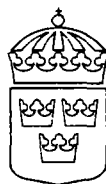


Jordbruksutskottets betänkande

1989/90:JoU24

Vissa ekonomiska styrmedel inom
miljöpolitiken, m.m.



1989/90
JoU24

Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 1989/90:141 med förslag om vissa ekonomiska styrmedel inom miljöpolitiken, m.m.

Vidare behandlas *dels* motionsyrkanden från allmänna motionstiden 1990, *dels* motioner väckta med anledning av propositionen. Samtliga motionsyrkanden avstyrks med hänvisning till bl.a. regeringens förslag och den till våren 1991 aviserade miljöpolitiska propositionen.

Utskottet tillstyrker de av regeringen föreslagna riktlinjerna för användningen av ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken. Vidare tillstyrker utskottet regeringens lagförslag, vilket innebär att en avgift införs på utsläpp av kväveoxider från stora pannor som används för energiproduktion.

Utskottet tillstyrker även regeringens förslag till ändring i bilavgaslagen (1986:1386) såvitt avser 6 §, vilket innebär att det särskilda tillverkaråtagandet utvidgas när det gäller tunga fordon till att omfatta en körsträcka av 160 000 km. Utskottet har inte något att erinra mot att de skärpta avgasreningskraven för tunga fordon införs ett år tidigare än planerat, dvs. fr.o.m. 1993 års modeller.

Slutligen föreslår utskottet att riksdagen godkänner en överenskommelse om upprättande av ett nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa.

Till betänkandet fogas 17 reservationer och ett särskilt yttrande.

Propositionen

I proposition 1989/90:141 föreslår regeringen (miljödepartementet) att riksdagen antar förslag till

1. lag om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion,
2. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386).

Förslag 1 har granskats av lagrådet. Förslag 2 är sådant att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

Vidare föreslås att riksdagen godkänner en överenskommelse om inrättandet av ett nordiskt bolag för finansiering av miljöinvesteringar i Östeuropa.

1989/90:JoU24

Dessutom har riksdagen beretts tillfälle att ta del av vad som anförts om användningen av ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken och om ikraftträdande av nya avgasreningskrav m.m.

Motioner

Motioner väckta med anledning av propositionen

1989/90:Jo51 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att i ökande utsträckning införa miljöavgifter och miljöskatter,

2. att riksdagen beslutar att en kväveoxidavgift på 40 kr/kg kväveoxider införs för utsläpp från trafikflygplan i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen beslutar att en kolväteavgift på 24 kr/kg kolväte införs för utsläpp från trafikflygplan i enlighet med vad som anförts i motionen,

4. att riksdagen beslutar att en kväveoxidavgift på 60 kr/kg kväveoxider införs för utsläpp från vägtrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen,

5. att riksdagen beslutar att en kolväteavgift på 36 kr/kg kolväten införs för utsläpp från vägtrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen,

6. att riksdagen i enlighet med motionen beslutar att en årlig miljöavgift på 400 kr. införs för personbilar som saknar effektiv avgasrening,

7. att riksdagen beslutar att i enlighet med motionen höja bidraget till eftermontering av reningsutrustning till 4 000 kr. för personbilar fr.o.m. 1983 års modell och till 1 500 kr. för äldre bilar,

8. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att skärpa avgaskraven för vägfordon så snabbt som möjligt,

9. att riksdagen beslutar att skrotningspremien för personbilar höjs till 2 500 kr.,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om differentierad bilaccis,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder mot sjöfartens kväveoxidutsläpp.

1989/90:Jo52 av Karl Erik Olsson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar uttala att regeringen skall klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen till vad naturen tål,

2. att riksdagen beslutar införa skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar från 1992 års modeller,
3. att riksdagen som sin mening beslutar ge regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att begränsa utsläppen av kväveoxider från trafiksektorn,
4. att riksdagen beslutar införa en miljöavgift på organiska klorföreningar med 50 kr/kg organiskt bundet klor, i enlighet med motionen.

1989/90:Jo53 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående det globala perspektivet,
2. att riksdagen hos regeringen begär ett samlat förslag rörande styrmedel inom miljöpolitikens område,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till trappstegsformad kväveoxidavgift i enlighet med vad i motionen anförts,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att även industriprocesser skall belastas med kväveavgift,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att även små anläggningar för energiproduktion skall belastas med kväveoxidavgift,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att miljöavgifter skall finansiera ökade svenska insatser för miljöåtgärder i Östeuropa,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att miljöavgifter skall finansiera investeringsstöd för biobränslebaserade energisystem,
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att miljöavgifter skall finansiera en intensiv energi- och energieffektivitetskampanj,
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen sägs om förändring av 1988 års trafikpolitiska beslut,
10. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till regional miljöavgift i enlighet med vad som i motionen anförts,
11. att riksdagen ökar differensen mellan blyad och blyfri bensin med 10 öre/liter,
12. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder vad gäller arbetsmaskiners utsläpp enligt vad som sägs i motionen,
13. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om utsläppsavgift vad gäller fordon enligt vad som sägs i motionen,
14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av långsiktighet vid miljöinvesteringar i Östeuropa,
15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Sverige bör medverka till att debt-for-nature-swap-metoden kommer till användning i det nordiska bolagets verksamhet,
16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om styrelsen för det nordiska bolaget,
17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det nordiska bolagets kapital bör uppgå till 136 milj. SDR.

1989/90:Jo54 av Lars Ernestam m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen med avslag på propositionen i denna del ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om tidigareläggning av införande av skärpta avgasnormer för tunga dieselfordon till 1992.

1989/90:JoU24

1989/90:Jo55 av Sven Eric Lorentzon m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utökning av antalet avgiftsskyldiga anläggningar,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kontroll och utvärdering av miljöavgifter på utsläpp av kväveoxider.

Motioner väckta under allmänna motionstiden

1989/90:Jo741 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av införande av skärpta utsläppsnormer för tunga dieselfordon till 1992.

Motiveringen återfinns i motion 1989/90:T212.

1989/90:Jo770 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

6. att riksdagen beslutar att de till år 1994 beslutade avgaskraven för tunga vägfordon skall tidigareläggas till år 1992,
7. att riksdagen beslutar att avgaskraven för tunga lastbilar och bussar skärps ytterligare till år 1994 i enlighet med vad som angetts i motionen,
8. att riksdagen beslutar att avgaskraven för lätta lastbilar och bussar skärps jämfört med vad som tidigare beslutats i enlighet med vad som anförts i motionen och att dessa skärpningar införs fr.o.m. 1992 års modeller.

Motiveringarna återfinns i motion 1989/90:T220.

1989/90:Jo773 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiska styrmedel.

1989/90:Jo864 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av avgaskraven för lätta lastbilar och bussar till den 1 januari 1991 och tyngre lastbilar och bussar till den 1 januari 1992.

2. att, vid bifall till yrkande 1, riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bidraget till rening av lastbilar och bussar bör avvecklas.

Motiveringarna återfinns i motion 1989/90:T249.

1989/90:Jo865 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller.

Motiveringen återfinns i motion 1989/90:T250.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiska styrmedel.

Utskottet

Propositionens huvudsakliga innehåll

I syfte att minska utsläppen av kväveoxider föreslås att en miljöavgift införs på utsläpp av kväveoxider från stora förbränningsanläggningar för energiproduktion. Avgiften tas ut med 40 kr. per kg utsläppt kväveoxid. Avgiftsmedlen återbetalas till de avgiftsskyldiga. Vid återbetalning fördelas avgiftsmedlen i förhållande till den energi som har producerats i de avgiftspliktiga produktionsenheterna.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1992.

Vidare behandlas de nya avgasreningskrav som kommer att införas för tunga lastbilar och bussar. Enligt propositionen kan kraven tidiga-reläggas till 1993 års modeller.

Slutligen föreslås att riksdagen godkänner en överenskommelse om inrättandet av ett nordiskt bolag för finansiering av miljöinvesteringar i Östeuropa.

Ekonomiska styrmedel

Utgångspunkter

Propositionen

Ekonomiska styrmedel bör införas utöver nuvarande styrning genom miljöskyddslagen och motsvarande reglering för att ge incitament till företag och enskilda att begränsa utsläpp och byta ut farliga produkter mot mindre farliga sådana.

Försurning och övergödning av mark och vatten hör liksom risken för allvarliga klimatförändringar till de svåraste miljöproblemen. Utsläppen av svavel- och kväveföreningar är den främsta orsaken till försurningen. Kväveföreningarna bidrar starkt till övergödningen av mark och vatten. Utsläppen av koldioxid är en av orsakerna till den s.k. växthuseffekten. Riksdagen har lagt fast mål för begränsning av dessa utsläpp. Nuvarande styrmedel behöver utökas om målen skall nås.

