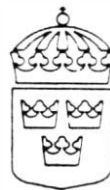


Motion till riksdagen

1989/90:Jo51

av Inger Schörling m.fl. (mp)

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



Mot.
1989/90
Jo51-55

Vi anser att ekonomiska styrmedel i form av bl.a. miljöavgifter och miljöskatter ska utnyttjas i långt högre grad än vad som hittills varit fallet. I den mån det rör sig om miljöskatter så bör de kvittas antingen mot sänkta skatter på främst arbete eller så kan de influtna medlen användas i infrastrukturinvesteringar som krävs för att miljöanpassa vårt samhälle. Därigenom fås också ett samhällsekonomiskt effektivare skattesystem.

Genom att sådan verksamhet som belastar miljön blir dyrare ges dels ett incitament till effektivare lösningar, teknikutveckling och mera rationella beteenden, dels gynnas alternativ med mindre miljöeffekter. Sammantaget leder detta till ett effektivare utnyttjande av resurser samtidigt som de snabbt växande miljöproblemen åtminstone minskas.

Den här motionen berör endast miljöavgifter som motiveras av utsläpp av kväveoxider och kolväten från energi- och trafiksystemet. Propositionen berör inte kolväteutsläpp, men eftersom kolväte- och kväveoxidutsläppen är intimt förknippade med varandra vid de aktuella förbränningsprocesserna har vi valt att ta upp frågan här.

1. Miljöavgifter för flyget

I regeringens förslag finns inte någon höjning av den befintliga miljöavgiften på kväveoxidutsläpp från inrikesflyg med. Den befintliga miljöavgiften är 12 kr/kg kolväten och kväveoxider sammantaget. Detta ska jämföras med den föreslagna miljöavgiften på kväveoxidutsläpp från energisektorn på 40 kr/kg kväveoxider.

Vi anser att i princip samma miljöavgift ska tas ut på en viss typ av utsläpp oavsett utsläppskällan. Det finns ingen rimlig anledning till att t.ex. flygets utsläpp av kväveoxider ska belastas i mindre grad än kväveoxidutsläpp från större pannor.

En miljöavgift på 40 kr/kg kväveoxider bör således införas för flygets del.

Även kolväteutsläppen bör avgiftsbeläggas, dels med hänsyn till deras miljöeffekter, dels med hänsyn till att kolväteutsläppen ofta ökar då kväveoxidutsläppen sänks. Avgiften bör sättas till 24 kr/kg i ett inledande skede.

Därtill bör flyget beläggas med såväl koldioxidskatt som råvaruskatt för fossila bränslen. Dessa förslag behandlas dock i annan motion med anledning av propositionen om mervärdesskatt, punktskatter m.m. (1989/90:111)

2. Miljöavgifter för vägtrafiken

Med hänsyn till att vägtrafikens kväveoxid- och kolväteutsläpp sker nära markytan och dessutom i hög grad i tätbefolkade områden, bidrar dessa utsläpp också i högre grad till hälsoproblem och skador på kulturföremål. Dessa utsläpp bör därför beläggas med en högre avgift. I ett inledningsskede bör avgiften sättas 50 % högre än för andra utsläpp, vilket innebär 60 kr/kg kväveoxider och 36 kr/kg kolväten.

Med hänsyn till att det inte är möjligt att direkt mäta utsläppen från varje enskilt vägfordon måste avgifterna istället tas ut på grundval av schabloner och i anslutning till befintliga skatte- och avgiftssystem.

Vad gäller dieselfordon bör miljöavgifterna tas ut genom att justera upp kostnadsansvaret för miljöeffekter som redan nu finns med i kilometerskatten. För närvarande ingår ett kostnadsansvar för kväveoxider med 15 kr/kg. Detta bör således höjas till 60 kr/kg. Dessutom bör ett kostnadsansvar för kolväteutsläppen med 36 kr/kg införas.

Vad gäller bensindrivna fordon bör miljöavgifterna tas ut som en uppjustering av bensinskatten. Till utgångspunkt för denna uppjustering bör de gällande medelutsläppen från nybilar tas. Det betyder att bensinskatten ska justeras upp med 6 öre/liter för kolväteutsläppen och med 18 öre/liter för kväveoxidutsläppen. Vi föreslår att avgifter införs med dessa nivåer.

