostnader, vilket i sin tur får till effekt att efterfrågan ökas. Erfarenheten visar enligt väggkostnadsutredningen att denna effekt är så betydande, att försök att »bygga bort» trafikköer i tätorternas centrala delar inte kan väntas bli framgångsrika. I förevarande sammanhang är det enligt utredningen viktigt att göra klart för sig, att inte ens en exceptionellt kraftig satsning på kapacitetsutvidgande investeringar i storstädernas gatusystem — som åtminstone på kortare sikt kunde tänkas leda till väsentligt ökad framkomlighet — kan väntas lösa problemet med bilavgaserna i tätorterna. Enligt väggkostnadsutredningen skulle en samhällsekonomiskt riktig lösning av tätortsregionernas

bilträngselproblem — nämligen en minskning av bilismens efterfrågan på gatuutrymme — samtidigt i väsentlig mån lösa också bilavgasproblemet. På längre sikt kan den metod att komma till rätta med bilavgasproblemet, som består i en dämpning av biltrafikefterfrågan, förmodligen vara lämpligare än den successiva skärpning av avgasbestämmelserna som ledningsgruppen tänkt sig.

Statens trafiksäkerhetsverk finner det synnerligen angeläget att svenska bestämmelser avseende fordon och utrustningsdetaljer till fordon anpassas till motsvarande internationella bestämmelser. Med hänsyn till resultaten av överläggningarna inom GRPA i maj 1968 anser sig trafik-säkerhetsverket böra anmäla betänkligheter mot ledningsgruppens förslag till gränsvärden för nya bilar.

Enligt *Svenska teknologföreningen* är det av mycket stor vikt att bestämmelser för en internationell handelsvara som bilar är likartade för en så stor del av världen som möjligt. Föreningen förordar att förhandlingar inom ECE avvaktas ytterligare någon tid och om möjligt påskyndas, innan ställning tas till hur bestämmelserna för nya bilar skall utformas i Sverige. Även *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* betonar vikten av att föreskrifterna i olika länder samordnas och förordar att de svenska myndigheterna avvaktar den rekommendation från ECE som rimligen bör kunna föreligga inom kort, innan slutlig ställning tas till föreskrifter om gränsvärden. Angelägenheten av en internationell samordning av bestämmelserna betonas också av *rikspolisstyrelsen, statens vägverk, kommerskollegium, Göteborgs stad, LO, TCO* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*.

Kommerskollegium stryker under att de föreskrifter som kommer att utfärdas i Sverige bör utformas på sådant sätt, att de inte kan betraktas som indirekta handelshinder.

När det gäller utformningen av bestämmelserna för nya bilar är meningarna delade bland remissinstanserna.

Ledningsgruppens förslag att införa bestämmelser enligt alternativ 1 fr. o. m. 1971 års bilmodeller tillstyrks eller lämnas utan erinran av *rikspolisstyrelsen, statens planverk, statens trafiksäkerhetsråd, riksrevisionsverket, länsstyrelsen i Stockholms län, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, vägkostnadsutredningen, LO, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, NTF, AB Svensk bilprovning* och *TCO*. Under förutsättning att de svenska föreskrifterna tekniskt i stort överensstämmer med de amerikanska och framför allt med ECE:s normer har *kommerskollegium* i princip intet att invända mot att utredningens förslag enligt alternativ 1 införs fr. o. m. 1971 års bilmodeller.

I vissa remissyttranden förordas strängare bestämmelser än vad ledningsgruppen har föreslagit inom ramen för alternativ 1. *Statens natur-*

vårdsverk anser sålunda att bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med gruppens alternativ 2 införs fr. o. m. 1970 års modeller. Dessa bestämmelser motsvarar i stort sett de skärpta krav som nyligen fastställts i USA fr. o. m. 1970 års modeller. *Stockholms stad* föreslår att i det första steget tillämpas samma krav på reduktion av kolväteutsläppet som f. n. gäller i USA.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening avstyrker bestämt det av ledningsgruppen framlagda förslaget, som anses sakna internationell förankring. *Svenska teknologföreningen* förordar att förhandlingarna inom ECE avvaktas någon tid innan ställning tas till hur bestämmelserna skall utformas. *Statens trafiksäkerhetsverk* kan inte ansluta sig till de av ledningsgruppen föreslagna gränsvärdena utan förordar att gruppen får i uppdrag att mot bakgrund av sin utredning särskilt pröva GRPA:s förslag. Vidare bör enligt verket undersökas om slutgiltiga ställningstaganden inom ECE kan avvaktas innan beslut fattas om svenska bestämmelser.