Energi- och trafiksektorerna svarar för merparten av utsläppen av svavel, kväveföreningar och koldioxid. Miljöavgifter/skatter och andra ekonomiska styrmedel behöver utnyttjas, vid sidan av de nuvarande styrmedlen, för att få ned dessa utsläpp.

Den kväveoxidavgift som nu föreslås och den koldioxidskatt resp. svavelskatt som nyligen föreslagits är avsedda att ge effekter utöver den nuvarande regleringen och påverkar inte kravnivån vid tillståndsprövningen enligt miljöskyddslagen.

Det är viktigt med ett internationellt samarbete för att minska de regionala och globala miljöstörningarna. Sverige har inom flera områden genom att tidigt genomföra egna miljöskyddsåtgärder kunnat tjäna som föredöme i det internationella miljöarbetet. Sverige bör kunna gå före även med att införa ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, dock med beaktande av den svenska industrins internationella konkurrenskraft. Samtidigt bör samarbetet för internationella överenskommelser ges större vikt.

Miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel bör kunna användas för att minska samhällets kostnader för uppsatta miljömål. Generellt verkande ekonomiska styrmedel, som miljöavgifter/skatter, är speciellt lämpade för att påverka beteendet inom områden med en stor mängd sinsemellan oberoende aktörer.

För att t.ex. undvika ekonomiska snedvridningar eller för att främja sådan teknikutveckling som gör det möjligt att minska miljöstörningarna kan det i vissa fall finnas anledning att införa någon typ av återföringssystem. I propositionen föreslås ett system för kväveoxidavgift som innebär återföring av intäkterna.

Teoretiskt bör miljöavgifter motsvara samhällets kostnader för den miljöstörning som uppstår av t.ex. förorenande utsläpp. I praktiken kan det emellertid vara svårt eller omöjligt att beräkna dessa kostnader. Avgifterna är satta så att de skall ge en önskad styreffekt med hänsyn till riksdagens mål för utsläpps begränsningar.

Regeringen har nyligen beslutat föreslå införandet av en svavelkatt på 30 kr. per kg svavel i olja, kol och torv för förbränning liksom en koldioxidkatt på 25 öre per kg koldioxid från förbränning av olja, kol, naturgas, gasol och bensin samt på inrikes flygtrafik. Samtidigt har en differentiering föreslagits av energiskatten på vissa oljeprodukter. Enligt miljöministrernas bedömning kommer effekterna av dessa förslag att ge ett väsentligt bidrag till ansträngningarna att nå de av riksdagen uppsatta målen för begränsning av utsläppen av svavel och koldioxid.

I det internationella arbetet med miljöfrågor betonas alltmer vikten av att i det ekonomiska systemet bygga in signaler som kan styra mot en varaktigt hållbar utveckling. Integration av ekonomiska och miljöpolitiska beslut kommer t.ex. att vara ett prioriterat område i OECDs miljöarbete under de närmaste åren. Miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel diskuteras således inte bara i anslutning till växthusproblemet utan också som medel att komma till rätta med försurning, övergödning och andra miljöproblem. Det kan därför enligt miljöministern förväntas att det även i andra länder läggs fram förslag som liknar dem som är aktuella i Sverige.

Motionerna

I motion Jo51 yrkande 1 betonar miljöpartiet att ekonomiska styrmedel i form av miljöavgifter och miljöskatter måste utnyttjas i långt högre grad än vad som hittills varit fallet. Genom att sådan verksamhet som belastar miljön blir dyrare ges incitament till effektivare lösningar, teknikutveckling och mer rationella beteenden samtidigt som alter-

nativ med mindre miljöeffekter gynnas. Enligt motionens yrkande 11 bör regeringen snarast lägga fram förslag om effektiv reglering och ekonomiska styrmedel beträffande utsläppen av kväveoxid från sjöfarten.

Centerpartiet begär i motion Jo52 yrkande 1 att regeringen skall klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen till vad naturen tål. I motionens yrkande 3 begärs förslag om åtgärder för att begränsa utsläppen av kväveoxider från trafiksektorn.

Vpk betonar i motion Jo53 yrkande 1 det globala perspektivet. På grund av sin miljömässiga skuldbörda bör i-länderna internationellt bära en väsentlig del av finansieringen av miljöåtgärder. Svenska miljöavgifter bör därför kunna användas för miljöåtgärder i andra länder, och Sverige bör se som sin uppgift att alltid framföra dessa aspekter i de internationella förhandlingar som rör miljöproblemen. Enligt motionens yrkande 2 bör riksdagen i samband med slutredovisningen av miljöavgiftsutredningens uppdrag ges tillfälle till en mer övergripande och samlad översyn av styrmedlen inom miljöpolitiken. En sådan översyn måste ha sin utgångspunkt i de faktiska behoven av åtgärder för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling. De ökade miljöavgifter som vpk föreslår i motionen skall användas till förstärkta insatser för miljöförbättrande åtgärder i Östeuropa (yrkande 6), statligt investeringsstöd till biobränslebaserade energisystem (yrkande 7) och en intensiv energispar- och energieffektivitetskampanj (yrkande 8). 1988 års trafikpolitiska beslut skall omprövas, särskilt med hänvisning till att koldioxid- och kväveutsläppen måste minskas kraftigt (yrkande 9). Enligt motionens yrkande 10 bör en regional miljöavgift på storstadsbilism införas och avgifterna bör användas för intensifierade satsningar på miljöanpassade kollektivtrafiksystem i de med avgiften belastade regionerna. Slutligen begärs i yrkande 13 en utredning om rörlig utsläppsavgift beträffande fordon för att stimulera anpassning av efterfrågan, teknik- och bränsleval och teknikutveckling. Samma parti framhåller i motion Jo879 yrkande 8 att ekonomiska styrmedel bör vara ett komplement till övriga styrmedel i form av lagar, kontroll och information. Sin största effekt har miljöavgifter enligt motionärerna när avgifterna ges ut och inte när de tas in. Det är därför ett oefterväntat krav att miljöavgifter satsas på offensiva åtgärder för att förbättra miljön, t.ex. kollektivtrafik, bioenergisystem, kemikaliekontroll, utbildning och forsknings- och utvecklingsarbete.

Enligt partimotion Jo773 (m) yrkande 2 bör miljöavgifterna stå i proportion till utsläppens skadeverkningar. Ett avgiftssystem bör således utformas så att systemet får verkningsfullt styrande effekter, upplevs som rättvist och — i möjligaste mån — omfattar alla som förorenar miljön. Avgifterna bör därför dels inte riktas selektivt mot vissa näringsgrenar, dels användas även för miljöförbättrande åtgärder.

Enligt 1988 års miljöpolitiska beslut bör ekonomiska styrmedel i ökad omfattning införas utöver nuvarande styrmedel (prop. 1987/88:85, JoU23, rskr. 373). I beslutet uttalades även att avgifter på förorenande utsläpp successivt bör kunna införas där så är praktiskt möjligt och sådana avgifter kan få avsedd effekt på miljön. I enlighet med beslutet tillsattes en parlamentarisk utredning med uppgift att föreslå en lämplig utformning av framtida system för ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken. Utredningen (miljöavgiftsutredningen) kommer att redovisa sitt slutbetänkande senast den 1 juli 1990 (dir. 1988:44 och 1989:03). Detta betänkande och det av naturvårdsverkets nyligen redovisade aktionsprogrammet mot luftföroreningar och försurning kommer att beredas i regeringskansliet inför den till våren 1991 aviserade miljöpolitiska propositionen.

Med anledning av motion Jo51 yrkande 1 om miljöavgifter och miljöskatter vill utskottet erinra om att liknande motionsyrkanden för närvarande bereds av skatteutskottet i samband med detta utskotts behandling av proposition 1989/90:111 om reformerad mervärdeskatt m.m. Propositionens förslag går dessutom i flera avseenden i den riktning som förordas i motionen. Utskottet finner således inte anledning att gå närmare in på motionsyrkandet. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo51 yrkande 1.

Med det anförda avstyrker utskottet även motion Jo53 yrkande 2.

Med anledning av motion Jo52 yrkande 1 vill utskottet erinra om riksdagens beslut våren 1988 med anledning av den miljöpolitiska propositionen och motioner i anslutning till denna. Riksdagen uttalade då bl.a. att regeringen bör klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen till vad naturen tål. Utskottet förutsätter att detta uttalande kommer att beaktas av regeringen i samband med energipolitiska och miljöpolitiska överväganden. Med det anförda finner utskottet syftet med motion Jo52 yrkande 1 i allt väsentligt tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks.