Det betyder dock att främst äldre bilar utan effektiv rening blir underbeskattade. Därför bör en årlig miljöavgift införas för personbilar som saknar effektiv rening, dvs. rening som tar bort minst 40 % av vardera kväveoxider och kolväten. Därigenom skapas också ett incitament för fordonsägarna att sätta på rening i efterhand. Den årliga miljöavgiften kan lämpligen tas ut i samband med den årliga fordonsskatten. Förslaget förutsätter också att varje fordons reningsegenskap (renad/ej renad) måste registreras i bilregistret.

För att ytterligare stimulera införande av rening bör också bidraget till eftermontering av reningsutrustning höjas kraftigt. Vi föreslår att detta bidrag höjs till 4 000 kronor för bilmodeller fr. o. m. 1983 och till 1 500 kronor för tidigare bilmodeller.

3. Skärpta avgaskrav för vägtrafiken

I propositionen föreslås en skärpning av avgaskraven för tyngre fordon dels genom att tidigarelägga kraven med ett år (1993 istället för som tidigare beslutats 1994), dels genom att kräva att fordonen ska klara bestämmelserna minst 16 000 mil (istället för 8 000 mil som tidigare).

Detta är en förbättring som skulle kunna göras ännu bättre. Vi anser att kraven bör införas redan från 1992 års modeller, och dessutom bör själva avgaskraven kunna skärpas i några steg med några års mellanrum. Underlag för en sådan skärpning finns såväl i miljöavgiftsutredningens betänkande om trafik och energi som i rapporter från naturvårdsverket. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma med förslag till ytterligare skärpningar.

Skärpningar bör också införas för personbilar. Även här finns underlagsmaterialet i allt väsentligt färdigt för att det ska vara möjligt att gå till beslut. Även i detta bör regeringen skyndsamt återkomma med förslag!

4. Differentierad bilaccis och höjd skrotningspremie

Mot. 1989/90

Jo51

Kväveoxid- och kolväteutsläppen är naturligtvis högst för de äldsta och mest slitna fordonen. Därför bör även skrotningspremien höjas. Vi föreslår att den höjs till 2 500 kronor.

Vad gäller bilaccisen för nya bilar så bör den differentieras såväl efter utsläpp av kväveoxider och kolväten, som efter bränsleförbrukning (och därmed utsläpp av koldioxid). Miljöavgiftsutredningen har lämnat ett bra utgångsförslag. Regeringen bör snarast återkomma med ett förslag med denna inriktning.

5. Sjöfarten

Utredningar som pågår har uppdagat att kväveoxidutsläppen från sjöfarten är mycket betydande. Det rör sig om 10–20 % av de totala utsläppen i landet. Därför är det mycket angeläget att snabbt få fram såväl effektiv reglering som ekonomiska styrmedel även i detta fall. Med hänsyn till att utredningarna ännu inte är färdiga avstår vi från att nu lägga förslag på området. Vi förutsätter dock att regeringen återkommer med förslag på området så snart som ett tillräckligt vederhäftigt beslutsunderlag finns för handen.

Redan nu är det dock angeläget att ta upp förhandlingar med främst våra nordiska grannländer i syfte att snabbt få ner utsläppen från färjetrafiken. De preliminära resultaten pekar nämligen på att just färjetrafiken ger upphov till mycket stora kväveoxidutsläpp. Regeringen bör också omgående ta upp förhandlingar i ett bredare internationellt sammanhang i samma syfte.

Hemställan

Med anledning av det som anförts hemställs

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 vad i motionen anförts beslutar att en årlig miljöavgift på 400 kronor 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 kronor för personbilar fr.o.m. 1983 års modell och till 1 500 kronor för äldre bilar.

Mot. 1989/90
Jo51

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 kronor.

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.

Stockholm den 27 april 1990

Inger Schörling (mp)

Claes Roxbergh (mp)

Gösta Lyngå (mp)

Roy Ottosson (mp)