



Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag (prop. 2004/05:150) jämte följdmotioner. Trafikutskottets yttrande inriktas på mer övergripande frågor i propositionen och följande motionsförslag:

- 2004/05:MJ37 av Sverker Thorén m.fl. (fp, m, kd, c) yrkandena 3, 23, 25 och 38.
- 2004/05:MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) yrkandena 2, 30, 61, 64, 65, 110, 112, 114, 115 och 117.

Utskottets överväganden

Trafikutskottet

Inledning

Riksdagen har tidigare behandlat bl.a. följande propositioner om miljömål som har anknytning till transportpolitiken:

- Svenska miljömål (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183).
- Sveriges klimatstrategi (prop. 2001/02:55, bet. 2001/02:MJU10, rskr. 2001/02:163).
- Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier (prop. 2000/01:130, bet. 2001/02:MJU3, rskr. 2001/02:36).

Regeringen har nyligen lagt fram skrivelsen En nationell strategi för havsmiljön (skr. 2004/05:173).

I budgetpropositionen för år 2006 har regeringen lagt fram förslag på skatteområdet som berör transport- och miljöområdena.

Härutöver har regeringen aviserat att ytterligare två propositioner kommer läggas fram under år 2005 som rör bl.a. sambanden mellan transportsektorn och miljön, nämligen en klimatpolitisk och en transportpolitisk proposition.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Inledningsvis erinrar regeringen om att Sveriges övergripande miljöpolitiska mål är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i landet är lösta.

I propositionen redovisas en fördjupad utvärdering av systemet med miljö kvalitetsmål och delmål. Förslag till vissa ändringar av dessa läggs fram:

- Systemet kompletteras med ett sextonde miljö kvalitetsmål, Ett rikt växt- och djurliv, om biologisk mångfald med tillhörande tre delmål.
- För de nuvarande femton miljö kvalitetsmålen införs fem nya delmål, ändras lydelsen för sju delmål och upphävs nio delmål.

Detta innebär att det – förutsatt riksdagens beslut i enlighet med regeringsförslagen – finns 16 miljö kvalitetsmål och 72 delmål. I propositionen anmäls samtidigt vilka delmål som kommer att ses över ytterligare i samband med nästa fördjupade utvärdering.

Vidare redogör regeringen för sin bedömning av de tre åtgärdsstrategier som antogs år 2001. En av dem gäller effektivisering av energi- och transportsektorerna, och regeringen bedömer att man måste intensifiera omställningsarbetet till en miljömässigt hållbar utveckling när det gäller dessa sektorer. De ändringar av strategin som behövs är inriktade på att uppnå

miljökvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och God bebyggd miljö* samt delmål under dessa.

I propositionen redovisar regeringen också sin bedömning av hur systemet kan förbättras – bl.a. genom tydliggörande av olika aktörers roller. Slutligen lämnas en presentation av svenskt miljömålsarbete i EU och internationellt.

Miljöpolitiken som överordnat mål

Utskottets förslag i korthet

Trafikutskottet avstyrker ett motionsförslag om att miljöpolitiken skall vara ett mål som är överordnat andra politikområden, såsom transportpolitiken. Trafikutskottet finner att nuvarande system är ändamålsenligt och vill i sammanhanget hänvisa till den aviserade transportpolitiska propositionen, som förväntas beröra de transportpolitiska målen.

Propositionen

Regeringen anmäler (s. 22) att riksdagen i samband med att den antagit politiska mål för vissa sektorer också fastställt miljömål för dessa. Detta gäller bl.a. transport-, energi-, konsument- och skogsbrukssektorerna. Miljökvalitetsmålen med delmål och sektorsmålen för miljö utgör tillsammans delar av en sammanhållen miljöpolitik. I denna proposition behandlas endast miljökvalitetsmålen med delmål medan översynen av sektorsmålen för miljö görs i samband med att de politiska målen för respektive sektor behandlas.

Beträffande integrering av miljöhänsyn i alla centrala politikområden sägs (s. 22) bl.a. att det är viktigt att ställa krav på att alla utredningar skall beskriva miljökonsekvenserna av sina förslag. Detta kan göras genom ett tillägg i kommittéförordningen (1998:1474) och avsikten är att denna komplettering skall genomföras vid nästa översyn av förordningen.

Frågan om miljöpolitiken i relation till andra politiska områden tas också upp (s. 23 f.). Regeringen hänvisar till strategin för hållbar utveckling. En av dess tre utgångspunkter är att en strävan mot hållbar utveckling måste integreras i alla politikområden. Regeringen vill skapa ett hållbartsamhälle där mål inom olika politikområden är ömsesidigt stödande och förstärker varandra i en positiv utveckling. Målkonflikter skall hanteras med ett långsiktigt perspektiv.

Enligt vad som anförs i propositionen har miljöarbetet i många avseenden varit framgångsrikt (s. 41). Trots detta kvarstår många problem. Det är därför angeläget med en översyn av såväl miljökvalitetsmålen som delmålen som regeringen nu redovisar.

Vidare redovisar regeringen sin bedömning att det särskilda sektorsansvaret för miljömålsarbetet bör tydliggöras och samspelet mellan det särskilda sektorsansvaret och arbetet med miljö kvalitetsmålen bör stärkas (s. 362). Bland de myndigheter som fortsättningsvis bör ha ett särskilt sektorsansvar för miljömålsarbetet anges Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket. Naturvårdsverket har ansvar för att följa upp och utvärdera arbetet med särskilt sektorsansvar för miljömålsarbetet men också ge förslag till hur detta skall vidareutvecklas. Vidare bör Naturvårdsverket stödja, vägleda och samordna myndigheterna med särskilt sektorsansvar. Miljömålsrådet kommer att svara för den övergripande integreringen av arbetet med det särskilda sektorsansvaret med övrigt miljömålsarbete.

Vissa kompletterande uppgifter

Det transportpolitiska målet

Flera av de 15 miljö kvalitetsmålen berör mer eller mindre transportsektorns verksamhet. För transportsektorn finns motsvarande transportpolitiska mål uppsatta. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål preciseras i sex delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem.
- En hög transportkvalitet.
- En säker trafik.
- En god miljö.
- Positiv regional utveckling.
- Ett jämställt transportsystem.

På lång sikt skall alla delmål uppnås. Delmålet en god miljö är formulerat så att transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av uppvecklingen mot de långsiktiga delmålen har regeringen preciserat ett antal etappmål för några av delmålen. Måluppfyllelsen för sådana etappmål avseende delmålet om en god miljö framgår av nedanstående tabell (budgetpropositionen för år 2006), prop. 2005/06:1).

Sammanfattande bedömning av uppfyllelse av transportpolitikens delmål en god miljö

Delmålet en god miljö	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2004	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med fattade beslut?	Kommentarer till utveckling i förhållande till delmålet under 2004
Klimatpåverkan	Nej (Nej)	Ja	Nej	Oförändrade utsläpp från vägtrafiken och sjöfarten, ökade från flyg. Brister i sjöfartens utsläppsstatistik.
Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja? (Ja)	Ja	Ja, delvis	Målet för S uppfylls troligen. Målet för NO _x uppnås troligtvis inte. Brister i sjöfartens utsläppsstatistik.
Buller	Nej (Ja)	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert (Osäkert)	Nej	–	Långsam förbättring.
Påverkan på natur-och kulturmiljö	Osäkert (Osäkert)	Nej	–	Svårbedömt

I propositionen konstateras bl.a. att koldioxidutsläppen under år 2004 i stort sett var oförändrade jämfört med 2003, trots ökat trafikarbete. Detta beror framför allt på den ökade inblandningen av etanol i bensin. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel.

Utsläppen av kväveoxider och kolväten från vägtrafiken fortsätter att minska. Utsläppsmålet för kväveoxider kommer att nås och målet för svaveldioxid kommer sannolikt också att nås. Utvecklingen för kolväteutsläppen är positiv, men för att nå etappmålet krävs ytterligare insatser.

När det gäller luftkvaliteten i tätorter visar mätningar för vinterhalvåret 2003/04 att den tidigare kraftiga trenden med minskade halter avtagit och att luftkvaliteten har förbättrats mindre de senaste fem åren. I flera tätorter kommer det att krävas ytterligare åtgärder, bl.a. inom transportsektorn, för att sänka halterna av kvävedioxid och partiklar i luften i tillräcklig omfattning för att klara miljökvalitetsnormerna.

Motionen

I motion 2004/05:MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) beklagar man att miljöpolitiken har givits en underordnad roll. Motionärerna anser att miljöpolitiken i stället skall överordnas vissa angivna politikområden, däribland transportpolitiken. Sättet för hur målen överordnas för jämställdhets- respektive integrationspolitiken borde vara förebilden, heter det (yrkande 2).

Trafikutskottets ställningstagande

Motionärerna föreslår att miljöpolitiken skall vara ett mål som är överordnat andra politikområden, såsom transportpolitiken, och därtill samtidigt vara integrerad i andra politikområden, såsom transportpolitiken. Trafikutskottet instämmer med motionärerna om vikten av miljöhänsyn i samband med politiska överväganden och beslut. Såvitt gäller transportområdet vill utskottet erinra om att en god miljö utgör ett av de sex delmålen inom transportpolitiken och att delmålet i sin tur har försetts med etappmål och att trafikverken har satt upp verksamhetsmål avseende delmålet En god miljö. Enligt det övergripande målet för transportpolitiken gäller vidare utgångspunkten att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikutskottet finner att nuvarande system är ändamålsenligt och vill i sammanhanget hänvisa till den aviserade transportpolitiska propositionen, som förväntas beröra de transportpolitiska målen. Med avseende på det sagda tillstyrker utskottet propositionen i berörda delar; motion 2004/05:MJ38 yrkande 2 avstyrks.

Begränsad klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Med anledning av ett motionsyrkande med krav avseende klimatmålet vidhåller trafikutskottet sin uppfattning om att det är angeläget att begränsa klimatförändringarna; att minska utsläppen av växthusgaser torde vara den viktigaste utmaningen på miljöområdet. Enligt trafikutskottets mening är det befogat med ett förslag om klimatmålet som är sammanhållet såväl med avseende på delmål som på åtgärder. Med det sagda ansluter sig trafikutskottet till den redovisade bedömningen i propositionen i berörd del och avstyrker motionsförslaget.

Propositionen

Regeringen erinrar inledningsvis om riksdagens beslut år 2002 om en nationell klimatstrategi, som bl.a. omfattar mål på lång och kort sikt under miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* (s. 34). Målet innebär att de svenska utsläppen av växthusgaser skall vara minst 4 % lägre än utsläppen år 1990, beräknat som ett medelvärde för perioden 2008–2012.

Vidare påminner man om att det svenska målet fortlöpande skall följas upp. Om utsläppstrenden visar sig vara mindre gynnsam än man förutser eller om de åtgärder som vidtas inte ger väntad effekt kan regeringen föreslå ytterligare åtgärder och – eller – föreslå en omprövning av målet. Härvid skall hänsyn tas till konsekvenser för svensk industri och dess konkurrenskraft.