Väggkostnadsutredningen väcker tanken på att låta bestämmelserna gälla enbart bilismen i tätortsregioner. Genom en sådan regional differentiering av åtgärderna skulle man enligt väggkostnadsutredningen kunna hålla kostnaderna på en betydligt lägre nivå än om regleringen avsåg hela landet. Också *Motororganisationernas samarbetsdelegation* berör tanken på en regional differentiering av bestämmelserna men avvisar den med hänsyn till de betydande praktiska olägenheter som kan väntas uppkomma om åtgärderna skulle avse enbart bilar registrerade i storstadsområdena.

Ledningsgruppens förslag att bestämmelserna skall begränsas till bilar med en cylindervolym av minst 0,8 liter och en totalvikt av högst 2,5 ton biträds inte av *arbetarskyddsstyrelsen*, *Stockholms stad* och *TCO*. Enligt *TCO* är en sådan begränsning skadlig från luftvårdssynpunkt. Den kan också snedvrída konkurrensen inom näringslivet. *Stockholms stad* anser att de föreslagna bestämmelserna bör gälla även för bilar med en totalvikt överstigande 2,5 ton. Härigenom skulle föroreningsutsläppet också från bensindrivna lastbilar kunna begränsas.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening har inte något att erinra mot ledningsgruppens förslag att bestämmelserna skall avse bilar med en minsta cylindervolym av 0,8 liter och en största totalvikt av 2,5 ton men är inte beredd att acceptera gruppens förslag att gränsvärdena för utsläppen skall vara oberoende av motorstorleken. Detta skulle på ett orimligt sätt missgynna bilar med större motorer. De föreslagna bestämmelserna bör enligt föreningens mening revideras så att större bilar inte diskrimineras. Även *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* anser att det presenterade utredningsmaterialet för bilar med större motorer än 1,9 liters cylindervolym inte är tillfyllest. Organisationen kan därför inte acceptera förslaget att gränsvärdena skall vara oberoende av motorstorleken.

Att ange gränsvärdena som maximivärden vilka inte får överskridas av

något fordon finner *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* omotiverat. Samma totalresultat när det gäller luftföroreningar i samhället uppnås om man i likhet med vad som föreskrivits i USA och diskuterats i ECE anger gränsvärden för den genomsnittliga avgasemissionen. Ett absolut maximivärde för enstaka fordonsexemplar skulle enligt föreningen vara utomordentligt svårt att tillämpa.

Ledningsgruppens förslag att bestämmelserna skall tillämpas fr. o. m. 1971 års bilmodeller tillstyrks eller lämnas utan erinran av nästan samtliga remissinstanser. Förslaget tillstyrks uttryckligen av *rikspolisstyrelsen*, *riksrevisionsverket*, *länsstyrelsen i Stockholms län*, *LO*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *NTF*, *Svenska teknologföreningen* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*. *Statens naturvårdsverk* och *statens trafiksäkerhetsverk* har emellertid annan uppfattning. *Naturvårdsverket* föreslår sålunda att bestämmelser om nya bilar införs redan fr. o. m. 1970 års modeller. *Trafiksäkerhetsverket* finner det med hänsyn bl. a. till det pågående arbetet inom ECE vanskligt att f. n. uttala sig om tidpunkten för bestämmelsernas ikraftträdande. Med hänsyn till trafiksäkerhetsverkets erfarenhet av bilindustrins behov av tid för införande av nya konstruktioner i produktionen vill verket allmänt föreslå att, i de fall bestämmelserna förutsätter omkonstruktion av eller särskilda anordningar på bilarna, tidpunkten för ikraftträdandet förläggs minst två år efter det att bestämmelserna fastställts och kungjorts.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och *Svenska teknologföreningen* avstyrker att beslut nu fattas om tidpunkten för införande av bestämmelser enligt ledningsgruppens alternativ 2 och 3. Enligt *samarbetsdelegationens* mening bör den skärpning av kraven som dessa alternativ innebär aktualiseras först när man har fått erfarenhet av hur det första steget verkar och andra europeiska länder har tagit ställning till frågan om avgasrening.