I den nu aktuella propositionen betonas vikten av det internationella samarbetet för att minska de regionala och globala miljöstörningarna. Genom att tidigt genomföra egna miljöskyddsåtgärder har Sverige inom flera områden kunnat tjäna som föredöme i det internationella miljöarbetet. Som anförs av miljöministern bör det svenska exemplet kunna utgöra vägvisare i internationella sammanhang även när det gäller ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken. I sammanhanget vill utskottet erinra om att det s.k. miljömålet, dvs. en framsynt hushållning med naturresurserna och omsorgen om miljön, utgör ett femte mål för det svenska utvecklingssamarbetet. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo53 yrkande 1 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning av avgiftssystemets utformning och syfte i nu förevarande sammanhang. Utskottet vill erinra om att miljöavgiftsutredningen i två delbetänkanden — Sätt

värde på miljön!, Miljöavgifter på svavel och klor (SOU 1989:21) och Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, Energi och trafik (SOU 1989:83) — har lagt fram synpunkter och förslag på miljöavgifter som ekonomiska styrmedel inom olika områden. Som ovan anförts kommer utredningen snart att framlägga sitt slutbetänkande. Därefter kommer frågan att ges en allsidig belysning i samband med beredningen inom regeringskansliet av den miljöpolitiska propositionen. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motionerna Jo53 yrkandena 6, 7 och 8, Jo773 yrkande 2 och Jo879 yrkande 8 i den mån motionsyrkandena inte kan anses tillgodosedda. Med anledning av motion Jo53 yrkande 6 vill utskottet härutöver erinra om vad som nedan (s. 16 f.) anförts om inrättandet av ett nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa.

Enligt vad utskottet erfarit kommer sjöfartsverket att i början av juni 1990 redovisa en kartläggning av sjöfartens miljöpåverkan. I uppdraget ingår att lämna förslag till åtgärder för att minska sjöfartens negativa effekter på miljön. Frågan tas även upp i naturvårdsverkets nyligen framlagda aktionsprogram mot havsföroreningar, och i verkets aktionsprogram mot luftföroreningar och försurning behandlas särskilt utsläppen av bl.a. kväveoxider från fartyg. Sjöfartens miljöpåverkan ingår även i miljöavgiftsutredningens uppdrag och utredningen kommer att i sitt slutbetänkande lämna förslag till åtgärder på området. Resultatet av regeringens beredning av de samlade förslagen kommer att framläggas i den miljöpolitiska propositionen. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motion Jo51 yrkande 11.

Som ovan anförts har bl.a. frågor om trafikens miljöpåverkan behandlats av miljöavgiftsutredningen. I delbetänkandet Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, Energi och trafik övervägs i valet av styrmedel bl.a. ett system med utsläppsavgift för olika typer av fordon. Storstadsutredningen har i sitt slutbetänkande (SOU 1990:36) föreslagit åtgärder som skulle möjliggöra regionala beslut beträffande storstadsområdena. Här angivna och övriga frågor vad gäller miljöeffekter från vägtrafiken kommer — enligt vad utskottet erfarit — att ingå i nästa års miljöpolitiska proposition. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motion Jo53 yrkandena 9, 10 och 13 i den mån de inte kan anses tillgodosedda med vad utskottet anför.

Bland de åtgärder som hittills har föreslagits av miljöavgiftsutredningen och av naturvårdsverket i aktionsprogrammet mot luftföroreningar och försurning återfinns även förslag till åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider från trafiksektorn. Med hänvisning härtill och till vad utskottet i tillämpliga delar anför ovan finner utskottet syftet med motion Jo52 yrkande 3 i allt väsentligt tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks.

Propositionens förslag om avgiftssystemets syfte och avgränsning

En avgift införs på utsläpp av kväveoxider från stora pannor som används för energiproduktion.

Avgiftsmedlen tillgodoförs årligen de avgiftsskyldiga. Det belopp som skall tillgodoföras fördelas på varje avgiftsskyldig beroende på dennes andel av den totala energiproduktionen hos samtliga avgiftsskyldiga. Härigenom undviks att energiproduktionen i stora pannor, främst inom fjärrvärmesektorn, missgynnas.

Enligt miljöministern är kväveoxidutsläpp från förbränningsanläggningar ett miljöproblem som är lämpligt att angripa med generell verkande styrmedel. Vid tillståndsprovning av nya anläggningar och vid omprovning av tillstånden för befintliga anläggningar kan man därför förutse att skärpta krav kommer att ställas när det gäller kväveoxidutsläpp.

Det finns flera skäl att överväga ytterligare styrmedel. En kväveoxidavgift kan bidra till att åtgärder för att begränsa utsläppen vidtas tidigare än om endast provning enligt miljöskyddslagen används som styrmedel. Vidare innebär ett miljöavgiftssystem att möjligheterna att minska utsläppen under den nivå som gäller enligt tillståndet tillvaratas på ett kostnadseffektivt sätt. Detta är särskilt viktigt när det gäller kväveoxidutsläppen som till stor del är beroende av pannans skötsel.

En förutsättning för att en avgift skall kunna tas ut på grundval av utsläppsmätningar är att mätningen utförs med tillräcklig noggrannhet. Det anses möjligt att uppnå den nödvändiga noggrannheten om stränga krav ställs på mätutrustningens kvalitet, om mätning och registrering sker kontinuerligt och om auktoriserad kontroll av mätsystemen utförs. Vid naturvårdsverket pågår för närvarande arbete med att utarbeta föreskrifter för kontroll av stora förbränningsanläggningar. Enligt förslaget skall kontinuerlig utsläppsmätning ske av bl.a. kväveoxider. Samma mätutrustning kan utnyttjas även som underlag för beräkning av kväveoxidavgiften. Det bör vara en uppgift för naturvårdsverket att i samarbete med statens mät- och provråd utforma närmare föreskrifter för ackreditering av laboratorier och företag.

Eftersom kostnadsskäl talar mot att införa ett avgiftssystem med krav på att mätutrustning installeras i små och medelstora pannor bör avgiften tas ut enbart för utsläpp från stora pannor.

Risken för en försämrad konkurrenskraft för de större pannorna och andra snedvridande effekter gör det nödvändigt att kompensera de pannägare som omfattas av avgiftssystemet. Utan att styreffekten av avgifterna går förlorad skall de avgiftsskyldiga kunna kompenseras genom att kollektivet av avgiftsskyldiga varje år tillgodoförs ett belopp som är lika stort som de avgifter som belöper på samma år. En lämplig grund för fördelningen av beloppet mellan de avgiftsskyldiga är den nyttiggjorda energin i form av el eller värme från den avgiftspliktiga pannan. En sådan fördelningsgrund har bl.a. fördelen att den premierar ett effektivt energiutnyttjande och en hög verkningsgrad.

En utvärdering av avgiftssystemets effekter bör företas senast två år efter införandet.

1989/90:JoU24

Motionerna

Utsläpp från trafikflygplan bör enligt miljöpartiets motion Jo51 beläggas med avgifter. För kväveoxider bör enligt motionen avgiften utgå med 40 kr. per kg kväveoxider (yrkande 2) och för kolväten med 24 kr. per kg utsläppt kolväte (yrkande 3). För utsläpp från vägtrafiken bör avgiften på kväveoxider vara 60 kr. per kg kväveoxider (yrkande 4) och för kolväten 36 kr. per kg kolväten (yrkande 5). Centerpartiet föreslår i motion Jo52 yrkande 4 en kloravgift om 50 kr. per kg organiskt bundet klor. För att en ytterligare skärpning av styreffekten skall uppnås bör enligt vpk-motionen Jo53 yrkande 3 avgiften ges en trappstegsformad konstruktion och med tre års intervaller höjas med minst 10 kr. per kg kväveoxid. I motion Jo55 (m) framhålls som angeläget att avgiftssystemets effekter kontinuerligt följs upp och utvärderas. En redovisning bör inom två år presenteras för riksdagen och ligga till grund för ett ställningstagande till systemets fortsatta utformning (yrkande 2).

