

# Motion till riksdagen

1989/90:Jo54

av Lars Ernestam m.fl. (fp)

med anledning av prop. 1989/90:141 Vissa ekonomiska styrmedel inom miljöpolitiken, m.m.

---

## 1. Sammanfattning

I propositionen föreslår regeringen olika åtgärder i syfte att minska miljöskadliga utsläpp. Propositionen består av tre olika avsnitt. I det första föreslås att en miljöavgift införs på utsläpp av kväveoxider från stora förbränningsanläggningar för energiproduktion.

Det andra avsnittet innehåller förslag om tidigareläggning av avgasreningskrav för tunga dieselfordon. Regeringen bedömer nu att de strängare kraven kan införas från och med 1993 års modeller.

I det tredje avsnittet föreslår regeringen att riksdagen skall godkänna en överenskommelse i Nordiska rådet om inrättande av ett nordiskt bolag för finansiering av miljöinvesteringar i Östeuropa.

Folkpartiet har under lång tid krävt att ekonomiska styrmedel skall spela större roll inom miljöpolitiken. Vi kan nu konstatera att våra krav delvis har tillgodosetts. Därför lägger vi inte några särskilda yrkanden i denna del. Vi framför inte heller några särskilda krav med anledning av förslaget om nordiskt finansieringsbolag.

Däremot finner vi att regeringen inte gått tillräckligt långt beträffande tidigareläggningen av avgasreglerna. Vi har, senast under allmänna motionstiden i januari 1990, föreslagit att de nya reglerna skall gälla redan från 1992 års modeller. Vi upprepar nu detta yrkande.

## 2. Ekonomiska styrmedel m.m.

Folkpartiet har sedan 1960-talet i olika sammanhang föreslagit att ekonomiska styrmedel – det vill säga miljöavgifter – skall användas i miljöpolitiken. Vi har därför med glädje sett att de övriga riksdagspartierna efter hand anslutit sig till våra krav. Sedan den särskilda utredningen om miljöavgifter lämnat ett antal betänkanden har nu också regeringen föreslagit avgifter på kväveoxidutsläpp i proposition 1989/90:141 och på andra miljöstörande utsläpp i andra sammanhang.

De krav vi ställer på miljöavgifter är att de skall vara styrande mellan olika alternativ, så att företag verkligen väljer en miljövänlig teknik. Avgifterna måste också sjunka i förhållande till vidtagna reningsåtgärder. Slutligen måste avgifterna relateras till en bedömning av hur stora utsläpp naturen tål

och ligga på en nivå som innebär kännbara ekonomiska konsekvenser. I huvudsak uppfylls dessa krav av de nu liggande förslagen om kväveoxidavgifter och andra miljöavgifter. Även om de i vissa avseenden kunde ha utformats bättre anser vi att det är värdefullt att några olika modeller för miljöavgifter och miljöskatter prövas och senare utvärderas. Folkpartiet lägger därför inga särskilda yrkanden om miljöavgifternas utformning.

Tankar på stöd till miljöinvesteringar i Östeuropa har tidigare framförts i olika folkpartimotioner. Den överenskommelse om ett nordiskt finansieringsbolag, som nu regeringen vill att riksdagen godkänner, finner vi vara förenligt med våra egna ståndpunkter. Bolaget skall bland annat prioritera projekt med nordisk miljöeffekt och blir därför ett intressant komplement till åtgärder mot miljöförstöring som vidtas i Sverige.

### 3. Skärpta avgaskrav

Den katalytiska reningen för bensindrivna fordon har inneburit klara framsteg. Men ytterligare åtgärder mot dieselfordon måste till för att luften i tätorterna skall bli mindre hälsovådlig och den tunga trafikens miljöpåverkan minska. Regeringens förslag att avgasreningskraven för lastbilar och bussar skall gälla från 1993 års modeller i stället för 1994 års är ett otillräckligt steg i rätt riktning.

Redan idag saluförs fordon, som uppfyller de föreslagna kraven på den svenska marknaden. Samtidigt vet vi att målet om en trettioprocentig reduktion av kväveoxidutsläppen troligen inte kommer att nås. Luften i många stadskärnor innehåller hälsovådliga halter av en rad förbränningsprodukter från trafiken. Det är helt uppenbart att regeringens linje varken står i överensstämmelse med vad tekniken medger eller vad naturen tål.

Folkpartiet konstaterade i en motion från januari 1990 att det saknas skäl att vänta med införande av nya normer. Eftersom vår bedömning är att industrin bör klara en snabbare omställning upprepar vi nu vårt krav att nya bestämmelser för avgasregler skall gälla redan från 1992 års modeller.

### Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen med avslag på propositionen i denna del ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av införande av skärpta avgasnormer för tunga dieselfordon till 1992.

Stockholm den 2 maj 1990

*Lars Ernestam (sp)*

*Bengt Rosén (sp)*

*Anders Castberger (sp)*

*Håkan Holmberg (sp)*