Bland remissinstanserna råder delade meningar om ledningsgruppens förslag rörande den högsta tillåtna koloxidhalten i avgaserna från äldre bilar. *Statens vägverk* finner det angeläget att de föreslagna åtgärderna kommer till stånd snarast och helst fr. o. m. år 1970. *Rikspolisstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsverk*, *statens naturvårdsverk*, *länsstyrelsen i Stockholms län* och *NTF* ansluter sig också till gruppens förslag. *Kommerskollegium* ställer sig av principiella skäl tveksamt till bestämmelser som ändrar villkoren för användning av redan godkända bilar. Kollegiet anser dock ledningsgruppens förslag värt att pröva. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* har i och för sig ingen erinran mot ledningsgruppens förslag men framhåller att mycket liberala övergångsbestämmelser bör kunna meddelas för de äldre bilarna, eftersom dessa fordon relativt snabbt tas ur den aktiva trafiken.

AB Svensk bilprovning anför — som senare skall utvecklas — att vissa problem är förknippade med möjligheterna att kontrollera de föreslagna bestämmelserna. Dessa problem måste lösas för att bestämmelserna skall få åsyftad verkan. Frågan måste oundgängligen utredas ytterligare innan slutlig ställning kan tas.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening har i och för sig inget att erinra mot att bestämmelser för äldre bilar meddelas. Det föreslagna gränsvärdet — 4,5 volymprocent — kan föreningen dock inte acceptera. Ett stort antal bilar skulle inte kunna uppfylla kraven om motorerna skall fungera på ett tillfredsställande sätt. Retroaktiva bestämmelser om maximi-gräns finner föreningen generellt olämpliga och därtill svåra att tillämpa. Enligt vad föreningen erfarit har motsvarande förslag till bestämmelser rörande äldre bilar i Frankrike och Västtyskland tagits tillbaka.

Svenska teknologföreningen finner den föreslagna förgasarjusteringen vara en enkel och billig åtgärd som inte är utan betydelse för luftförbättringen. Enligt föreningen kan dock verkan av en bestämmelse om obligatorisk kontroll av förgasarinställningen bli illusorisk. Föreningen vill i stället föreslå att frivillig förgasarjustering rekommenderas och att upplysning lämnas om vilka besparingar, i form av bl. a. minskad bränsleförbrukning, åtgärden kan innebära för den enskilde bilisten. Liknande synpunkter anför av *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, som föreslår att en riksomfattande propagandorganisation organiseras i det dubbla syftet att minska luftföroreningarna och de enskilda bilägarnas bensinkostnader. Motororganisationerna är villiga att medverka i en sådan aktion för vilken statens naturvårdsverk bör vara huvudman och Sveriges Radio kan göra effektiva insatser.

Den föreslagna bestämmelsen om maximering av koloxidhalten vid tomgång avstyrks av *riksrevisionsverket*, som bedömer värdet av bestämmelsen som begränsat på grund av bl. a. bilarnas förhållandevis korta livslängd.

Några synpunkter på frågan om regler för kontrollen av de föreslagna bestämmelserna har kommit fram under remissbehandlingen.

Det av ledningsgruppen använda ECE-provet har inte föranlett några erinringar från remissinstanserna. *Statens provningsanstalt* säger sig inte ha några egna erfarenheter av provet utan accepterar detta för en baskontroll, huvudsakligen av typkontrollkaraktär. Provningsanstalten riktar emellertid uppmärksamheten på de risker som en alltför ensidig anknytning av bestämmelser och krav till data erhållna vid ett enda standardiserat provförfarande innebär. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* betonar att det i kommande föreskrifter måste exakt anges vilken form av bränsle som skall användas vid proven. Annars uppstår otillåtet stora variationer utanför biltillverkarens kontroll.