I anslutning till arbetet med den första kontrollstationen har regeringen uppdragit åt Naturvårdsverket och Statens energimyndighet att ta fram underlag avseende prognoser av utsläpp av växthusgaser, utvärdering av styrmedel i klimatpolitiken, effekter av att integrera Kyotoprotokollets flexibla mekanismer i klimatmålet för perioden 2008–2012 samt nya kunskaper i klimatfrågan. Resultatet kommer att redovisas i den särskilda klimatproposition som aviserats till senare under år 2005. En andra kontrollstation är planerad till år 2008.

Motionen

Det är olyckligt att regeringen – i avvaktan på en särskild klimatproposition – i princip inte behandlar delmålet *Begränsad klimatpåverkan* i den nu aktuella miljömålspropositionen, anförs det i motion 2004/05: MJ37 av Sverker Thorén m.fl. (fp, m, kd, c). Motionärerna påminner om att klimatpolitiken även ingår i t.ex. trafikpolitiken. En lämplig fördelning borde kunna vara att förslag avseende delmålen tas upp i samband med arbetet med miljömålen, medan förslag avseende åtgärderna kan läggas fram i den aviserade klimatpropositionen.

Slutsatsen är att regeringen bör uppmanas att under år 2005 återkomma med förslag till nya, tydliga delmål på klimatområdet. Viktigast är att snarast precisera delmål för utsläppsminskningarna under åren 2020 till 2050. Vidare bör delmål finnas för de olika sektorerna såsom bl.a. trafiken. Motionärerna understryker att utsläppsminskningarna inte får genomföras så att svensk konkurrenskraft och tillväxt försämras märkbart. Tvärtom skall dessa faktorer snarare gynnas; en miljödriven teknisk utveckling kan skapa tillväxt och inte minst vara en viktig aspekt utifrån ett säkerhetspolitiskt avseende genom att minska Sveriges oljeberoende. Enligt motionärernas uppfattning är det viktigt att ta fram incitament för en omställning till nya transportlösningar såväl för persontrafik som godstrafik. Detta gäller både förnybara drivmedel och smarta och effektiva transportlösningar. Slutligen bör delmål preciseras inte bara för koldioxid utan även för övriga växthus-

gaser, anser motionärerna. Handeln med utsläppsrätter kan bli ett effektivt verktyg i klimatarbetet men det krävs då att kostnaderna verkligen blir tydliga i systemet (yrkande 3).

Trafikutskottets ställningstagande

Inledningsvis vill trafikutskottet påminna om att utskottet hösten 2004 avlämnade ett yttrande till miljö- och jordbruksutskottet med anledning av skrivelsen En svensk strategi för hållbar utveckling (skr. 2003/04:129, yttr. 2004/05:TU2y).

När det gäller målet att begränsa klimatförändringarna framhöll trafikutskottet det angelägna i att problemen med de pågående klimatförändringarna tas på stort allvar. Utskottet konstaterade att utsläppen av koldioxid, den dominerande växthusgasen, företrädesvis härrör från förbränning av fossila bränslen, och att transportsektorn är en av flera stora källor till sådana utsläpp. En aktiv klimatpolitik som integreras i hela samhället är nödvändig för att problemen skall kunna bemästras, betonades det vidare. Utskottet påpekade beträffande transportsektorn att koldioxidutsläppen emellertid hade fortsatt att öka, vilket innebar försämrade förutsättningar att uppnå etappmålet.

Trafikutskottet hänvisade till de utredningsförslag med inriktning att begränsa transportsektorns miljöpåverkan som vid denna tidpunkt var under beredning. Med tillfredsställelse noterade utskottet att regeringen hade för avsikt att återkomma till riksdagen med en redovisning av det svenska klimatarbetet och utgick därvid från att en särredovisning skulle göras med avseende på transportsektorn. Vidare förutsatte trafikutskottet att regeringen i den transportpolitiska propositionen skulle komma att närmare utveckla hur transportsystemet kan anpassas till en hållbar utveckling.

Med anledning av det nu väckta motionsyrkandet vidhåller trafikutskottet sin uppfattning att det är angeläget att begränsa klimatförändringarna; att minska utsläppen av växthusgaser torde vara den viktigaste utmaningen på miljöområdet. Beroendet av fossila bränslen måste därför minskas. Som anmäls i den framlagda propositionen har regeringen för avsikt att senare under år 2005 förelägga riksdagen en särskild klimatproposition. Enligt trafikutskottets mening är det befogat med ett förslag om klimatmålet som är sammanhållet, dvs. det gäller såväl delmål som åtgärder. Med det sagda ansluter sig trafikutskottet till den redovisade bedömningen i propositionen i berörd del och avstyrker motion 2004/05: MJ37 yrkande 3.

Hav i balans

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsyrkande om en komplettering av miljökvalitetsmålet Hav i balans i enlighet med ett förslag av Havsmiljökommissionen avvisas av trafikutskottet. Utskottet hänvisar till att det i propositionen anförs att formuleringarna till sin karaktär är utformade som åtgärder snarare än önskvärt miljötillstånd samt att regeringen arbetar med att genomföra förslagen.

Propositionen

Beträffande miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* redovisas den av riksdagen fastställda formuleringen (s. 124 f.). Sålunda skall Västerhavet och Östersjön ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden skall bevaras. Åtta delmål har fastställts, däribland skydd av marina miljöer och kust- och skärgårdsområden (delmål 1), begränsning av buller och andra störningar från båttrafik (delmål 6) och minskning av utsläpp av olja och kemikalier från fartyg (delmål 7).

Enligt regeringens bedömning blir miljökvalitetsmålet svårt att nå inom en generation, detta även om ytterligare åtgärder vidtas. EU-arbetet och internationellt arbete i övrigt bör intensifieras och en sammanhållen nationell strategi bör utarbetas.

Skydd av marina miljöer och kust- och skärgårdsområden (delmål 1)

När det gäller skydd av marina miljöer och kust- och skärgårdsområden (delmål 1) föreslår regeringen en ny lydelse av innebörden bl.a. att senast år 2010 skall minst 50 % av skyddsvärda marina miljöer och minst 70 % av kust- och skärgårdsområden med höga natur- och kulturvärden ha ett långsiktigt skydd (s. 128 f.). Regeringen säger sig instämma med Havsmiljökommissionen när det gäller vikten att avleda fartygstrafiken – inte minst den omfattande och ökande trafiken med oljetankfartyg – från de mest värdefulla områdena. I ett första steg verkar därför Sverige kraftfullt för att Hoburgs bank och Norra Midsjöbankarna inklusive omgivande skyddszoner skall utpekas av den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som områden som sjöfarten bör undvika. Samtidigt verkar Sverige för att den tunga fartygstrafiken, dvs. fartyg med ett djupgående över 12 meter, hänvisas till en föreslagen djupvattenled som går söder och öster om dessa områden. Detta görs inom ramen för arbetet med att få Östersjöområdet klassat som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Genom denna åtgärd minskas risken för att oljeutsläpp från fartygstrafiken skall drabba fågellivet och de känsliga miljöerna vid dessa utsjöbankar.

Beträffande åtgärder för att säkerställa räddningsberedskapen hänvisar regeringen till budgetpropositionen för 2005 (prop. 2004/05:1, UO6), där regeringen bl.a. föreslagit att Kustbevakningen skall införskaffa större fartyg med tillräcklig förmåga vad avser brandbekämpning, nödläktring, nödbogsering och oljeupptagning.

Minskning av utsläpp av olja och kemikalier för fartyg (delmål 7)

Någon ändring av delmålet föreslås inte. Delmålet bör således fortfarande ha lydelsen: Genom skärpt lagstiftning och ökad övervakning skall utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minimeras och vara försumbara senast år 2010. Förutsättningar finns för att delmålet nås inom utsatt tid, anför regeringen som emellertid anser det angeläget att ytterligare insatser genomförs.

Ett flertal åtgärder har vidtagits för att minska antalet illegala utsläpp från fartyg. Under perioden 1995–2003 har antalet oljeutsläpp i svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon minskat med över 50 %. Minskningen bedöms till stor del bero på Kustbevakningens utökade övervakning med satellit, flyg och fartyg kombinerat med en alltmer effektiv procedur för utredning av misstänkta brott. Regeringen tillägger dock att det finns ett stort mörkertal i den redovisade statistiken. Bland de ytterligare insatser som behövs räknar regeringen upp följande.

En insats är ökad flygövervakning och en ökad närvaro av Kustbevakningen till sjöss. En annan viktig förutsättning är att det internationella samarbetet om flyg- och satellitövervakning som Kustbevakningen deltar i fungerar väl och utvecklas.

Ytterligare en insats är höjd efterlevnad av och ökad effektivitet i dels Helcoms s.k. Östersjöstrategi om mottagningsanläggningar i hamnar för fartygsgenererat avfall, dels EG:s direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (2000/59/EG).

Vidare säger sig regeringen överväga att ge berörda myndigheter i uppdrag att öka kunskapen om utsläpp av olika kemikalier i samband med fartygsdrift, klargöra problemens vidd samt föreslå eventuella åtgärder som kan vidtas nationellt och/eller bör drivas internationellt. I övrigt hänvisar regeringen bl.a. till den sedermera framlagda skrivelsen om en havsmiljöstrategi och till det möte i april 2006 om miljöpåverkan från sjöfart och fiske som kommer att hållas inom ramen för Nordsjökonferensen.

Regelverket för bestraffning av utsläpp av föroreningar orsakade av fartyg är ytterligare ett område. Regeringen omtalar att EU under år 2005 förväntas anta ett direktiv och ett rambeslut som tillsammans stärker detta regelverk. Eftersom det är ett gränsöverskridande miljöhot säger sig regeringen vara angelägen om en sådan åtgärd. I detta sammanhang tar regeringen upp frågan om skadeståndsansvar. Det påpekas att delmål 7 är inriktat mot avsiktliga utsläpp. Vikten av att aktörerna i transportkedjan har skadeståndsansvar även för utsläpp genom en olyckshändelse betonas. Skadeståndsansvaret regleras genom internationella konventioner. Skador

vid utsläpp av olja från oljetankfartyg ersätts i första hand av fartygsägare och i andra hand av den internationella oljeskadefonden. Regeringen påminner om en ny, tredje ersättningsnivå genom en kompletterande internationell oljeskadefond.

Slutligen hänvisar regeringen till att sjöfartens miljöpåverkan är sådana frågor som regeringen har för avsikt att återkomma till bl.a. inom ramen för en sammanhållen havsmiljöstrategi (se i det följande) och den transportpolitiska propositionen som regeringen avser att lägga fram under 2005. Inom Nordsjökonferensens ram kommer ett särskilt möte hållas i april 2006 i Göteborg om miljöpåverkan från sjöfart och fiske.