Utskottets överväganden

Med anledning av motion Jo51 yrkandena 2 och 3 om kväveoxidavgift resp. kolväteavgift för trafikflygplan vill utskottet anföra följande. Enligt lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik utgår skatt på vissa avgasutsläpp som förorsakas av den inrikes flygtrafiken. Till grund för beskattningen ligger luftfartsverkets uppgifter om utsläppt mängd kväveoxider och kolväten. Skatten utgör 12 kr. per kg kväveoxider och kolväten. Enligt utskottets mening får yrkandena således anses avse ändring i redan existerande skattelagstiftning och hör som sådana till skatteutskottets ansvarsområde. I den mån yrkandena avser även den internationella luftfarten vill utskottet — utöver vad som anförts ovan — erinra om att Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område har ansetts lägga hinder i vägen för en miljöskatt även för denna flygtrafik (1988/89:SkU10 och JoU3y). Enligt vad utskottet erfarit övervägs frågan om ett system med landningsavgifter av luftfartsverket i samband med det miljöprogram som verket skulle ha presenterat den 15 maj 1990 men som enligt uppgift är något försenat. Utskottet har vidare erfarit att miljöavgiftsutredningen överväger förslag på området. Såväl luftfartsverkets miljöprogram som utredningens slutbetänkande kommer att utgöra underlag för regeringens ställningstaganden inför den miljöpolitiska propositionen. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motionsyrkandena.

Förslag om ekonomiska styrmedel och andra åtgärder för minskade utsläpp av bl.a. kväveoxider och kolväten från trafiksektorn har lagts fram av miljöavgiftsutredningen i delbetänkandet Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken. Energi och trafik (SOU 1989:83) och av naturvårdsverket i aktionsprogrammet mot luftföroreningar och försurning.

Som utskottet ovan anfört kommer bl.a. dessa förslag att utgöra underlag för regeringens miljöpolitiska proposition. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motion Jo51 yrkandena 4 och 5.

Miljöavgiftsutredningen har i sitt delbetänkande Sätt värde på miljon!, Miljöavgifter på svavel och klor (SOU 1989:21) lagt fram förslag om miljöavgift på klorerade organiska ämnen. I avvaktan på kommande regeringsförslag i frågan avstyrker utskottet motion Jo52 yrkande 4.

Utskottet, som delar regeringens bedömning av avgiftssystemets utformning, är inte berett att tillmötesgå kravet i motion Jo53 yrkande 3 om en trappstegsformad kväveoxidavgift. Motionsyrkandet avstyrks således.

Som anförs av miljöministern bör en utvärdering av avgiftssystemet företas senast två år efter införandet. Med det anförda finner utskottet syftet med motion Jo55 yrkande 2 tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks.

Propositionens förslag om pannor som omfattas av avgiftssystemet

Avgiften tas ut på utsläpp från pannor och gasturbiner som används för el- eller värmeproduktion och som har en tillförd effekt på minst 10 MW och en energiproduktion som överstiger 50 GWh per år. Avgift tas inte ut för utsläpp från skogsindustrins sodapannor och lutpannor eftersom dessa pannor är en integrerad del i processen för massaframställning.

Pannor, i vilka ett medium för energiöverföring, t.ex. ånga, framställs för byggnadsuppvärmning, elproduktion eller användning i industriella processer, skall omfattas av avgiftssystemet. Däremot bör utsläpp av kväveoxider från direkt processförbränning inte omfattas av avgiftssystemet.

Av praktiska skäl bör små pannor, som i praktiken inte kan uppnå en produktion på 50 GWh per år, generellt undantas från avgiftsplikt. Gränsen bör dras vid pannor som har en tillförd effekt på 10 MW. Miljöministern framhåller emellertid som angeläget att även utsläppen från dessa pannor minskar.

Miljöavgiftsutredningen kommer att i sitt slutbetänkande behandla frågan om ekonomiska styrmedel för att begränsa utsläpp från industriella processer. Det kan därför finnas skäl att senare återkomma till frågan om även de processutsläpp som nu undantas bör omfattas av avgiftssystemet.

Motionerna

Enligt motion Jo53 (vpk) yrkande 4 bör även industriprocesser belastas med kväveoxidavgift. Eftersom risken annars är uppenbar att fjärrvärmeproduktion missgynnas bör enligt motionens yrkande 5 även små anläggningar belastas med kväveoxidavgift. Avgiften bör beräknas enligt schablon och tas ut i samma ordning som energiskatten på bränsle. Enligt motion Jo55 (m) yrkande 1 bör — så snart det är möjligt av kostnadsskäl — även mindre anläggningar omfattas av avgiftsuttaget.

Utskottet delar miljöministerns uppfattning att kostnaden för mätning bör stå i rimlig proportion till den vinst pannägaren kan göra genom att begränsa utsläppen och minska miljöavgiften. Det är emellertid enligt utskottets mening angeläget att utsläppen även från små pannor minskar. Naturvårdsverket konstaterar i sitt aktionsprogram mot luftföroreningar och försurning att marknadsandelen för de pannor som uppfyller miljökraven enligt byggnormen har ökat kraftigt, vilket enligt verket talar för att förbättrad information bör vara tillräcklig för att de miljömässigt bättre pannorna skall komma att erövra marknaden. Verket föreslår därför ett system med miljömärkning för villapannor som eldas med olja och gas. När det gäller anläggningar som är större än villapannor men inte tillräckligt stora för att prövas individuellt enligt miljöskyddslagen eller omfattas av miljöavgift föreslås att verket utarbetar utsläppskrav. Med det anförda och i avvaktan på den miljöpolitiska propositionen avstyrker utskottet motion Jo55 yrkande 1.

Beträffande yrkande 5 i motion Jo53 med förslag om schablonavgift för mindre anläggningar ställer sig utskottet tveksamt till om denna typ av avgift skulle få den styrande effekt som eftersträvas i motionen. Med hänvisning härtill och till vad utskottet anför ovan avstyrks motionsyrkandet.

Frågan om ekonomiska styrmedel för att begränsa utsläpp från industriella processer kommer att behandlas i miljöavgiftsutredningens slutbetänkande. Som anføres av miljöministern kan det därefter finnas skäl att återkomma till frågan om även dessa processer bör omfattas av avgiftssystemet. I avvaktan på kommande ställningstagande i frågan avstyrker utskottet motion Jo53 yrkande 4 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

Skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar m.m.

Propositionen

Det särskilda tillverkaråtagandet enligt 6 § bilavgaslagen utvidgas när det gäller tunga fordon till att omfatta en körsträcka av 160 000 km.

De skärpta kraven för tunga fordon bör gälla fr.o.m. 1993 års modeller, vilket innebär att kraven införs ett år tidigare än vad som planerats.

För att stimulera tillämpningen av kraven för lätta och tunga fordon bör ett investeringsbidrag utbetalas till köparen av en avgasrenad lastbil eller buss under den period då de nya kraven inte är obligatoriska. Med hänsyn härtill bör de nya reglerna för tunga fordon träda i kraft i sådan tid att de kan tillämpas frivilligt fr.o.m. 1992 års modeller.

När det gäller utsläpp av partiklar bör som ett första steg gälla en begränsning som motsvarar vad nyproducerade fordon släpper ut i dag. Naturvårdsverket har mot den bakgrunden föreslagit regeringen att det nya gränsvärdet för partiklar bör vara 0,4 g/kWH. Övervägande skäl talar för att detta gränsvärde bör tillämpas för samtliga tunga fordon.

Frågan om miljöklassindelning av fordon kommer att tas upp i samband med behandlingen av miljöavgiftsutredningens slutbetänkande.

1989/90:JoU24

Motionerna

En årlig miljöavgift på 400 kr. bör enligt motion Jo51 (mp) yrkande 6 införas för personbilar som saknar effektiv avgasrening. Bidraget till eftermontering av reningsutrustning bör enligt motionens yrkande 7 höjas till 4 000 kr. för personbilar fr.o.m. 1983 års modell och till 1 500 kr. för äldre bilar. Skrotningspremien bör höjas till 2 500 kr. och bilaccisen för äldre bilar bör differentieras efter utsläpp av kväveoxider och kolväten och efter bränsleförbrukning (yrkandena 9 resp. 10).

Vpk begär i motion Jo53 yrkande 11 — som yrkandet får förstås — att bensinskatten ändras så att differensen mellan blyhaltig och blyfri bensin ökar med 10 öre per liter. I motionens yrkande 12 begärs förslag om åtgärder beträffande utsläppen från arbetsmaskiner.

Enligt motionerna Jo52 (c) yrkande 2, Jo54 (fp), Jo741 (fp) yrkande 2, Jo770 (mp) yrkande 6, Jo864 (mp) yrkande 1 delvis och Jo865 (c) yrkande 1 bör de skärpta avgaskraven gälla från 1992 års modeller. Som en konsekvens av motion Jo864 yrkande 1 bör bidraget till rening av lastbilar och bussar avvecklas (yrkande 2). Avgaskraven för vägfordon bör enligt motion Jo51 (mp) yrkande 8 skärpas så snart som möjligt.