Ledningsgruppens förslag att kontrollen av att nya bilar uppfyller kraven

beträffande avgaser väsentligen baseras på intyg från biltillverkaren kompletterade med stickprov bedömer *Sveriges bilindustri- och bilgrossistför-ening* vara ändamålsenligt. Mätning i samband med samliga typbesiktningar skulle innebära alltför stora praktiska svårigheter.

Statens trafiksäkerhetsverk och *AB Svensk bilprovning* har inget att erinra mot ledningsgruppens förslag om kontroll av nya bilar. Trafiksäkerhetsverket framhåller att verket kan åta sig de uppgifter avseende kontroll och meddelande av anvisningar som ledningsgruppen föreslagit under förutsättning att i utredningen angivet tillskott av personal och utrustning ställs till verkets förfogande. Beträffande den av ledningsgruppen föreslagna metoden att kontrollera bilar i drift genom att mäta koloxidhalten vid tomgång anför *AB Svensk bilprovning*, att prov som bolaget utfört gett vid handen att man måste räkna med vissa svårigheter att vid kontrollbesiktning enkelt och snabbt få fram tillförlitliga mätvärden. Enligt bolagets uppfattning kan det bli nödvändigt att utföra prov i stor skala för att lösa dessa problem. Bolaget betonar emellertid att svårigheter i och för sig inte föreligger att passa in den föreslagna kontrollen i besiktningrutinerna.

Statens naturvårdsverk framhåller att erfarenheter från avgasarbetet i USA visar att en kontrollverksamhet behövs för att upprätthålla en låg utsläppsnivå. Den av ledningsgruppen föreslagna kontrollmetoden för bilar i drift får enligt verket närmast ses som ett provisorium till dess mer ändamålsenliga rutinmetoder föreligger. Naturvårdsverket anser det vidare vara angeläget att vid kontroll av bilar med avgasrenande system i framtiden används en sådan provmetod som anger utsläppet inte bara vid tomgång utan också vid körning.

Kostnaderna för den särskilda utrustning som måste anskaffas för mätning av koloxidhalten beräknas av *AB Svensk bilprovning* till omkring 1—1,5 milj. kr. Anskaffningskostnaden för instrument för mätning av motorvarvet, som också behövs för mätningen, kan enligt bolaget uppskattas till 150 000—200 000 kr. *Motorbranschens riksförbund* framhåller vikten av att kraven på investeringar i kontrollapparatur o. d. inte blir för stora och att effektiv samordning sker med *AB Svensk bilprovning*s utrustning. *Statens provningsanstalt* vitsordar med stöd av sina erfarenheter och sin kännedom om problemkomplexet i stort, att det föreligger ett avsevärt behov av kompletterande provningsmetoder och mätapparatur för fältprov och i laboratorier använda fältanpassade mätningar. Utveckling av dessa fordrar fortsatt forskningsarbete.

Statens naturvårdsverk framhåller att den väsentliga delen av kostnaden för bilägaren — kostnaden för det avgasrenande systemet — i dagens läge är mycket svår att uppskatta. Enligt verket finns det anledning tro att kostnaderna i framtiden blir väsentligt lägre än ledningsgruppen antagit. Erfarenheter från USA visar att kostnaden för avgasrenande system

inte slår igenom i form av starkt stegrade bilpriser. Verket anser därför att ledningsgruppens kostnadskalkyl måste bedömas med stor försiktighet.

Ledningsgruppens förslag om förbud mot tomgångskörning tillstyrks eller lämnas utan erinran av *statens trafiksäkerhetsverk*, *statens naturvårdsverk*, *kommerskollegium*, *LO*, *TCO* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*. *Statens vägverk*, som också tillstyrker förslaget, påpekar att det, om tidsbegränsning av tomgångskörning skulle införas, måste beaktas att vissa fordon har lastbilskran och annan utrustning som drivs av fordonets motor med körning som är att hänföra till tomgångskörning. Vägverket framhåller vidare att en tidsbegränsning av tomgångskörningen kan vara till olägenhet för många bilägare som inte har elvärmare eller annan värmare för parkeringsbruk. Vid kall väderlek kan föreskriven maximitid för tomgångskörning vara otillräcklig för erforderlig defrostvärme.