Motionen

I motion 2004/05: MJ37 av Sverker Thorén m.fl. (fp, m, kd, c) begärs att riksdagen beslutar om en komplettering av miljö kvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård med meningen ”Ingen undermålig sjöfart skall trafikera Sveriges omgivande hav, de mest värdefulla områdena skall skyddas från sjöfartens negativa konsekvenser och att räddningsberedskapen skall säkerställas. De hävdar vidare att EU:s utvidgning innebär en avgörande förändring när det gäller möjligheten att förvalta den hårt utsatta Östersjön och att arbetet även bör bedrivas inom ramen för EU och då genom juridiskt bindande överenskommelser” (yrkande 23).

Motionärerna begär också ett tillkännagivande om att regeringen senast våren 2006 skall återkomma med förslag till ett nytt delmål som är kopplat till risken för olycksrelaterade oljeutsläpp. De påminner om att sjötrafiken på Östersjön ökar, inte minst transport av råolja med tankfartyg. Vidare hänvisar de till handläggningen av skyddsåtgärder inom ramen för klassningen av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Regeringen kritiserar för att den inte redan nu har lagt fram förslag till ett sådant nytt delmål (yrkande 25).

Trafikutskottets ställningstagande

Det förslag som framförs i motion 2004/05: MJ37 yrkande 23 är samma som Havsmiljökommissionen har lagt fram i sitt betänkande (SOU 2003:72) Havet – tid för en ny strategi. Av propositionen framgår att regeringen har övervägt denna formulering och kommit fram till att kommissionens förslag visserligen tar fasta på faktorer som är viktiga för att miljö kvalitetsmålet skall nås. Regeringen anser emellertid att formuleringarna till sin karaktär är utformade som åtgärder snarare än som önskvärt miljö tillstånd. Man avvisar således förslaget med hänvisning till att redan de nuvarande preciseringarna täcker in sjöfartens påverkan. Regeringen meddelar samtidigt att man arbetar med att genomföra förslagen i form av åtgärder. Trafikutskottet har ingen annan uppfattning än att regeringen i detta avseende och ansluter sig till vad som anförs i propositionen; motion

2004/05:MJ37 yrkande 23 avstyrks därmed. Med hänvisning till den aviserade transportpolitiska propositionen avstyrks även yrkande 25 i samma motion.

Uppdelning av strategin för energi- och transportsektorerna

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om en uppdelning av strategin för energi- och transportsektorerna avstyrks av trafikutskottet med hänvisning till bl.a. möjligheterna till ett helhetsperspektiv.

Propositionen

Tre utmaningar bedöms särskilt viktiga anföras det. En är att åstadkomma effektivare energi- och transportsystem för att främst minska utsläppen från energi- och transportsektorerna samt öka andelen förnybar energi; omställningsarbetet syftar således till att åstadkomma en miljömässigt hållbar utveckling.

Berörda miljökvalitetsmål

De ändringar av strategin som behövs är inriktade på att uppnå följande miljökvalitetsmål och delmålen under dessa.

- Begränsad klimatpåverkan,
- Frisk luft,
- Bara naturlig försurning,
- Ingen övergödning och
- God bebyggd miljö samt delmål under dessa.

Utgångspunkt

Utgångspunkten för strategin är att man skall utnyttja kostnadseffektiva åtgärder på både kort och lång sikt som bidrar till att uppnå flera miljökvalitetsmål på samma gång och som också bidrar till att även andra politiska mål uppnås.

På lång sikt kommer styrmedel och åtgärder för att uppnå klimatmålet att ha en avgörande betydelse också för andra miljökvalitetsmål genom de minskningar av utsläppen av koldioxid från förbränning av fossila bränslen som blir nödvändiga.

På kort sikt, dvs. till år 2010, inriktas åtgärderna under strategin huvudsakligen mot att uppnå delmålen avseende:

- utsläpp av växthusgaser och kväveoxider,

- delmålen under Frisk luft för kvävedioxid och partiklar i vissa större städer,
- underlag för fysisk planering i kommunerna, samt
- förslaget till nytt delmål 5 för partiklar under Frisk luft.

Åtgärder

Enligt regeringens mening bör åtgärderna i strategin inriktas mot följande områden:

- effektivisering av användningen, produktionen och överföringen av energi inom industrin, energisektorn, bebyggelsen och transportsektorn för att främst minska utsläppen till luft,
- ökad satsning på förnybara energikällor,
- planering och utveckling av bebyggelse och annan samhällsstruktur som gynnar miljöanpassade transporter och skapar förutsättningar för ett minskat transportbehov.

Ytterligare åtgärder bör inriktas på en vidareutveckling av styrmedel, främst följande:

- utveckling av ekonomiska styrmedel för ökad miljöstyrning,
- skärpta utsläppskrav för fordon och maskiner,
- forskning och utveckling, samt
- riktade informationsinsatser.

Närmare om strategierna för transportsektorn

Strategi för fortsatt introduktion av förnybara drivmedel

Enligt regeringens bedömning bör en långsiktig introduktion av förnybara fordonsbränslen fortsatt främjas.

- Ett lagförslag om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla förnybara fordonsbränslen som kan träda i kraft den 1 januari 2006 läggs fram.
- Specifikationen för miljöklass 1 diesel ändras, så att det blir möjligt att blanda in upp till 5 % RME i all diesel.
- Ett drivmedelcertifikatsystem bör utredas vidare med målet att detta system skall kunna träda i kraft den 1 januari 2009.
- Direktiv 98/70/EG bör ändras så att den högsta tillåtna mängden etanolblandning i bensin höjs från 5 % till 10 %.

Upphandling av entreprenadmaskiner och transporttjänster m.m.

Enligt regeringens bedömning bör Vägverket ges i uppdrag att i samråd med AB Svenska Miljöstyrningsrådet utveckla upphandlingskrav för entreprenadmaskintjänster samt för transporttjänster med tunga fordon med särskilt låga utsläpp med syftet att stimulera införandet av ren teknik innan den blir obligatorisk.

Ekonomiska styrmedel inom transportsektorn

Enligt regeringens bedömning krävs ytterligare utsläppsminskningar i transportsektorn för att man skall kunna nå uppsatta delmål. Redan i dag används ett stort antal ekonomiska styrmedel i transportsektorn. För att ytterligare öka miljöstyrningen och därmed minska utsläppen i transportsektorn behövs en fortsatt utveckling av de ekonomiska styrmedlen. Detta kan exempelvis ske inom ramen för den fortsatta gröna skatteväxlingen.

Ytterligare ekonomiska incitament behövs för att få bilköpare att välja bränslesnålare bilar än vad som finns i dag. En koldioxidbaserad fordonskatt för lätta fordon införs under 2006 för att öka miljöstyrningen i fordonsbeskattningen.

- En miljöinriktad skatteomläggning för tunga fordon bör införas under 2006.
- Trängselskatt kan bidra till en minskning av utsläppen av kväveoxider, partiklar, kolväten och koldioxid.
- En kilometerskatt för tunga fordon kan vara en viktig åtgärd för att bidra till en hållbar utveckling av vägtrafiksektorn och till att miljökvalitetsmålen uppnås.
- De nya svenska differentierade farledsavgifterna ökar de ekonomiska incitamenten för sjöfarten att minska utsläppen till luft genom att använda lågsvavlig olja och installera kväveoxidrening.
- Fortsatt aktivt arbete för att ett system med differentierade sjöfartssavgifter införs inom EU är angeläget. Även systemet med differentierade landningsavgifter är viktigt för att minska flygets miljöpåverkan.

Skärpta utsläppskrav för fordon och maskiner

Enligt regeringens bedömning bör

- den frivilliga överenskommelsen med fordonsindustrin inom EU om att minska bränsleförbrukningen med 25 % till 2008 bör följas upp med ett nytt gemensamt program för introduktionen av ny teknik för att fortsatt minska de specifika koldioxidutsläppen,
- frågor om kvalitetssäkring av regelsystemet, inklusive testmetoder prioriteras i arbetet med avgasfrågor inom EU,
- EU:s kommande avgaskrav avseende utsläppen av kväveoxider för dieslbilar skärpas till en nivå som motsvarar bensinbilarnas nivåer,
- ett incitament införs som gynnar försäljningen av sådana bilar som omfattas av EG-kommissionens rekommendation om en frivillig kravnivå för lätta dieslbilar med särskilt låga partikelutsläpp.

Information, forskning och utveckling

Enligt regeringens bedömning måste information om miljökvalitetsmålen nå ut till alla berörda och allmänheten.

- Medborgardialoger bör utvecklas på flera områden.

- Klimatinformation är viktig för att öka kunskaperna om växthuseffekten och om metoder för att minska utsläppen av växthusgaser och för att förankra åtgärder inom klimatområdet.
- Fortsatt stöd till klimatinformation kommer att behandlas i den klimatpolitiska propositionen 2005.
- Energiforskningsprogrammet bör förstärkas mot bakgrund av den intensifiering av omställningen av energisystemet som regeringen aviserat.

Motionen

I motion 2004/05: MJ37 av Sverker Thorén m.fl. (fp, m, kd, c) begärs att En strategi för effektivare energianvändning och transporter delas upp i två strategier: Effektivare energisystem och Effektivare transporter. Så vitt gäller transporterna anförs att det inte kan vara ett mål i sig att minska bilanvändningen. Det är föroreningarna som medför problem, inte samfärdseln i sig, hävdas det. De framhåller vidare att underlaget för kollektivtrafik i stora delar av Sverige är alltför litet för att kunna ge tillräckliga miljövinster. Vidare anser de att översynen av miljöklassningen borde ha kunna drivas längre än vad regeringen nu har gjort. Vidare borde miljöstyrningen av fartygstrafiken utvecklas vidare (yrkande 38).

Trafikutskottets ställningstagande

När regeringen år 2001 (prop. 2000/01:130) lade fram sitt förslag om de tre strategierna, varav den om energi- och transportsektorerna är en, anförde regeringen att den långsiktiga utvecklingen av framför allt person- och lastbilstrafiken krävde att den traditionella utbudspolitik (infrastruktur och trafikplanering) förändrades och kompletterades med åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan på transporter i miljöanpassad riktning. En del i det arbetet var att åstadkomma ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att människors behov av dagliga transporter kan minska. En annan del i arbetet var att skapa alternativa transportformer. En minskad bilanvändning skulle eftersträvas där det fanns alternativ. För att miljö kvalitetsmålen skulle kunna nås inom en generation var det dessutom angeläget att vidta långsiktiga åtgärder för att skapa en infrastruktur för hållbar utveckling. Regeringen hänvisade i detta avseende till sin då aviserade proposition Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikutskottet konstaterar att vägtrafikens miljöproblem till huvudsaklig del är att hänföra till drivmedelsanvändningen, dvs. till tillförd energi. Mot den bakgrunden ter det sig ändamålsenligt med en sammantagen strategi för energisektorn och transportsektorn. Åtgärderna är således grupperade på ett sätt som medger helhetsperspektiv och möjligheten att en åtgärd kan bidra till att flera miljö kvalitetsmål kan uppnås. Vikten av ett samarbete över sektorsgränserna och av ett generellt brett engagemang bör också beak-

tas när det gäller struktureringen av strategierna. Utskottet ansluter sig således till vad som anförs i propositionen och avstyrker motion 2004/05: MJ37 såvitt avser yrkande 38.