Miljöpartiet begär i motion Jo770 yrkande 7 att avgaskraven för tunga lastbilar och bussar skärps ytterligare genom att gränsen för kväveoxider fastställs till 7,0 g/kWh och för partiklar till 0,15 g/kWh. Enligt motionens yrkande 8 bör avgaskraven för lätta lastbilar och bussar fastställas i enlighet med Kalifornienkraven till år 1992 och skärpas ytterligare till år 1994. Avgaskraven för lätta lastbilar och bussar bör enligt motion Jo864 (mp) yrkande 1 delvis tidigareläggas till den 1 januari 1991.

Utskottets överväganden

Riksdagen beslutade våren 1988 (prop. 1987/88:85, JoU23, rskr. 373) om skärpta avgaskrav för lätta lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller och för tunga lastbilar och bussar fr.o.m. 1994 års modeller med frivillig tillämpning två år tidigare. Kraven borde för båda kategorierna i stort motsvara de krav som då avsågs gälla federalt i USA för 1990 års modeller.

Som miljöministern anför har bilindustrin snabbare än väntat kunna lösa de tekniska problem som vid tidpunkten för riksdagens beslut förelåg beträffande avgasrening för tunga dieseldrivna fordon. De skärpta kraven för denna fordonstyp kan därför införas ett år tidigare än beräknat, dvs. redan fr.o.m. 1993 års modeller. För att stimulera tillämpningen av kraven för lätta och tunga fordon bör investeringsbidrag utbetalas till köparen av en avgasrenad lastbil eller buss under den period då de nya kraven inte är obligatoriska. I likhet med

miljöministern anser utskottet därför att de nya reglerna för tunga fordon bör träda i kraft i sådan tid att de kan tillämpas frivilligt fr.o.m. 1992 års modeller.

Mot bakgrund av de allvarliga miljöeffekterna och den oroväckande utvecklingen av utsläppen från vägtrafiken i allmänhet och lastbilar och bussar i synnerhet är det — vilket utskottet framhållit vid flera tidigare tillfällen — angeläget att minska utsläppen till luften från lastbilar och bussar så långt som möjligt och så snart som möjligt. En tidigareläggning av de skärpta kraven med ett år ligger därför väl i linje med utskottets principiella inställning härvidlag. Utskottet är emellertid inte berett att tillmötesgå kraven i motionerna Jo52 yrkande 2, Jo54, Jo741 yrkande 2, Jo770 yrkande 6, Jo864 yrkandena 1 delvis och 2 samt Jo865 yrkande 1 om införande av de skärpta bestämmelserna fr.o.m. 1992 års modeller. Motionsyrkandena avstyrks således.

På samma grund avstyrker utskottet även motion Jo51 yrkande 8 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

Med anledning av motion Jo864 yrkande 1 i den del yrkandet avser tidigareläggning av avgaskraven till den 1 januari 1991 för lätta lastbilar och bussar vill utskottet — utöver vad som anförts ovan — anföra följande. Enligt vad utskottet erfarit saluförs nya årsmodeller av bilar, lastbilar och bussar fr.o.m. den 1 augusti året dessförinnan, dvs. 1991 års modeller kommer att vara tillgängliga på marknaden från den 1 augusti innevarande år. Motionsyrkandet avstyrks således även i denna del.

I naturvårdsverkets aktionsprogram mot luftföroreningar och försurning föreslås skärpning av de generella avgaskraven, och förslag om ekonomiska styrmedel för minskade utsläpp från trafiksektorn har framlagts av miljöavgiftsutredningen i delbetänkandet Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, Energi och trafik (SOU 1989:83). Förslagen övervägs inom regeringskansliet i samband med beredningen av den miljöpolitiska propositionen. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motion Jo770 yrkande 7.

Med det anförda avstyrker utskottet även motionens yrkande 8.

En påлага av det slag som avses i motion Jo51 yrkande 6 måste från statsrättslig synpunkt betecknas som en skatt. Med hänsyn härtill och till vad utskottet anför om miljöavgiftsutredningens arbete avstyrker utskottet detta yrkande.

Miljöavgiftsutredningen föreslår i sitt delbetänkande Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken att bidraget till eftermontering av reningsutrustning höjs från nuvarande 1 000 kr. till 4 000 kr. Förslaget bereds i regeringskansliet inför den miljöpolitiska propositionen. Utskottet förutsätter att behovet av en höjning av bidraget kommer att beaktas vid beredningen. I avvaktan härpå avstyrks motion Jo51 yrkande 7.

I samma delbetänkande föreslår utredningen att skrotningspremien höjs till 2 000 kr. under ett år för bilar av 1975 års modeller eller äldre. Förslaget bereds av regeringen. I sammanhanget vill utskottet erinra om att utskottet nyligen i betänkandet om vissa avfallsfrågor (1989/90:JoU16, rskr. 241) förutsatte att behovet av en kraftigt höjd bilskrotningspremie kommer att beaktas i samband med pågående

beredning i regeringskansliet. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo51 yrkande 9 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

Naturvårdsverket har i sitt aktionsprogram mot luftföroreningar och försurning inte funnit det rimligt att föreslå obligatoriska åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider, kolväten och partiklar från arbetsfordon i bruk eftersom sådana åtgärder skulle kräva uppbyggnad av ett tillsynssystem. Verket avser i stället att inleda diskussioner med berörda verksamhetsutövare för att få till stånd frivilliga åtgärder på området. Resultatet av diskussionerna kommer att redovisas till regeringen i en separat skrivelse senare under innevarande år. Naturvårdsverket utreder även behovet av och möjligheterna att minska utsläppen från olika arbetsredskap såsom motorsågar, gräsklippare och kompressorer. I avvaktan på resultatet av dessa samlade åtgärder avstyrker utskottet motion Jo53 yrkande 12 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

Ett tillmötesgående av motion Jo51 yrkande 10 om differentierad bilaccis förutsätter ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Frågor i anslutning till denna lag tillhör skatteutskottets beredningsområde, och liknande motionsyrkanden bereds av skatteutskottet i samband med pågående behandling av proposition 1989/90:111 om reformerad mervärdesskatt m.m. Jordbruksutskottet har således inte anledning att gå närmare in på motionens förslag i denna del. Motionsyrkandet avstyrks.

En ökning av differensen mellan blyhaltig och blyfri bensin i enlighet med motion Jo53 yrkande 11 kräver ändring i lagen (1961:372) om bensinskatt. Även denna fråga tillhör således skatteutskottets beredningsområde. Liknande yrkanden är föremål för skatteutskottets behandling. Jordbruksutskottet saknar därför anledning att närmare pröva motionen i sak. Motionsyrkandet avstyrks.

Nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa

Propositionen

Vid sin session våren 1990 ställde sig Nordiska rådet bakom ett förslag om inrättande av ett nordiskt miljöfinansieringsbolag för att främja investeringar av nordiskt miljöintresse i Östeuropa. Rådet uttalade att bolagets verksamhet borde påbörjas så fort som möjligt. Den svenska regeringen beslutade den 1 mars 1990 att underteckna en överenskommelse om bolaget. Den 2 mars 1990 undertecknades den av samtliga nordiska länder. Det ankommer på riksdagen att slutligt godkänna överenskommelsen.

Bolaget föreslås att med aktiekapital, risklån eller garantier delta i finansieringen av s.k. joint ventures och andra samarbetsbolag som tillverkar miljöutrustning eller tillhandahåller miljötjänster i de östeuropeiska länderna, framför allt i Polen, Sovjetunionen, Tjeckoslovakien, Tyska Demokratiska Republiken och Ungern. Bolagets verksam-

het skall drivas affärsmässigt och bolaget skall bland de kommersiellt bärande projekten eftersträva att prioritera projekt som har stor nordisk miljöeffekt.

Bolaget föreslås få status som en internationell organisation, vilken regleras av överenskommelsen mellan medlemsländerna. Bolagets kapital tillskjuts av parterna och uppgår till 36 milj. SDR (speciella dragningsrätter) som fördelas enligt gällande nordisk fördelningsnyckel. Förslag till användning av medel för Sveriges andel, som beräknas till 18,4 milj. kr. per år, har lämnats i proposition 1989/90:100, bil. 5. Ökning av kapitalet kan ske genom beslut av Nordiska ministerrådet efter framställning från bolaget. Styrelsen för bolaget föreslås bestå av en medlem från varje land och en suppleant för denne. Styrelsemedlemmarna skall utses av resp. lands regering. Bolagets administration handhas av Nordiska investeringsbanken, som i andra former redan nu bedriver utlåning till Östeuropa.