Göteborgs stad önskar en skärpning av den föreslagna bestämmelsen därhän att motor endast i speciella undantagsfall skall få gå på tomgång även om fordonet står under förarens omedelbara uppsikt.

Enligt *Svenska teknologföreningens* mening är ledningsgruppens förslag vagt formulerat och kommer i praktiken att få obetydlig verkan. Vad som menas med »omedelbar uppsikt» kan tolkas mycket olika. Föreningen vill dock tillstyrka att en bestämmelse om förbud mot tomgångskörning införs om den ges en klarare formulering.

Stockholms stad påpekar att ledningsgruppens förslag innebär att tomgångskörning kan ske avsevärda tider utan hinder av förbud, t.ex. av bussar vid ändhållplatser, av taxibilar och andra bilar i yrkestrafik samt av privatbilar. Sådana former av tomgångskörning förhindras med en regel av den typ som gäller i Stockholm. Stor-Stockholms planeringsnämnds miljövårdskommitté har nyligen rekommenderat att en sådan regel införs i hela Stor-Stockholm. Staden anser att ett tidsbegränsat förbud är att föredra framför det som ledningsgruppen föreslagit. Även *länsstyrelsen i Stockholms län* förordar ett tidsbegränsat förbud enligt den modell som tillämpas i Stockholm. En sådan bestämmelse, som har ett mera fixerat innehåll än den föreslagna, är nämligen fördelaktigare från tillämpningssynpunkt. Eftersom olägenheten av tomgångskörning inte minskas av att föraren sitter i bilen eller finns i närheten är den också materiellt riktigare. *Rikspolisstyrelsen* framhåller att den föreslagna bestämmelsen inte utgör något hinder mot en långvarig tomgångskörning. Styrelsen förordar — bl. a. för att möjliggöra övervakning av efterlevnaden — att bestämmelsen får en sådan utformning att den ger en exakt gräns för den längsta tid som kan godtas. Den nu på vissa håll gällande treminutersgränsen förefaller styrelsen vara väl avpassad. *Kommerskollegium* däremot anser att ledningsgruppens förslag har den fördelen i förhållande till exempelvis treminutersregeln att bevisning om förseelse underlättas.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation kan inte tillstyrka generella be-

stämmelser om förbud mot tomgångskörning. Från ett sådant förbud måste enligt föreningen i varje fall kunna göras undantag eller beviljas dispens för de yrkesgrupper, t. ex. taxiförare, som är beroende av bilmotorn som värmekälla på sin arbetsplats i fordonet. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* anser att den av ledningsgruppen föreslagna bestämmelsen är mycket svår att övervaka effektivt och delegationen avstyrker därför förslaget. Lokala bestämmelser bedömer delegationen som lämpligare.

Arbetskyddsstyrelsen framhåller att om föreskrifter meddelas som omöjliggör körning av fordonsmotor för t. ex. värmning av förar- och passagerarutrymme, trafiksäkerhetsverket bör bemyndigas att i fråga om taxibilar och andra motordrivna fordon meddela anvisningar om de åtgärder som får vidtas i stället för den förbjudna körningen av motorn.

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 Kalifornien 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, kommunika-

tionsdepartementets 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 utrustade 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 personbilar-na 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 dess-

utom 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 bensindrivna 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 ifrågasvarande 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 avgaskontroll vid flygande inspektion behövs inte.

De krav som skall ställas på anordning för att begränsa halten av förore-

ningar 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 avgaskontroll av bilar med system för att begränsa föroreningshalten 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 remissbehandlingen 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 typtesiktningstation. Jag avser att ta upp denna fråga i senare sammanhang.

Hemställen

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnel Anderson