Åtgärder inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av genomförda, pågående och planerade åtgärder för förbättrat miljöskydd inom sjöfarten avstyrks ett motionsförslag i ämnet.

Propositionen

I propositionen redovisas under rubriken En strategi för effektivare energi-användning och transporter uppgifter om bl.a. utsläpp från fartyg (s. 285 f.). Där sägs bl.a. att bestämmelser om utsläpp från havsgående fartyg beslutas inom den internationella sjöfartsorganisationen, IMO. Särskilt havsgående fartyg svarar för betydande utsläpp av kväveoxider och svaveldioxid som kan åtgärdas till en i jämförelse låg marginalkostnad. Det faktum att det hittills inte ställts speciellt långtgående krav på sjöfarten – trots att marginalkostnaden är väsentligt lägre jämfört med åtgärder som vidtas på land – är i det långa loppet samhällsekonomiskt oacceptabelt. Sverige bör därför inom dessa organ, tillsammans med likasinnade länder, fortsatt driva krav att effektiv avgasrening och användning av låg-svavlig bunkerolja även skall införas i internationell sjöfart. Under tiden har Sverige infört och utvecklat systemet med differentierade farledsavgifter.

Regeringen gör vidare följande bedömning.

- Grunden för en hållbar sjöfart är globala förebyggande miljö- och säkerhetsregler, kompletterade med fartygskontroller och trafikövervakning. Sverige bör fortsatt verka inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO i syfte att främja kvalitetssjöfart och undanröja undermålig sjöfart, samt verka inom Parisavtalet och EU för att förbättra hamnstatskontrollen.
- I avsaknad av globala regler, eller i syfte att påskynda och harmonisera genomförandet av globala regler, bör Sverige verka för att nödvändiga miljö- och sjösäkerhetsregler genomförs inom EU eller regionalt inom Helcom.
- I syfte att uppnå ett hållbart nyttjande av havet och skydd av den biologiska mångfalden bör Sverige verka för att skydda särskilt känsliga områden från fartygstrafikens påverkan, begränsa användningen av skadliga påväxthindrande system på fartyg, förhindra spridningen av främmande organismer via fartygs barlastvatten, säkra en miljömässigt säker skrotning av fartyg och begränsa utsläppen av luftföroreningar.

- Initiativ bör tas för att öka användningen av frivilliga överenskommelser och samverkansavtal som verktyg för att främja kvalitetssjöfart.
- I syfte att skapa ökade möjligheter till miljöriktiga val vid köp av båtmotorer för fritidsbåtar bör Sjöfartsverket ges i uppdrag att utarbeta en strategi för hur informationen till konsumenterna om båtmotorers miljöegenskaper kan förbättras och förtydligas, samt för att stimulera utbyte av mindre miljövänliga motorer som är i bruk.
- Sverige bör verka för att det straffrättsliga regelverket vid föroreningar orsakade av fartyg, liksom det internationella ersättningssystemet för olje- och kemikalieskador, förstärks ytterligare.

Skrivelsen om en nationell havsmiljöstrategi

Våren 2005 lade regeringen fram en skrivelse En nationell strategi för havsmiljön (skr. 2004/05:173). Den behandlas av riksdagen hösten 2005.

Strategin skall komplettera de åtgärder och strategier som presenterats i den nu föreliggande propositionen om svenska miljömål för att uppnå de miljö kvalitetsmål som har bäring på havsmiljön. Utgångspunkten är att en ny förvaltning av havet bör utgå från dels *ekosystemansatsen*, dvs. att nyttjandet av havet inte leder till effekter som gör att ekosystemens livsuppehållande förmåga försämras eller förstörs, dels *försiktighetsprincipen*. En förutsättning för framgång anges vara ett fördjupat internationellt samarbete, särskilt inom EU. En ny modell för förvaltning av havsmiljön bör etableras med en ökad samordning mellan berörda myndigheter. Lokal delaktighet, bred samverkan mellan aktörer och regional samordning bör säkerställas inom alla havsanknutna näringar. Vidare anføres att arbetet kommer att förstärkas på fyra områden, nämligen planeringsinstrument, miljöövervakning, informationsinsatser och användningen av forskning. Härutöver finns förslag om säkerställd räddningstjänst till sjöss.

Budgetpropositionen

Av budgetpropositionen för år 2006 framgår bl.a. följande. Sjöfartsverkets arbete med att utforma, kvalitetssäkra och fastställa rutiner för planering, genomförande och uppföljning av miljöarbetet har intensifierats under året och ett fullständigt miljöledningssystem, som har integrerats i nuvarande övergripande ledningssystem, förväntas kunna fastställas under 2006. Systemet utformas enligt standarden ISO 14001, men beslut har ännu inte fattats om systemet skall certifieras. Sjöfartsverket bedriver ett omfattande nationellt och internationellt arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Sjöfarten är en i hög grad internationell näringsgren och många viktiga miljöåtgärder måste därför arbetas fram inom ramen för internationella forum. Verket har bedrivit ett framgångsrikt miljöarbete inom internationella forum som IMO, EU, Helsingforskommissionen och Nordsjökonferensen. Genom att vara drivande i dessa forum har Sverige i många fall lyckats påskynda införandet av internationella regler. Det gäller

inte minst det miljöarbete som Sverige driver gemensamt med övriga EU-stater. Klassningen av Östersjöområdet inom ramen för IMO som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) kan framhållas som ett exempel på framgångsrikt internationellt arbete.

Enligt regeringens mening återstår emellertid flera viktiga frågor, såsom tillämpningen av kraven på mottagningsanordningar i hamnar runt Östersjön och målet om att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg skall minimeras och vara försumbara till 2010.

I och med att fartygstrafiken har ökat ökar också risken för negativ miljöpåverkan från sjöfarten. Regeringens uppfattning är att verksamhetsmålet för att uppnå en god miljö måste ha fortsatt hög prioritet. Regeringen betonar därför att det omfattande nationella och internationella arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan som Sjöfartsverket och Kustbevakningen bedriver är viktigt. Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2004 har uppnåtts.

Vissa kompletterande uppgifter

Miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter

När det gäller luftföroreningar till följd av sjöfart infördes den 1 januari 1998 i Sverige ett system med miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter. Farledsavgiften är differentierad med avseende på svavelhalt i fartygsbränsle och minskning av kväveoxidutsläpp. Åtgärderna har hittills resulterat i en beräknad reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 40 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet. Efter en översyn av farledsavgifterna infördes den 1 januari 2005 ett reviderat system i avsikt att åstadkomma en ökad miljödifferentering och en närmare koppling mellan avgifter och trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader.

EU:s marina strategi

Kommissionen har inlett ett arbete med att ta fram en grönbok om EU:s maritima politik. Avsikten är att grönboken skall vara klar och läggas fram i maj/juni 2006. Vidare har kommissionen tillsatt en styrgrupp. I denna ingår kommissionsledamöterna för områdena Industri och näringsliv, Transport, Miljö, Regionalpolitik, Fiske och havsfrågor, Forskning samt Energi; ordförande är Joe Borg (ansvarig för Fiske och havsfrågor). Under styrgruppen har tillkallats en specialistgrupp (task force) med uppgift att belysa alla aspekter av den maritima politiken. Även en arbetsgrupp, med representanter för samtliga medlemsstater har inrättats.

Konferenser om Östersjön, m.m.

I september 2005 ägde den 14:e parlamentariska Östersjökonferensen rum i Vilnius. En resolution med förslag om viktiga åtgärder för en hållbar utveckling antogs enhälligt. Konkreta rekommendationer till aktioner inom ramen för Utvecklande av transportinfrastrukturer i Östersjöregionen länkades.

Regeringen har förklarat sin avsikt att inbjuda Östersjöländerna till ett högnivåmöte om Östersjöns miljöproblem.

Motionen

I motion 2004/05: MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) anförs att sjöfarten inom EU år 2010 väntas svara för försurande utsläpp som överskrider alla landbaserade källor tillsammans. Motionärerna kräver därför att sjöfartsstödet skall villkoras med katalysatorer eller annan motsvarande teknik för att minska försurande utsläpp. Dessutom anser de att det bör krävas att endast lågsavvlig olja används inom sjöfarten. Andra nationella åtgärder som bör genomföras är miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter samt att de allra sämsta fartygen inte får anlöpa svenska hamnar (yrk. 30).

Det är fortfarande alltför billigt att rena fartygstankarna till havs, anser motionärerna i samma motion. Därför bör övervakningen intensifieras och sanktionssystemet för fartyg som bryter mot reglerna skärpas i olika avseenden. Vidare bör enkelskroviga fartyg förbjudas i Östersjön. Kriterier för goda sjötransporter bör utarbetas i samarbete med sjöfartsnäringen anser de och begär ett uttalande av riksdagen i enlighet härmed (yrk. 64).

PSSA-arbetet aktualiseras också i motionen. Sverige skall agera kraftfullt för att verkningsfulla åtgärder skall åstadkommas, framhålls det. Exempel på sådana är krav på välutbildad besättning, obligatoriska trafikövervakningssystem för hela Östersjön och miljöinspektörer ombord på större fartyg och fartyg med farlig last. Vidare bör det pågående arbetet med PSSA lyftas upp från myndighets- till regeringsnivå (yrk. 65).

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har vid en rad tillfällen behandlat sjöfartens miljöpåverkan.

Hösten 2004 avlämnade utskottet ett yttrande till miljö- och jordbruksutskottet med anledning av regeringens skrivelse En svensk strategi för hållbar utveckling (ytr. 2004/05:TU2y).

Våren 2005 behandlade trafikutskottet frågor om sjösäkerhet m.m. (bet. 2004/05:TU7). Vid detta tillfälle anförde trafikutskottet bl.a. följande.

Beträffande *Östersjön* sade sig trafikutskottet utgå från att regeringen noga följer utvecklingen på området och vidtar de ytterligare åtgärder som kan bedömas nödvändiga eller lämpliga för att ett effektivt skydd för Öster-

sjöområdet skall kunna uppnås. Återrapportering av uppföljningen förutsätts ske till riksdagen. Vissa förslag i de behandlade motionerna kunde komma att övervägas i det fortsatta arbetet. Berörda motioner avstyrktes.

Beträffande *luftföroreningar till följd av sjöfart* sade sig trafikutskottet dela den oro för sjöfartens negativa påverkan på miljön som motionsförslagen ger uttryck för. Det är ett starkt intresse – inte minst när det gäller Östersjön – att svaveldioxidhalterna minskas. Den europeiska sjöfarten svarar för mer svaveldioxidutsläpp än de övriga transportslagen tillsammans. Även halterna av kväveoxider måste nedbringas.