Motionen

Vpk har inte några invändningar mot bildandet av ett nordiskt bolag för samordnade miljöinsatser i Östeuropa men framhåller i motion Jo53 yrkande 14 vikten av att investeringarna prövas i ett långsiktigt perspektiv. I yrkande 15 betonas att syftet med verksamheten i första hand skall vara miljöförbättringar i mottagarlandet och inte subventioner till nordiska företag. I sammanhanget framhålls modellen "debt-for-nature-swaps" som utmärkt och väl förenlig med joint ventures. Enligt yrkande 16 bör Sverige verka för att styrelsen utökas så att även representanter för miljörörelsen bereds tillträde. Slutligen bör bolagets kapital höjas till 136 milj. SDR och Sveriges andel finansieras med miljöavgifter (yrkande 17).

Utskottets överväganden

Utskottet har inte något att erinra mot att ett nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa inrättas i enlighet med den av miljöministern redovisade överenskommelsen. Några särskilda uttalanden om inriktningen av verksamheten m.m. — utöver dem som redovisas i propositionen — bör inte göras i detta stadium. Utskottet avstyrker således motion Jo53 yrkandena 14, 15, 16 och 17.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *miljöavgifter och miljöskatter*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkande 1,
res. 1 (mp)
2. beträffande *samlat förslag om styrmedel på miljöområdet*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkande 2,
res. 2 (vpk)

3. beträffande *program för minskning av koldioxidutsläppen m.m.*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo52 yrkande 1,

4. beträffande *det globala perspektivet m.m.*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkande 1,
res. 3 (vpk, mp)

5. beträffande *avgiftssystemets utformning*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:Jo53 yrkandena 6, 7 och 8, 1989/90:Jo773 yrkande 2 och 1989/90:Jo879 yrkande 8,
res. 4 (m)

6. beträffande *kväveoxidutsläppen från sjöfarten*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkande 11,
res. 5 (mp)

7. beträffande *omprövning av 1988 års trafikpolitiska beslut m.m.*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkandena 9, 10 och 13,
res. 6 (vpk)

8. beträffande *kväveoxidutsläppen från trafiksektorn*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo52 yrkande 3,
res. 7 (c)

9. beträffande *kväveoxidavgift och kolväteavgift på utsläpp från trafikflygplan och motorfordon*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkandena 2, 3, 4 och 5,
res. 8 (mp)

10. att riksdagen lämnar utan erinran vad i propositionen anförts om användningen av ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, allt i de delar som ej berörs av utskottets hemställan ovan,

11. beträffande *miljöavgift på organiska klorföreningar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo52 yrkande 4,
res. 9 (c, mp)

12. beträffande *trappstegsformad kväveoxidavgift*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkande 3,
res. 10 (vpk)
res. 11 (mp)

13. beträffande *uppföljning och utvärdering av avgiftssystemets effekter*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo55 yrkande 2,

14. beträffande *miljöavgift för mindre anläggningar*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:Jo53 yrkande 5 och 1989/90:Jo55 yrkande 1,

res. 12 (m, mp)

res. 13 (vpk)

15. beträffande *miljöavgift för industriprocesser*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkande 4,

16. att riksdagen antar förslaget till lag om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion,

17. att riksdagen antar förslaget till lag om ändring i bilavgagslagen (1986:1386),

18. beträffande *skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:Jo51 yrkande 8, 1989/90:Jo52 yrkande 2, 1989/90:Jo54, 1989/90:Jo741 yrkande 2, 1989/90:Jo770 yrkande 6, 1989/90:Jo864 och 1989/90:Jo865 yrkande 1,

res. 14 (fp, c, vpk, mp)

19. beträffande *ytterligare skärpning av avgaskraven för tunga lastbilar och bussar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo770 yrkande 7,

res. 15 (mp)

20. beträffande *avgaskraven för lätta lastbilar och bussar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo770 yrkande 8,

21. beträffande *årlig miljöavgift på vissa fordon*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkande 6,

22. beträffande *eftermontering av reningsutrustning*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkande 7,

23. beträffande *bilskrotningspremien*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkande 9,

24. beträffande *utsläpp från arbetsmaskiner*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkande 12,

res. 16 (vpk, mp)

25. beträffande *differentierad bilaccis*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo51 yrkande 10,

26. beträffande *ökad differens mellan blyhaltig och blyfri bensin*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkande 11,

27. att riksdagen lämnar utan erinran vad i propositionen anförts om ikraftträdande av de nya avgasreningskraven m.m., allt i de delar som ej berörs av utskottets hemställan ovan,

28. beträffande *nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa*

att riksdagen avslår motion 1989/90:Jo53 yrkandena 14, 15, 16 och 17,

res. 17 (vpk)

29. att riksdagen godkänner överenskommelsen om upprättande av ett nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa i enlighet med vad som anförts i propositionen, allt i de delar som ej berörs av utskottets hemställan ovan.

På jordbruksutskottets vägnar

Karl Erik Olsson

Närvarande: Karl Erik Olsson (c), Hans Gustafsson (s), Håkan Strömberg (s), Sven Eric Lorentzon (m), Lars Ernestam (fp), Martin Segerstedt (s), Jens Eriksson (m), Jan Fransson (s), Åke Selberg (s), Ingvar Eriksson (m), Bengt Rosén (fp), Lennart Brunander (c), Annika Åhnberg (vpk), Åsa Domeij (mp), Inge Carlsson (s), Kaj Larsson (s) och Berndt Ekholm (s).

Reservationer

1. Miljöavgifter och miljöskatter (mom. 1)

Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Med anledning" och slutar med "yrkande 1" bort ha följande lydelse:

I likhet med miljöpartiet anser utskottet att ekonomiska styrmedel i form av miljöavgifter och miljöskatter måste utnyttjas i långt högre grad än vad som hittills varit fallet. Miljöskatter bör antingen kunna kvittas mot sänkta skatter på främst arbete eller användas till sådana investeringar i infrastrukturen som krävs för ett miljöanpassat samhälle. Därigenom uppnås även ett samhällsekonomiskt mer effektivt skattesystem. Genom att verksamhet som belastar miljön görs dyrare ges incitament till effektivare lösningar, teknikutveckling och mer rationella beteenden samtidigt som alternativ med mindre skadliga miljöeffekter gynnas. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo51 yrkande 1 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *miljöavgifter och miljöskatter*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo51 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Samlat förslag om styrmedel på miljöområdet (mom. 2)

Annika Åhnberg (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Med det" och slutar med "yrkande 2" bort ha följande lydelse:

Utskottet beklagar att den miljöavgift som nu föreslås av regeringen har brutits ur sitt sammanhang och redovisas separat. Som anförs i motion Jo53 hade en samlad proposition om miljöavgifter i relation

till övriga styrmedel varit önskvärd. I enlighet med motionens yrkande 2 bör därför riksdagen i samband med slutredovisningen av miljöavgiftsutredningens uppdrag ges tillfälle till en mer övergripande och samlad översyn av styrmedlen inom miljöpolitiken. En sådan översyn bör enligt utskottets mening utgå från det faktiska behovet av åtgärder för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling. Vad utskottet anfört med anledning av motionsyrkandet bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *samlat förslag om styrmedel på miljöområdet*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkande 2
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

3. Det globala perspektivet m.m. (mom. 4)

Annika Åhnberg (vpk) och Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "I den" och slutar med "anses tillgodosett" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion Jo53 har många globala miljöproblem sitt ursprung i de högt industrialiserade ländernas överutnyttjande av jordens resurser. På grund av sin miljömässiga skuldbörda bör därför i-länderna i väsentlig mån bidra till finansieringen av miljöåtgärder i internationella sammanhang. Svenska miljöavgifter bör således kunna användas för miljöåtgärder i andra länder, och Sverige bör se som sin uppgift att alltid framföra dessa aspekter i internationella förhandlingar om miljöproblemen. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo53 yrkande 1 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *det globala perspektivet m.m.*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkande 1
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Avgiftssystemets utformning (mom. 5)

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson och Ingvar Eriksson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet ansluter" och på s. 9 slutar med "i Östeuropa" bort ha följande lydelse:

Som anförs i motion Jo773 bör miljöavgifterna stå i proportion till utsläppens skadeverkningar. Ett avgiftssystem bör således utformas så att systemet får verkningsfullt styrande effekter, upplevs som rättvist och — i möjligaste mån — omfattar alla som förorenar miljön. Avgifterna bör därför dels inte riktas mot vissa näringsgrenar, dels användas för miljöförbättrande åtgärder. I de fall — t.ex. i fråga om koldioxidutsläpp — där miljörelaterade skatter skulle kunna vara acceptabla skall dessa enligt utskottets mening rymmas inom ramen för ett oförändrat skatteuttag. Vad utskottet sålunda anfört med anled-

ning av motion Jo773 yrkande 2 bör ges regeringen till känna. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna Jo53 yrkandena 6, 7 och 8 och Jo879 yrkande 8.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. *beträffande avgiftssystemets utformning*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo773 yrkande 2 och med avslag på motionerna 1989/90:Jo53 yrkandena 6, 7 och 8 och 1989/90:Jo879 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