I motionsförslagen förespråkades dels krav på återinförande av investeringsbidrag för katalysatorer, dels förbättrad tillgång till lågsavlig bunkerolja.

Såvitt gällde investeringsbidrag till katalysatorer hänvisade trafikutskottet till tidigare behandlingar i ärendet. I betänkande 2002/03:TU5 påminde utskottet om att det år 1998 införda systemet med miljödifferenterade farledsavgifter har samma syfte och att systemet också visat sig ge goda resultat. Utskottet påpekade att även flertalet hamnar tillämpar hamnavgifter som är miljödifferenterade med avseende på olika skadliga ämnen från fartyg. Vidare konstaterades att parterna – bl.a. rederierna samt hamn- och stuveriföretagen – fortlöpande vidtar åtgärder i miljöförbättrande syfte, t.ex. främjande av lågsavligt bränsle och elanslutning från land av fartyg vid kaj; detta utvecklingsarbete torde komma att vidmakthållas och öka. Sälunda har många fartyg numera katalysatorer, påpekade utskottet. Även det arbete för förbättrad miljöhänsyn inom sjöfarten som bedrivs inom sjöfartsnäringsen, bl.a. genom instiftande av miljöpris, nämndes. Utskottet ansåg att detta var både ett framkomligt och ett föredömligt arbetssätt. Samtidigt fanns det, menade utskottet, skäl för regeringen att närmare undersöka förutsättningarna för att främja ytterligare initiativ av parterna. I yttrandet till miljö- och jordbruksutskottet om En svensk strategi för hållbar utveckling (yttr. 2004/05:TU2y) hänvisade trafikutskottet bl.a. till de då planerade justeringarna av farledsavgifterna som syftade till att stärka deras miljöstyrande karaktär och till regeringens avsiktsförklaring om ett fortsatt utvecklande av ekonomiska styrmedel för att komma till rätta med bl.a. sjöfartens utsläpp av luftföroreningar. Katalysatorer är ett verkningsfullt medel, framhöll utskottet men sade sig inte vara berett att återinföra ett bidragssystem. Utskottet, som noterat att sjöfarten vid den aktuella tidpunkten hade en i huvudsak god utveckling med positiva ekonomiska resultat, betonade den roll som ansvarsfulla redare och befraktare hade när det gäller att utforma ett sjötransportsystem som är anpassat till en hållbar utveckling av transporterna. Miljöstyrande avgifter är en mer ändamålsenlig metod att stimulera investeringar i katalysatorer eller annan teknik, inte minst eftersom sådana avgifter är en mer teknikneutral lösning som också kan stimulera teknikutvecklingen, framhöll utskottet. Att gå vidare med differentieringen var därför en mer framkomlig väg, menade det. Detta gällde inte bara avgifterna för farlederna utan även hamnarna, särskilt för dem

som ännu inte hade infört ett differentierat system. Utskottet betonade också att möjligheten att förbjuda utsläpp av luftföroreningar när fartyget ligger vid kaj, exempelvis genom krav på landbaserad nätanslutning av fartyg, kunde övervägas. Avslutningsvis hänvisade trafikutskottet till pågående överväganden när det gäller att utvidga systemet med utsläppsrättigheter till att omfatta även transportsektorn. Mot bakgrund av det sagda avstyrkte utskottet de behandlade motionsförslagen.

Såvitt gällde tillgång till lågsavlig bunkerolja konstaterade trafikutskottet att det för rederierna kunde vara ett stort problem att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar. Utskottet ansåg det viktigt att efterfrågan på en sådan produkt stimuleras för att öka tillgängligheten av bunkerolja av god miljö kvalitet. Vidare nämnde utskottet att olika metoder för ekonomisk stimulans av miljöförbättrande åtgärder diskuteras i flera länder och inom EU. Trafikutskottet underströk starkt det angelägna i att Sverige – inom ramen för EU-arbetet – verkar för att sådan bunkerolja blir tillgänglig i alla EU-ländernas hamnar. Mot bakgrund av att frågan om tillgång till lågsavlig bunkerolja avsågs inordnas i svaveldirektivet sade sig utskottet utgå från att Sverige även i fortsättningen skulle vara pådrivande för att dessa intentioner förverkligas. Med det sagda avstyrktes berört motionsförslag.

De motionskrav som nu framförs är likartade eller har samma syfte som de frågeområden som trafikutskottet behandlade våren 2005. Trafikutskottet konstaterar att det pågår eller planeras viktiga insatser för havsmiljön, där bl.a. sjöfartens roll berörs. Nyligen har regeringen presenterat en skrivelse, En nationell strategi för havsmiljön (skr. 2004/05:173). Strategin skall komplettera de åtgärder och strategier som presenterats i den nu föreliggande propositionen om svenska miljömål för att uppnå de miljö kvalitetsmål som har bäring på havsmiljön. Regeringen nu har presenterat en skrivelse, En nationell strategi för havsmiljön (skr. 2004/05:173). Vidare har regeringen förklarat sin avsikt att inbjuda Östersjöländerna till ett högnivåmöte om Östersjöns miljöproblem. Även inom EU bedrivs ett arbete för förbättrad havsmiljö, bl.a. genom utarbetandet av en grönbok om EU:s maritima politik. Mot bakgrund härav ansluter sig trafikutskottet till vad som redovisats i miljömålspropositionen i dessa frågor; därmed avstyrks motion 2004/05: MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) såvitt avser yrkandena 30, 64 och 65.

Åtgärder inom vägtransportsektorn

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om åtgärder inom vägtransportsektorn för förbättring av miljön avstyrks med hänvisning till genomförda, pågående och planerade åtgärder.

Propositionen

Syftet med avgaskrav är att utsläppen skall vara låga när bilar och arbetsmaskiner används i praktiken. Eftersom avgaskrav består av två olika delar, gränsvärden och testmetoder, är det viktigt att även testmetoderna är rättvisande beträffande utsläppen. I vissa fall är metoderna så dåligt anpassade att de ger en felaktig bild av utsläppens storlek. Mot den bakgrunden anser regeringen att Sverige i sitt arbete med avgasfrågor inom EU bör prioritera frågor kring kvalitetssäkring av testmetoder.

Sverige bör även fortsätta driva tekniska krav som har en liknande verkan. Ett s.k. tillverkaransvar för avgasreningen är nu infört för lätta bilar och införs troligen inom kort för tunga fordon. Regeringen avser verka för att erfarenheterna av de gemensamma systemen utvärderas och att regelverket ses över om det visar sig vara bristfälligt.

Ett annat problem är att enligt direktiv 99/100/EG får endast bensin, diesel, naturgas och gasol användas som provningsbränsle för bilar. Detta skapar problem när exempelvis etanolbilar skall typgodkännas. Sverige driver frågan om att provningen skall utföras med det bränsle bilen är utvecklad för.

Budgetpropositionen

I budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:100 utg.omr. 22) redovisas verksamhetsmålet för vägtransportssystemet. Målet är en god miljö, där vägtransportssystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Vägtransportssystemets utformning skall bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås. Resultatet redovisas enligt följande tabell:

Uppfyllelse av Vägverkets verksamhetsmål God miljö

God miljö	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
Vägverkets samlade åtgärder skall leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn, jämfört med om inga åtgärder vidtagits.	x		
Vägverket skall under 2004 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dBA utomhus. Antalet bullerstörda boende skall minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder skall utföras med hjälp av statliga bidrag. Användningen av naturgrus i den statliga väghållningen skall minska fortlöpande anpassat till regionala förutsättningar.	x		
Antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska.		x	

De åtgärder Vägverket genomfört under 2004 har lett till en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken med ca 23 000 ton, jämfört med om inga åtgärder vidtagits. De sammantagna utsläppen av koldioxid i vägtransportsektorn var trots ökat trafikarbete oförändrade under 2004 jämfört med 2003. Orsaken är framför allt inblandningen av etanol i bensinen. Inblandningen närmar sig dock den maximalt tillåtna inblandningen i motorbensin, som är 5 %.

Utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen har minskat under 2004. Detta beror på att fordon med bättre miljöegenskaper står för en allt större del av trafikarbetet samt på att bränslenas miljöegenskaper har förbättrats. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxider och partiklar överskreds vid flera vägar. Antalet personer som sammantaget är utsatta för vägtrafikbuller bedöms ha minskat under 2004 tack vare de bullerskyddande åtgärder som vidtagits längs det statliga vägnätet. År 2004 rapporterades 19 (20) stora vattentäkter vara påverkade av vägsalt med kloridhalter över 50 mg/l. På miljösidan innebar 2004 att vägtransportsystemets utsläpp av koldioxid för första gången på många år inte ökade. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel. Andra miljöåtgärder har lett till att färre personer blir störda av buller från vägtrafiken.

Vissa kompletterande uppgifter*Vägsaltning*

Vägverket har sedan år 2004 en ny strategi för minskad saltanvändning. Syftet anges vara att säkerställa att Vägverket minimerar saltanvändningen – med bibehållen framkomlighet och trafiksäkerhet – så att den bättre mot-

svarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål. Saltanvändningen i vinterväghållningen skall vara förenlig med rådande miljökrav och med Vägverkets ambition att vara en miljömedveten och effektiv väghållare med kunden i centrum.

Bakgrunden till strategin är EU:s ramdirektiv för vatten (fastställt av EU:s miljöministerråd i juli 2000) och övervägandena i den statliga utredningen Klart som vatten (SOU 2002:105). Tillsammans innebär dessa att kraven ökar på Vägverket när det gäller utsläpp av vägdagvatten, utsläpp från olyckor med farligt gods och saltspridning. Dessa nya krav kan beaktas i miljökonsekvensbeskrivningar vid nybyggnad, men även det befintliga vägnätet kommer att beröras av kraven.

Vägtrafikskatter

Tyngre fordon

Skatt på användandet av vägar tas ut i form av vägavgift. Vägavgift tas ut på lastbilar och lastbilsekipage med en totalvikt på minst 12 ton. För svenskregistrerade lastbilar betalas sådan avgift på hela vägnätet, samtidigt som fordonsskatten är reducerad. Utländska fordon betalar avgift för färd på motorvägar och vissa Europavägar som inte är motorvägar. För innehav av fordon betalas fordonsskatt. Fordonsskatten tas ut med ett årligt belopp som för personbilar varierar med fordonets vikt och drivmedel. För lastbilar och bussar påverkas skatten av totalvikt, drivmedel, antal axlar m.m.

Inom EU behandlas en översyn av det s.k. Eurovinjettdirektivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (direktiv 1999/62/EG). Syftet med lagstiftningsförslaget är att säkerställa likvärdig behandling av operatörer på de berörda vägnäten och att främja avgiftssystem där kostnaderna för användning av infrastrukturen återspeglas i de priser användarna betalar för transporter. Den text till direktiv som rådet enats om innebär bl.a. att överbelastning och miljöskador skall motverkas genom bestämmelser om avgiftsvariation; härigenom kan medlemsstaterna t.ex. dubbla vägavgifterna för att uppmuntra användning av mindre förorenande lastbilar eller införa nollavgift vid särskilda tidpunkter av dagen för att hantera överbelastning.

Personbilar

Regeringen har nyligen överlämnat en remiss till Lagrådet om en ny vägtrafikskattelag. I syfte att öka den miljöstyrande effekten läggs fordonsskatten om från att vara baserad på fordonets viktklass och antalet kilometer till att vara baserad på koldioxidutsläpp. Lagen föreslås omfatta personbilar av modellår 2006 eller senare. Systemet består av två delar, nämligen dels ett fiskalt grundbelopp om 360 kr för alla personbilar, dels en koldioxidkomponent omfattande 15 kr per gram utsläppt koldioxid utöver 100

gram per kilometer. Personbilar som kan drivas med alternativa drivmedel får en nedsatt koldioxidkomponent. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 april 2006.

Motionen

I motion 2004/05: MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) anförs att Vägverket omedelbart bör skärpa reglerna för vägsaltning i känsliga miljöer. Motionärerna anser det oacceptabelt att vägarna saltas på ett sådant sätt att saltet riskerar att hamna i och därmed förorena grundvattnet. Även i andra känsliga miljöer bör saltningen vara restriktiv, såsom vid rika vägrenar och intill naturreservat (yrkande 61).

I motionen anförs vidare att bränsletester på bilar bör utföras av en oberoende instans. Syftet är att man från energisynpunkt skall kunna göra jämförbara och bra val. Vidare bör möjligheten att genomföra ett klassificeringssystem av bilar av det slag som finns för vitvaror undersökas. Ett sådant system skulle kunna stimulera näringslivet att erbjuda mer energisnåla fordon. Motionärerna begär således ett uttalande av riksdagen om oberoende energi- och miljöklassificering av personbilar (yrkande 112).

Ett avgiftssystem som är rörligt får generellt sett en mer styrande effekt än ett som är baserat på fast avgift, anförs det i motionen. Därför bör det nuvarande systemet med vägavgift för tunga fordon (det s.k. Eurovinjettsystemet) ersättas med en kilometerbaserad vägs katt, framhåller motionärerna. En sådan åtgärd skulle innebära minskade utsläpp när det gäller såväl koldioxid som kväveoxider och partiklar (yrkande 115).

En registreringskatt som är differentierad med avseende på koldioxidutsläpp efterfrågas i motionen. Bakgrunden är att uppgifter från bl.a. Vägverket visar att nya personbilar i Sverige har särskilt höga utsläpp av koldioxid, bl.a. på grund av bilindustrins satsning på starkare motorer och tyngre fordon. Teknikutvecklingen borde i stället ha utnyttjats till en sänkning av bränsleåtgången, anser motionärerna. Den föreslagna skatten bör vara relaterad till motoreffekt och certifierade koldioxidutsläpp. Motionärerna påminner om att flertalet EU-länder har någon form av registrerings- eller försäljningsskatt på nya fordon (yrkande 117).

Trafikutskottets ställningstagande

Enligt trafikutskottets mening är det angeläget att Sverige har en fortsatt hög ambition inom miljöområdet när det gäller vägtrafiksektorn.

Beträffande motionärernas krav i fråga om *vägsaltning* vill trafikutskottet hänvisa till förra gången då motionsförslag med motsvarande syfte behandlades, nämligen våren 2005. Trafikutskottet ansåg då att det förhållandet att antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt inte minskat i enlighet med uppsatta mål under senare år var oroande, inte minst mot bakgrund av utskottets tidigare uttalanden att arbetet med att hitta alternativa halkbekämpningsmetoder borde intensifieras. Utskottet sade sig samti-

digt vara väl medvetet om att denna fråga delvis handlar om en målkonflikt mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. Trafikutskottet välkomnade därför att Vägverket under 2004 tagit fram en ny strategi för att säkerställa att myndigheten, med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet, minimerar saltanvändningen så att den bättre motsvarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål.

Med anledning av det nu väckta motionsförslaget vill trafikutskottet upprepa sin tidigare redovisade ståndpunkt när det gäller det angelägna i att saltanvändningen snarast kan nedbringas. Såvitt utskottet kan finna bedriver Vägverket ett målinriktat arbete för att minska saltanvändningen i enlighet med sin år 2004 antagna strategi. Enligt vad utskottet erfarit gör Vägverket bedömningen att det kan komma krav på att en fortsatt saltning av stora grundvattenmagasin upphör, planer för efterbehandling av stora grundvattenmagasin tas fram och att ett stort antal vattenskyddsområden kommer att inrättas. För att möta dessa krav kommer Vägverket bl.a. att se över det vägnät där verket i dag använder salt i vinterväghållningen. Mot vad nu anförts bör motion 2004/05:MJ38 yrkande 61 avslås.

Vad härefter gäller kravet i motionen om ett *oberoende instans för bränsletest* instämmer trafikutskottet med motionärerna när det gäller syftet med förslaget. Det är således angeläget att tester av bilarnas bränsleåtgång är jämförbara. Sådana tester görs genom det s.k. typgodkännandeförfarandet och kan därmed sägas vara oberoende; i Sverige är det Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) som ansvarar för verksamheten. Enligt vad utskottet inhämtat kan resultatets noggrannhet emellertid vara beroende av hur de s.k. körcyklerna – för mätning av såväl bränsleåtgång som avgasutsläpp – är utformade. Det har förekommit diskussioner om att man i verklig trafik uppnår något högre värden än de som kommer fram vid testtillfällena. Oavsett detta torde jämförbarheten mellan de testade bilmodellerna vara garanterad. Mot den nu angivna bakgrunden finner trafikutskottet inte anledning till någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida med anledning av motion 2004/05/MJ38 yrkande 112.

Vad härefter gäller *kilometerbaserade vägskatter* vill trafikutskottet erinra om att skattesystemets utformning inom transportsystemet har en stor betydelse för möjligheten att uppnå de transportpolitiska målen. Enligt vad trafikutskottet har inhämtat bereds Vägtrafikskatteutredningens förslag för närvarande. I sammanhanget vill utskottet vidare betona vikten av att Eurovinjettdirektivet om avgifter för tunga fordon får en sådan utformning att hänsyn tas till Sveriges relativt sett långa transportavstånd till de större marknaderna i centrala Europa. Med konstaterande att frågan formellt faller under skatteutskottets beredningsområde avstyrks även yrkande 115 i motion 2004/05:MJ38.

Motsvarande kan sägas om förslaget om *koldioxidifferentierad registreringskatt*; även förslag om en sådan lades fram av Vägtrafikskatteutredningen, och även en sådan skatt ingår i skatteutskottets beredningsområde. Yrkande 117 i motion 2004/205:MJ38 avstyrks därmed.

Åtgärder inom luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om ekonomiska styrmedel för att minska luftföroeningarna inom luftfarten avstyrks; trafikutskottet konstaterar bl.a. att regeringen i budgetpropositionen för år 2006 redovisar sin bedömning att en skatt på inrikes flyg bör införas.

Jämför avvikande mening 7 (m, kd).

Propositionen

Regeringen anför att luftfartens utsläpp av luftföroeningar i Sverige är relativt små jämfört med andra transportslag. Dess utsläpp av koldioxid kommer dock att öka med ca 12 % fram till 2010 jämfört med 2000 och svarar då för ca 7 % av transportsektorns utsläpp av koldioxid. För att stimulera användningen av flygplan med bättre miljöegenskaper har Sverige sedan länge haft ett system med miljödifferentierade landningsavgifter. Sverige har också varit pådrivande i det internationella luftfartssamarbetet där det nu skapats förutsättningar för ett gemensamt europeiskt system för miljödifferentierade landningsavgifter. I mars 2004 reviderade Luftfartsverket landningsavgifterna på de statliga flygplatserna i enlighet med detta system. Regeringen anser att luftfarten i ökad utsträckning skall bidra till de utsläppsminskningar som behövs för att miljö kvalitetsmålen skall uppnås. Sverige bör därför fortsatt arbeta aktivt nationellt och internationellt för en ökad miljödifferentiering av luftfartens avgifter. Olika ekonomiska styrmedel skall i detta sammanhang övervägas.

Kommissionen utreder för närvarande hur man skall kunna införa gemensamma eller internationella miljöavgifter för flyget. Utsläpp till luft från flyget och sjöfarten förutses komma att behandlas vidare i den kommande transportpolitiska propositionen (avsnitt 7.6).

Budgetpropositionen

I budgetpropositionen (prop. 2005/06:100 utg.omr. 22) sägs beträffande luftfarten och delmålet om en god miljö att för luftföroeningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet. Inom EU, ECAC och ICAO har Sverige verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroeningar.

Luftfartsverket bedriver ett aktivt miljöarbete. Utsläppen av luftföroeningar och växthusgaser från luftfarten ökade dock under 2004. Koldioxidutsläppen ökade med 10 % till ca 2,1 miljoner ton (inrikes trafik samt utrikes avgångar). Cirka 15 000 ton kommer från Luftfartsverkets egen verksamhet. Luftfartsverket har kunnat minska koldioxidutsläppen från den egna verksamheten genom att minska förbrukningen av fossila bränslen och drivmedel. På internationell nivå har Luftfartsverket, och senare Luft-

fartsstyrelsen, arbetat för att ett system för handel med utsläppsrätter för luftfarten skall utredas vidare. Kväveoxidutsläppen ökade under 2004 med 13 % till ca 8 700 ton. Ungefär 2 % av utsläppen kommer från markbunden verksamhet. Även svavel-, kolväte- och kolmonoxid ökade med runt 10 % vardera under 2004. Ökningarna beror främst på ökad flygtrafik. Den 1 mars 2004 infördes en ny miljörelaterad startavgift för kväveoxidutsläpp på Luftfartsverkets alla flygplatser. Modellen har tagits fram genom ett internationellt samarbete lett av Sverige. Luftfartsstyrelsen fortsätter utvecklingsarbetet av modellen och andra styrmedel.

Vissa kompletterande uppgifter

I Europeiska kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 finns ett avsnitt om kontrollerad tillväxt inom flygtrafiken, bl.a. med avseende på bibehållet miljöskydd. Det konstateras inledningsvis att EU:s handlingsutrymme är begränsat genom de internationella åtaganden som medlemsstaterna gjort inom ramen för den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Några EG-rättsliga regler finns således inte.

Inom EU pågår sedan länge en diskussion om att momsbefrielsen för flygfotogen bör upphävas. Dagens system innebär att flygbolagen saknar incitament att införa mer energieffektiva flygplan för att bidra till en minskning av koldioxidutsläppen. Kommissionens meddelande om skatt på flygbränsle behandlas för närvarande. Som en kompletterande eller alternativ lösning har kommissionen sagt sig ha för avsikt att anpassa de nuvarande luftfartsavgifterna så att hänsyn tas även till flygets miljöpåverkan.