5. Kväveoxidutsläppen från sjöfarten (mom. 6)

Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Enligt vad" och slutar med "yrkande 11" bort ha följande lydelse:

Enligt vad utskottet erfarit är kväveoxidutsläppen från sjöfarten betydande och utgör 10–20% av de totala utsläppen. Som anføres i motion Jo51 är det därför mycket angeläget att snarast få till stånd en effektiv reglering av utsläppen och att införa ekonomiska styrmedel på området. Utskottet förutsätter emellertid att regeringen kommer att lägga fram förslag i frågan när tillräckligt vederhäftigt beslutsunderlag finns att tillgå. Eftersom preliminära undersökningsresultat antyder att färjetrafiken ger upphov till mycket stora kväveoxidutsläpp bör regeringen omgående ta initiativ till förhandlingar på området dels med våra nordiska grannländer, dels i ett bredare internationellt sammanhang. Vad utskottet sålunda anför med anledning av motion Jo51 yrkande 11 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. *beträffande kväveoxidutsläppen från sjöfarten*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo51 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

6. Omprövning av 1988 års trafikpolitiska beslut m.m. (mom. 7)

Annika Åhnberg (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Som ovan" och slutar med "utskottet anför" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan konstatera att trovärdiga miljöambitioner kräver en stark politisk styrning av utvecklingen på transportområdet. Som anføres i motion Jo53 yrkande 9 måste därför 1988 års trafikpolitiska beslut omprövas, särskilt med hänvisning till nödvändigheten av en kraftig minskning av koldioxid- och kväveutsläppen. Eftersom ca 25 % av all biltrafik kan hänföras till storstadsområdena anser utskottet — som ansluter sig till motionens yrkande 10 — det befogat att införa en regional miljöavgift på storstadsbilism. Avgifterna bör användas för intensifierade satsningar på miljöanpassade kollektivtrafiksystem i de med avgiften belastade regionerna. En likformig ut-

släppsavgift, proportionell mot beräknade utsläpp, har enligt utskottets mening den fördelen att avgiften ger incitament till olika slag av efterfrågeanpassning, bl.a. stimuleras kollektivt åkande i olika former liksom teknik- och bränsleval och teknikutveckling. Utskottet ansluter sig således till motion Jo53 yrkande 13 och anser att en utredning bör tillsättas med uppgift att utreda frågan om rörliga utsläppsavgifter beträffande motorfordon. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo53 yrkandena 9, 10 och 13 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *omprövning av 1988 års trafikpolitiska beslut m.m.*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkandena 9, 10 och 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Kväveoxidutsläppen från trafiksektorn (mom. 8)

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Bland de" och slutar med "Motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Miljöavgiftsutredningen föreslår i delbetänkandet Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, Energi och trafik (SOU 1989:83), införande av ett system med tre miljöklasser för personbilar. Klassen bestäms av bl.a. fordonets utsläpp av kväveoxider, kolväten och koloxid. Enligt utskottets mening kan detta system visserligen påskynda en successiv utveckling av redan etablerad teknik men knappast satsningar på nya motortyper och bränslen. För att uppnå detta syfte bör — som anförs i motion Jo52 — utöver dessa tre klasser införas en "elitklass" för fordon med ingen eller mycket liten negativ miljöpåverkan. Utskottet ansluter sig härmed till motionens yrkande 3. Regeringen bör snarast lägga fram förslag om miljöklasser för personbilar i enlighet med vad utskottet anfört. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo53 yrkandena 9, 10 och 13 i den mån motionsyrkandena inte kan anses tillgodosedda.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *kväveoxidutsläppen från trafiksektorn*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo52 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Kväveoxidavgift och kolväteavgift på utsläpp från trafikflygplan och motorfordon (mom. 9)

Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Med anledning" och på s. 12 slutar med "och 5" bort ha följande lydelse:

Som anförs i motion Jo51 bör i princip lika stor miljöavgift tas ut på en viss typ av utsläpp oavsett utsläppskällan. Det saknas därför

enligt utskottets mening rimlig anledning att t.ex. belasta kväveoxidutsläppen från flygtrafiken i mindre utsträckning än motsvarande utsläpp från större pannor. Utsläpp från trafikflygplan bör därför beläggas med avgifter. För kväveoxider bör enligt utskottets mening avgift utgå med 40 kr. per kg kväveoxider och för kolväten med 24 kr. per kg utsläppt kolväte. För utsläpp från vägtrafiken bör avgiften på kväveoxider vara 60 kr. per kg kväveoxider och för kolväten 36 kr. per kg kolväten. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo51 yrkandena 2, 3, 4 och 5 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *kväveoxidavgift och kolväteavgift på utsläpp från trafikflygplan och motorfordon*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo51 yrkandena 2, 3, 4 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. Miljöavgift på organiska klorföreningar (mom. 11)

Karl Erik Olsson (c), Lennart Brunander (c) och Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Miljöavgiftsutredningen har" och slutar med "yrkande 4" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan konstatera att regeringen inte framlägger förslag om kloravgift utan hänvisar till att utsläppen har minskat snabbare än förväntat, varför frågan enligt regeringen bör övervägas ytterligare. Utskottet har erfarit att utsläppen från industrin visserligen minskat mer än vad regeringen åsyftat, men detta är enligt utskottets mening inte tillräckligt. I likhet med centerpartiet anser därför utskottet att miljöavgift på klorutsläpp bör införas med 50 kr. per kg organiskt bundet klor och att utsläpp understigande 0,5 kg bör undantas från avgiften. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo52 yrkande 4 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *miljöavgift på organiska klorföreningar*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo52 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

10. Trappstegsformad kväveoxidavgift (mom. 12)

Annika Åhnberg (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet, som" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

För att öka den föreslagna avgiftens styrande effekt bör det enligt utskottets mening från början fastslås att avgiften kommer att höjas successivt. Utskottet ansluter sig därför till förslaget i motion Jo53 att avgiften bör ges en trappstegsformad konstruktion och med tre års

intervaller höjas med minst 10 kr. per kg kväveoxid. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionens yrkande 3 bör ges regeringen till känna.

1989/90:JoU24

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *trappstegsformad kväveoxidavgift*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

11. Trappstegsformad kväveoxidavgift (motiveringen till mom. 12)

Åsa Domeij (mp) anser

att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet, som" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar i allt väsentligt regeringens bedömning av avgiftssystemets utformning men anser att avgiften bör anpassas till inflationen. Utskottet förutsätter således att avgiftsnivån vid behov kommer att justeras med hänsyn härtill men även till de miljöpolitiska målen vad gäller minskning av kväveoxidutsläppen. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo53 yrkande 3 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

12. Miljöavgift för mindre anläggningar (mom. 14)

Sven Eric Lorentzon (m), Jens Eriksson (m), Ingvar Eriksson (m) och Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "yrkande 1" bort ha följande lydelse:

För att en kraftig minskning av kväveoxidutsläppen skall kunna uppnås måste — vilket anförs i motion Jo55 — även mindre anläggningar omfattas av miljöavgift. Som vidare anförs i motionen föreligger med det föreslagna avgiftssystemet uppenbar risk för att nya anläggningar konstrueras på ett sådant sätt att de inte kommer att omfattas av systemet. På grund av tekniska och administrativa svårigheter anser utskottet det emellertid inte möjligt att för närvarande utvidga systemet till att omfatta mindre anläggningar. Man kan däremot förvänta sig att kostnaderna för mätutrustningar kommer att sjunka i framtiden. Utskottet ansluter sig därför till motionens yrkande 1 att även mindre anläggningar skall omfattas av avgiftssystemet så snart det är möjligt av kostnadsskäl. Vad utskottet anfört med anledning av motionsyrkandet bör ges regeringen till känna. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo53 yrkande 5 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *miljöavgift för mindre anläggningar*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo55 yrkande 1 och med avslag på motion 1989/90:Jo53 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

13. Miljöavgift för mindre anläggningar (mom. 14)

1989/90:JoU24

Annika Åhnberg (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Eftersom risken enligt utskottets mening är uppenbar att fjärrvärmeproduktionen kan komma att missgynnas genom regeringens förslag bör även mindre anläggningar för energiproduktion belastas med kväveoxidavgift. En sådan avgift bör kunna beräknas enligt schablon och tas ut i samma ordning som energiskatten på bränsle. För större anläggningar med mätningssystem för de faktiska utsläppen bör avgiften reduceras med det redan inbetalda schablonbeloppet. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo53 yrkande 5 bör ges regeringen till känna. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo55 yrkande 1.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *miljöavgift för mindre anläggningar*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkande 5 och med avslag på motion 1989/90:Jo55 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. Skärpta avgaskkrav för lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller (mom. 18)