Inom det internationella luftfartsorganet (ICAO) och inom EG undersöks möjligheterna att inlemma luftfarten i ett system med handel med utsläppsrättigheter.

Motionen

I motion 2004/05: MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) anförts beträffande flyget att såväl energiskatt som koldioxidskatt på flygbränsle måste införas snarast möjligt när det gäller inrikestrafiken. Det påpekas att medlemsländerna inte bara tillåts utan även uppmuntras till en sådan åtgärd enligt EG:s energiskattedirektiv. En sådan skatt skulle minska de miljömässigt kontraproduktiva konkurrensfördelar som flyget har i dag. I fråga om det internationella flyget bör Sverige var pådrivande i EU när det gäller arbetet med miljöavgifter i form av flygplatsavgifter men också pröva möjligheten att – tillsammans med ett eller flera medlemsländer – gå före i detta avseende. Ett uttalande om nationella och internationella flygskatter begärs i enlighet härmed (yrkande 114).

Trafikutskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar trafikutskottet att frågor om *skatter* primärt ingår i skatteutskottets beredningsområde. Vidare vill utskottet erinra om att frågan om utsläpp till luft från flyget – enligt uppgift – kommer att behandlas vidare i den aviserade transportpolitiska propositionen.

I budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:100 Volym 1 s. 135) gör regeringen bedömningen att en skatt på flygresor bör införas. Skatten bör vara baserad på transporterad passagerare. Skattesatsen kan komma att uppgå till mellan 50 och 100 kr per passagerare, beroende på utformningen. Skatten bör kunna träda i kraft den 1 maj 2006. Enligt regeringens bedömning är det angeläget att alla delar av samhället bidrar till att minska skadliga utsläpp och uppfylla relevanta miljömål. Detta gäller också luftfarten, sägs det. Regeringen hänvisar till befintliga system i Danmark och Storbritannien som har varianter av beskattning per passagerare. Bedömningen görs att beskattningen principiellt bör kunna vara baserad på alla avgångar från svenska flygplatser. Vidare anser regeringen att det är önskvärt att en skatt utformas med möjlighet att ta regionalpolitiska hänsyn och att en skatt i övrigt skall kunna innehålla olika differentieringar så att man uppnår mest ändamålsenlig styreffekt.

Mot bakgrund av det nyss anförda och vad som i övrigt redovisats om pågående överväganden finner trafikutskottet att motion 2004/05: MJ38 delvis är tillgodosedd såvitt avser yrkande 114; det avstyrks alltså.

Handlingsprogram för minskat transportarbete

Utskottets förslag i korthet

Trafikutskottet avstyrker – med hänvisning till den aviserade transportpolitiska propositionen – ett motionsförslag om ett handlingsprogram för minskat transportarbete.

Propositionen

Regeringen anför (s. 15) att en avgörande utmaning inför framtiden är att förhindra att nya miljöproblem uppstår. För att klara detta måste sambanden mellan ekonomisk tillväxt och miljöbelastning brytas, och produktions- och konsumtionsmönstren måste bli hållbara. I Sverige har detta skett bl.a. när det gäller utsläpp av växthusgaser för uppvärmning och energiproduktion men inte inom transportsektorn. Regeringen bedömer därför att en fortsatt utveckling av åtgärder inom ramen för de tre åtgärdsstrategierna, som riksdagen har antagit, är viktig i arbetet med att uppnå miljökvälitetsmålen.

Motionen

I motion 2004/05:MJ38 av Åsa Domeij m.fl. (mp, –) begär man att ett handlingsprogram för minskat transportarbete skall utarbetas. Utgångspunkterna skall vara att transportarbetet skall minskas, att transportarbetets bränsleanvändning skall bli effektivare och att bränslet i ökad utsträckning skall vara förnybart (yrkande 110).

Trafikutskottets ställningstagande

Motionärerna föreslår ett handlingsprogram för minskat transportarbete, som bl.a. skall ha till utgångspunkt att transportarbetets bränsleanvändning skall bli effektivare och att bränslet i ökad utsträckning skall vara förnybart. Enligt trafikutskottets mening ligger dessa strävanden redan i strategin för effektivare energianvändning och transporter. Såvitt gäller förslaget om ett minskat transportarbete vill utskottet hänvisa till den aviserade transportpolitiska propositionen. Med det sagda ansluter sig utskottet till vad som sägs i propositionen i dessa avseenden och avstyrker således motion 2004/05:MJ38 yrkande 110.

Stockholm den 11 oktober 2005

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Monica Green (s), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s), Krister Hammarbergh (m), Christer Winbäck (fp) och Kerstin Lundgren (c).

Avvikande meningar

1. Miljöpolitiken som överordnat mål (mp, –)

Claes Roxbergh (mp) och Karin Svensson Smith (–) anför:

Vi beklagar att miljöpolitiken i Sverige i dag har getts en roll som är underordnad andra politikområden. Miljöpolitiken ses således som underordnad när beslut förbereds och fattas i andra sektorer. Denna ordning är enligt vår uppfattning ohållbar. Vi anser dessutom att miljömålspropositionen i detta avseende innebär en försämring jämfört med hittillsvarande förhållanden. Det är av största vikt att det finns en politisk vilja till att transportarbetet i sig skall minskas, inte bara att man söker lösa de med transporterna förbundna problemen.

Miljöpolitiken måste dels ges en överordnad roll, dels integreras i alla andra politikområden. Miljöpolitikens överordning bör gälla sådana politikområden som energi-, regional-, försvars-, näringslivs- och transportpolitik. Således skall alla politiska beslut, stöd och styrsystem prövas ur miljösynpunkt. Samtidigt skall mål inom miljöpolitiken likställas med mål inom jämställdhets- och integrationspolitik. Vi anser därför att regeringen måste intensifiera sitt arbete med att på allvar integrera ekologiskt hållbar utveckling i alla relevanta politikområden, i linje med bl.a. åtaganden vid FN:s toppmöte i Rio 1992 och den process som Sverige självt drivit inom EU. Detta kan – bland mycket annat – behöva medföra förändringar i Miljömålsrådets uppdrag och/eller sammansättning i syfte att i framtiden åstadkomma flera genomarbetade förslag till åtgärder för att nå miljömålen. Regeringen bör under år 2006 rapportera till riksdagen om vilka åtgärder som genomförts eller planeras till det syftet.

2. Begränsad klimatpåverkan (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Björn Hamilton (m), Krister Hammarbergh (m), Christer Winbäck (fp) och Kerstin Lundgren (c) anför:

Vi anser det olyckligt att regeringen i avvaktan på en klimatproposition i princip inte behandlar detta delmål i miljömålspropositionen. När det kanske viktigaste miljömålet inte behandlas blir propositionen och miljömålsarbetet haltande. Det vore rimligt att nu ta upp och fastställa delmålen vad gäller klimatförändringar, medan åtgärdsförslagen läggs i den väntade klimatpropositionen.

Vidare anser vi att det är olyckligt att klimatpropositionen dröjer. I mars 2002 beslutade riksdagen om den nuvarande klimatstrategin; i detta ligger att klimatarbetet skall följas upp med kontrollstationer 2004 och 2008. Rimligen avsåg riksdagen med sitt beslut att regeringen skulle återkomma till riksdagen under 2004, men så har inte skett. Naturvårdsverket

och Statens energimyndighet har utarbetat ett underlag för utvärderingen, som blev klart den 30 juni 2004. Trots detta har regeringen inte lagt vare sig förslag eller redogörelse på riksdagens bord ännu.

Utan en egen klimatstrategi får Sverige svårare att i internationella sammanhang hävda gemensamma överenskommelser och krafttag i arbetet med att begränsa klimatpåverkan.

Vidare bör delmål finnas för de olika sektorerna såsom trafiken, den handlande sektorn och hushållen. Inom trafiken är det viktigt att Sverige bryter sambandet mellan tillväxt och ökade utsläpp av växthusgaser. Här är det viktigt att minskningen inte sker på ett sådant sätt att det märkbart försämrar svensk konkurrenskraft och tillväxt utan snarare gynnar den. En miljödriven teknisk utveckling kan skapa tillväxt och inte minst vara en viktig aspekt utifrån ett säkerhetspolitiskt synsätt genom att minska landets beroende av olja. Det kommer därför att vara viktigt att ta fram incitament för en omställning till nya transportlösningar både vad gäller persontrafik och godstrafik. Detta gäller både förnybara drivmedel och smarta och effektiva transportlösningar.

Det är viktigt att klimatarbetet inte enbart fokuserar på koldioxid, utan åtgärder också görs för övriga växthusgaser. Därför anser vi att regeringen borde finna delmål också för övriga växthusgaser. Ett rimligt förhållnings-sätt är att dessa skall inkluderas i den handlande sektorn. Handeln med utsläppsrätter kan bli ett effektivt verktyg i klimatarbetet men det krävs då att kostnaderna verkligen blir tydliga i systemet.

3. Hav i balans (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Björn Hamilton (m), Krister Hammarbergh (m), Christer Winbäck (fp) och Kerstin Lundgren (c) anför:

Vi anser att riksdagen bör besluta om en komplettering av miljökvalitets-målet Hav i balans samt levande kust och skärgård med följande mening: ”Ingen undermålig sjöfart skall trafikera Sveriges omgivande hav, de mest värdefulla områdena skall skyddas från sjöfartens negativa konsekvenser och räddningsberedskapen skall säkerställas.” Enligt vår uppfattning innebär EU:s utvidgning en avgörande förändring när det gäller möjligheten att förvalta den hårt utsatta Östersjön, och arbetet bör även bedrivas inom ramen för EU och då genom juridiskt bindande överenskommelser. Vi begär också ett tillkännagivande om att regeringen senast våren 2006 skall återkomma med förslag till ett nytt delmål som är kopplat till risken för olycksrelaterade oljeutsläpp. Det är viktigt att ha i åtanke att sjötrafiken på Östersjön ökar, inte minst när det gäller transport av råolja med tankfartyg. Vi vill också hänvisa till handläggningen av skyddsåtgärder inom ramen för klassningen av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Enligt vår uppfattning borde regeringen redan nu ha lagt fram förslag till ett sådant nytt delmål.

4. Uppdelning av strategin för energis- och transportsektorerna (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Björn Hamilton (m), Krister Hammarbergh (m), Christer Winbäck (fp) och Kerstin Lundgren (c) anför:

Som vi tidigare påpekat anser vi att denna strategi bör delas upp i två strategier, en för effektivare energianvändning och en för effektivare transporter. Enligt vår uppfattning kan det inte vara ett mål i sig att minska bilanvändningen. Det är föroreningar som ger problemet, inte samfärdseln. I stora delar av Sverige är underlaget för en fungerande kollektivtrafik alltför litet för att ge tillräcklig miljövinst. Däremot är kollektivtrafiken mycket viktig i större städer.

Det är bra att regeringen föreslår att miljöklassningen för diesel och bensin skall ändras så att det blir möjligt att blanda in upp till 5 % RME och 10 % etanol. Men översynen av miljöklassningen borde inte stanna vid detta. Det är viktigt att nytänkande projekt, som syftar till produktion av alternativa drivmedel, genomförs. Nuvarande situation skapar snedvriden konkurrens och hindrar utvecklingen av nya produkter och möjligheter att bygga ut servicenät för alternativa bränslen. Producenter av alternativa drivmedel pekar på att nuvarande klassningskriterier för miljövänliga drivmedel inte är tidsenliga utan snarare missgynnar nya miljövänliga drivmedel, som t.ex. ekoparaffin. Miljövänliga bränslen har en tendens att ha lägre densitet än smutsiga. Om ett bränsle däremot har lägre densitet än 800 kg/m³, höjs skatten med 60 öre per liter. Detta har fått till följd att vissa miljövänliga bränslen knappt säljs i Sverige. Riksdagen beslöt år 2000 enhälligt att dessa skatteregler skulle ändras, men beslutet har ej genomförts. I skattelagstiftningen finns även andra regleringar av teknisk art som saknar miljörelevans och som försvårar för nya bränslen. Rätt utformade klassningskriterier gör att dessa drivmedel kan klassas som miljöklass 1 med åtföljande påverkan på priset. Det skulle skapa en naturlig marknad för dessa miljövänliga drivmedel.

Miljöstyrningen av fartygstrafiken behöver vidareutvecklas. Det skall exempelvis vara gratis att lämna spillolja i alla hamnar för att undvika frestelsen att dumpa den i havet. För att minimera risken för fartygsolyckor måste alla tänkbara resurser samordnas. Sjöfartsverket, marinen och danska myndigheter måste samverka med varandra om trafikövervakningen och olycksberedskapen i Öresund, som är ett av världens mest trafikerade vatten. Ett haveri med ett av de många oljetankfartygen skulle kunna få oöverstigliga konsekvenser för människor och miljö längs kusterna.

Arbetsmaskiner med tvåtaktsmotorer är ett stort problem. Därför bör en skrotningspremie på sådana äldre maskiner införas.

5. Åtgärder inom sjöfarten (mp, -)

Claes Roxbergh (mp) och Karin Svensson Smith (-) anför:

Sjöfarten inom EU år 2010 förväntas svara för mer försurande utsläpp än alla landbaserade källor tillsammans. Vi anser att krav på katalysatorer eller annan teknik som minskar de försurande utsläppen skall ställas som villkor för att få ta del av det svenska sjöfartsstödet. Dessutom bör krav ställas på lågsvavlig olja. Andra nationella åtgärder som bör genomföras är miljödifferenterade farledsavgifter, miljödifferenterade hamnavgifter och att de allra sämsta fartygen inte får anlöpa svenska hamnar.

Övervakning av och åtalsmöjligheter av fartyg som bryter mot regler måste öka. Det är fortfarande för billigt att rena tankar till havs, speciellt behövs bättre regelverk för internationellt vatten. Aktörerna i transportkedjan skall ha skadeståndsansvar i händelse av olycka. Dessutom vill vi ha förbud mot enkelskroviga fartyg i Östersjön. För att konsumenter och redarikunder skall kunna utöva konsumentmakt bör kriterier för goda sjötransporter tas fram i samarbete med näringen. Sanktioner mot oljeutsläpp måste skärpas. Redare som begått miljöbrott skall kunna få trafikeringsförbud inom svenska vatten.

I och med att Östersjön sedan 2004 klassas som särskilt känsligt havsområde (PSSA) av FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO finns bättre möjligheter att ställa krav på sjöfarten i Östersjön. Det gäller att ta vara på dessa möjligheter. Vi anser att Sverige skall lyfta upp arbetet kring PSSA på regeringsnivå (i stället för myndighetsnivå) och agera kraftfullt för verkningsfulla skyddsåtgärder. Ytterligare exempel på sådana kan vara krav på välutbildad besättning, obligatoriska trafikövervakningssystem för hela Östersjön och miljöinspektörer ombord på större fartyg och fartyg med farlig last.

6. Åtgärder inom vägtransportsektorn (mp, -)

Claes Roxbergh (mp) och Karin Svensson Smith (-) anför:

Vi anser att det är oacceptabelt att vägar saltas på ett sätt så att saltet riskerar hamna i och därmed förorena grundvattnet. Vägverket bör omgående skärpa reglerna för vägsaltning i känsliga miljöer. Saltning bör även göras restriktivt i andra känsliga miljöer såsom vid rika vägrenar eller intill naturreservat.

För att kunna göra bra val ur energisynpunkt bör bränsletester på bilar göras av oberoende instans för att bli jämförbara. Det bör undersökas om en klassificering av bilar från A till G, analogt med märkning av vitvaror, kan underlätta konsumentens val av snålare fordon och stimulera näringslivet till att erbjuda sådana.

Den nuvarande vägavgiften (Eurovinjetten) för tunga fordon bör omgående ersättas med en kilometerbaserad vägskatt. Åtgärden medför utsläppsminskningar både vad gäller kväveoxider, partiklar och koldioxid samt leder till en bättre konkurrensneutralitet gentemot utländska åkerier. Generellt har rörliga avgifter en mer styrande effekt än fasta när det gäller trafik.

Enligt vår uppfattning behövs en kilometerbaserad vägavgift. Den nuvarande vägavgiften för tunga fordon (det s.k. Eurovinjettsystemet) bör alltså ersättas. Skälet är att man då kan åstadkomma utsläppsminskningar när det gäller kväveoxider, partiklar och koldioxid. Ytterligare en fördel är att man får en bättre konkurrensneutralitet gentemot utländska åkerier. Generellt får man en mer styrande effekt av rörlig avgift eller skatt än av en fast; särskilt gäller detta på trafikområdet.

Vi vill också att det införs koldioxiddifferentierade registreringskatter. Vi noterar att Sverige har den törstigaste bilparken i EU. Uppgifter från miljöforskaren Per Kågeson och från Vägverket visar att nya personbilar i Sverige är i en klass för sig när det gäller höga koldioxidutsläpp. Detta är särskilt allvarligt då dessa bilar kan förväntas rulla på våra gator och vägar och därmed försvåra vårt klimatarbete i något decennium till. Det innebär också att mer priskänsliga kunder som köper bilar på andrahandsmarknaden i alltför stor utsträckning hänvisas till bilar som är onödigt dyra i drift. Denna utveckling har pågått en längre tid. Bidragande faktorer till denna situation är nybilskundernas krav på snabb acceleration och hög topphastighet. Den nya tekniken skulle ha kunnat utnyttjas för att sänka bränsleåtgången och koldioxidutsläppen, men den har i stället satsats på starkare motorer och tyngre fordon. Detta står i strid med de transportpolitiska målen såväl när det gäller trafiksäkerhet som miljö. Vi vill också påminna om att Vägtrafikskatteutredningen konstaterar att ett styrmedel som sätts in i försäljningsskedet har starkare styreffekt än om styrmedlet slås ut över fordonets hela livslängd. Syftet med en koldioxiddifferentierad registreringskatt på nya fordon är att främja introduktionen av bränslesnålare fordon. Skatten bör vara relaterad till motoreffekt och certifierade koldioxidutsläpp på särskilt motorstarka och extremt bränsletörstiga nyförsålda lätta fordon. De flesta EU-länder har någon form av registrerings- eller försäljningsskatt på nya fordon.

7. Åtgärder inom luftfarten (m, kd)

Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Björn Hamilton (m) och Krister Hammarbergh (m) anför:

En väl fungerande luftfart spelar en betydelsefull roll för den ekonomiska och sociala utvecklingen. Flyget har också en särskild strategisk betydelse för den regionala utvecklingen i Sverige med hänsyn till landets vidsträckt- het. Det är mot den bakgrunden inte lämpligt att införa en särskild flygskatt enligt intentionerna i årets budgetproposition. Vi avstyrker därmed motion 2004/05: MJ38 yrkande 114 om att straffbelägga inrikes luftfart med en särskild energi- och koldioxidskatt.

8. Åtgärder inom luftfarten (mp, –)

Claes Roxbergh (mp) och Karin Svensson Smith (–) anför:

När det gäller inrikes flyg anser vi att såväl energiskatt som koldioxidskatt på flygbränsle för inrikestrafik måste införas snarast möjligt. EU:s energiskattedirektiv tillåter (och uppmuntrar) numera EU-länderna att införa sådana skatter. Vi vill påminna om att Nederländerna nyligen har infört en skatt på 0,206 euro per liter flygfotogen. Sverige måste nu följa efter. Skatten bör beräknas utifrån flygets totala klimatpåverkan, inte bara koldioxiden. Den klimatrelaterade beskattningen bör vara i nivå med andra trafikslag och i proportion till dess miljöpåverkan. En lämplig nivå blir därmed 2:45 kr per kilo koldioxid. Undantag bör göras på trafiklinjer längre än 50 mil samt för orter där alternativa färdmedel medför betydande tidsförluster för resande. En sådan skatt skulle jämna ut konkurrensförhållanden genom att minska de miljömässigt kontraproduktiva konkurrensfördelar som flyget har i dag, och därmed bidra till ökad samhällsekonomisk effektivitet och minskad klimatstörning.

Vad härefter gäller internationellt flyg vill vi att regeringen driver på arbetet med miljöavgifter för flyget. EU-kommissionen utreder för närvarande gemensamma eller internationella miljöavgifter för flyget, i form av flygplatsavgifter. Detta behövs i väntan på att ICAO (International Civil Aviation Organization) tar upp frågan om skatt på flygbränsle. Ingen tidsplan är angiven för EG-kommissionens arbete. Sverige bör vara pådrivande i denna process samt pröva möjligheten att gå före med ett eller flera medlemsländer, exempelvis Tyskland eller Spanien. Enligt EU:s nya energiskattedirektiv finns möjlighet för medlemsländerna att beskatta flygbränsle i trafik mellan två medlemsländer som bilateralt har avtalat om ett sådant skatteuttag.

9. Handlingsprogram för minskat transportarbetet (mp, –)

Claes Roxbergh (mp) och Karin Svensson Smith (–) anför:

Vi anser det nödvändigt att det utarbetas ett handlingsprogram för minskat transportarbete. En utgångspunkt i detta skall vara för det första att transportarbetet skall minskas. En andra utgångspunkt skall vara att transportarbetets bränsleanvändning skall bli effektivare. Den tredje utgångspunkten är att bränslet i ökad utsträckning skall vara förnybart. Starkt förbättrad bränsleeffektivitet behövs i särskilt personbilar, oavsett om dessa drivs med fossila eller förnybara bränslen. Regeringen skall verka för internationella krav på bränsleeffektivare fordon.