Karl Erik Olsson (c), Lars Ernestam (fp), Bengt Rosén (fp), Lennart Brunander (c), Annika Åhnberg (vpk) och Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Som miljöministern" och på s. 15 slutar med "anses tillgodosett" bort ha följande lydelse:

Utskottet har erfarit att tunga dieselfordon som uppfyller 1994 års krav på avgasrening redan i dag saluförs på den svenska marknaden. Det saknas därför enligt utskottets mening skäl att införa de nya avgasnormerna först fr.o.m. 1993 års modeller. Utskottet ansluter sig därför till motionerna Jo52 yrkande 2, Jo54, Jo741 yrkande 2, Jo770 yrkande 6 och Jo865 yrkande 1 och anser att de skärpta kraven för tunga fordon bör gälla redan fr.o.m. 1992 års modeller. Vad utskottet anfört med anledning av motionsyrkandena bör ges regeringen till känna. Det anförda innebär att syftet med motionerna Jo51 yrkande 8 och Jo864 yrkande 1 delvis i allt väsentligt får anses tillgodosett. Motionsyrkandena bör således inte medföra någon riksdagens vidare åtgärd. Med det anförda avstyrker utskottet motion Jo864 yrkande 1 i den del motionsyrkandet avser tidigareläggning till den 1 januari år 1991 och motionens yrkande 2.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *skärpta avgaskkrav för lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller*
att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:Jo52 yrkande 2, 1989/90:Jo54, 1989/90:Jo741 yrkande 2, 1989/90:Jo770 yr-

kande 6 och 1989/90:Jo865 yrkande 1 och med avslag på motion 1989/90:Jo864 yrkande 1 i motsvarande del och yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört samt lämnar utan vidare åtgärd motionerna 1989/90:Jo51 yrkande 8 och 1989/90:Jo864 yrkande 1 i återstående del,

1989/90:JoU24

15. Ytterligare skärpning av avgaskraven för tunga lastbilar och bussar (mom. 19)

Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "I naturvårdsverkets" och slutar med "yrkande 7" bort ha följande lydelse:

I likhet med miljöpartiet anser utskottet att avgaskraven för tunga fordon måste skärpas kraftigt. I enlighet härmed bör till år 1994 utsläppskraven för kväveoxider fastställas till 7,0 g/kWh och för partiklar till 0,15 g/kWh. Vad utskottet anfört med anledning av motion Jo770 yrkande 7 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *ytterligare skärpning av avgaskraven för tunga lastbilar och bussar*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo770 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

16. Utsläpp från arbetsmaskiner (mom. 24)

Annika Åhnberg (vpk) och Åsa Domeij (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Naturvårdsverket har" och slutar med "anses tillgodosett" bort ha följande lydelse:

Enligt naturvårdsverkets bedömning uppgår utsläppen av kväveoxider från arbetsmaskiner till ca 70 000 ton, vilket givetvis försvårar uppnående av målsättningen att minska kväveoxidutsläppen med 30 % till år 1995. Utskottet ansluter sig därför till motion Jo53 yrkande 12 att gränser för kväveoxidutsläpp från arbetsmaskiner skall fastställas snarast möjligt. Vad utskottet anfört med anledning av motionsyrkandet bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *utsläpp från arbetsmaskiner*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

17. Nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa (mom. 28)

1989/90:JoU24

Annika Åhnberg (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet har" och slutar med "och 17" bort ha följande lydelse:

Utskottet har inte några invändningar mot bildandet av ett nordiskt bolag för samordnade miljöinsatser i Östeuropa men vill i sammanhanget framhålla vikten av att investeringarna prövas i ett långsiktigt perspektiv. Det bör vidare betonas att syftet med verksamheten i första hand skall vara miljöförbättringar i mottagarlandet och inte subventioner till nordiska företag. I sin verksamhet bör bolaget kunna tillämpa modellen "debt-for-nature-swaps" som är en i dessa sammanhang utmärkt metod och väl förenlig med joint ventures. Enligt utskottets mening bör Sverige verka för att styrelsen utökas så att även representanter för miljörelsen bereds tillträde och att bolagets kapital höjs till 136 milj. SDR. Utskottet finner det lämpligt att Sveriges andel finansieras med miljöavgifter. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion Jo53 yrkandena 14, 15, 16 och 17 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Jo53 yrkandena 14, 15, 16 och 17 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Särskilt yttrande

Nordiskt bolag för miljöinvesteringar i Östeuropa (mom. 28)

Åsa Domeij (mp) anför:

Utrikesutskottet har tidigare behandlat liknande förslag från miljöpartiet om miljöinsatser i Östeuropa. I vårt förslag till statsbudget föreslog vi dessutom att 1 miljard kronor skall anslås för en europeisk miljöfond att användas till miljöinvesteringar i Östeuropa.

1 Förslag till

Lag om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Miljöavgift betalas till staten enligt denna lag för utsläpp av kväveoxider från förbränningsanläggningar för energiproduktion. Med energiproduktion avses både el- och värmeproduktion. Avgiftsbeloppen skall tillgodoföras de avgiftsskyldiga enligt 8 §.

2 § Avgiften beräknas för varje produktionsenhet inom en förbränningsanläggning. Med produktionsenhet avses

1. panna i vilken varmvatten, hetvatten, ånga eller hetolja framställs för byggnadsuppvärmning, elproduktion eller användning i industriella processer,

2. gasturbin.

Avgift tas inte ut på utsläpp från förbränning i sodapannor eller lutpannor.

3 § Avgift tas ut för produktionsenhet med en tillförd effekt av minst 10 megawatt och en uppmätt, nyttiggjord energiproduktion under redovisningsperioden av minst 50 gigawattimmar.

4 § Avgiften skall betalas av den som framställer elektrisk kraft eller värme. Avgiftsskyldigheten inträder när utsläpp av kväveoxider sker från produktionsenheten.

5 § Avgift tas ut med 40 kronor per kilogram utsläppta kväveoxider, räknat som kvävedioxid.

Den som kontinuerligt mäter och registrerar utsläppen med hjälp av en mätutrustning, som uppfyller särskilda krav enligt föreskrifter av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, får beräkna avgiften på grundval av mätvärdena. Görs inte en sådan mätning skall utsläppen anses motsvara 0,6 gram kväveoxider, räknat som kvävedioxid, per megajoule tillfört bränsle om produktionen sker med hjälp av en gasturbin och 0,25 gram i övriga fall.

6 § När annat inte följer av denna lag tillämpas lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter utom 7 kap. Därvid är statens naturvårdsverk beskattningsmyndighet. Den som är avgiftsskyldig skall vara registrerad hos naturvårdsverket.

7 § Redovisningsperiod för avgiften är kalenderår.

Den som är avgiftsskyldig skall i en särskild deklaration för varje produktionsenhet ange avgiftsbeloppet samt grunden för beräkningen av avgiften. Deklarationen skall ha kommit in till statens naturvårdsverk senast den 25 januari året efter redovisningsperiodens utgång.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, statens naturvårdsverk föreskriver när avgiften skall betalas in.

8 § Avgiftsmedel som inte tas i anspråk för en myndighets verksamhet enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, skall årligen tillgodoföras de avgiftsskyldiga och efter ansökan fördelas mellan dem. Fördelningen av det belopp som skall tillgodoföras skall grundas på varje sökandes andel av den för samtliga sökande samlade nyttiggjorda energiproduktionen i de avgiftspliktiga produktionsenheterna.

9 § Beslut som annan myndighet än regeringen i särskilt fall meddelat i fråga om tillgodoföring enligt 8 §, får överklagas hos kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

2 Förslag till Lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)

1989/90:JoU24
Bilaga

Härigenom föreskrivs att 6 § bilavgaslagen (1986:1386) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

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

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

Tillverkaren är inte skyldig att åta sig att avhjälpa brister på fordon som är äldre än fem år och inte heller brister som beror på fordonens ägare eller brukare eller på en olyckshändelse eller därmed jämförlig omständighet. *Skyldigheten gäller inte heller fordon med en totalvikt av högst 3 500 kilogram som har körts mer än 80 000 kilometer eller fordon med högre totalvikt som har körts mer än 160 000 kilometer.*

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.
2. Äldre föreskrifter skall tillämpas på fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1992 eller tidigare års modell.

