

Motion till riksdagen

1989/90:Jo53

av Lars Werner m.fl. (vpk)

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

Miljöfrågan är en ödesfråga. Klarar vi inte av att lösa de svåra globala miljöfrågor vi står inför har annan mänsklig verksamhet ack så liten betydelse. Vi saknar i dag också viktiga kunskaper i lösandet av, för vår överlevnad, avgörande miljöproblem.

Medvetenheten om miljöproblemen ökar. Undersökning efter undersökning visar att miljöfrågorna kommer mycket högt upp på människors prioriteringslistor över viktiga politiska frågor att ta itu med. Men utvecklingen visar också att vi trots detta har svårt att i tillräcklig omfattning gå från ord till handling.

Miljöproblematiken har också förändrats, från de stora punktutsläppen till de mer diffusa från ett stort antal små källor. Nödvändigheten av internationellt samarbete blir också allt mer uppenbar, miljöproblemen är gränsöverskridande, det måste också åtgärderna vara.

Det globala perspektivet

Många av de globala miljöproblemen, t.ex. den s.k. växthuseffekten, har sitt ursprung i de högt industrialiserade ländernas överutnyttjande av jordens resurser. Den traditionella imperialismen har övergått i en ekonomisk, där I-länderna förtrycker u-länderna i kraft av sin ekonomiska dominans. Utan global ekonomisk rättvisa, som innebär att skuldkrisen kommer till en lösning på u-ländernas villkor och utan att I-länderna begränsar sitt utnyttjande av råvaror och naturresurser, kommer miljöproblemen inte att kunna lösas. I-länderna bör på grund av sin miljömässiga skuldbörda bära en väsentlig del av finansieringen för miljöåtgärder internationellt. Svenska miljöavgifter kan därför användas för åtgärder i andra länder. Sverige bör ta som sin uppgift att alltid föra fram dessa aspekter i de internationella förhandlingar som rör miljöproblem.

Ekonomiska styrmedel och andra styrmedel

Miljöavgifter kan ha en styrande effekt bort från negativ miljöpåverkan, men de är mycket sällan tillräckliga medel för att nå målet. Om avgifterna verkligen sätts så högt att de får en markant styrande effekt, så orsakar de samtidigt stora störningar i samhället och drabbar som regel människor med låga inkomster hårdast. Det grundläggande problemet är att det inte utan

mycket radikala omläggningar av hela samhället går att värna miljön. Ekonomiska styrmedel är ett komplement till övriga styrmedel i form av lagar, kontroll och information. Sin största effekt har miljöavgifter när de ges ut inte när de tas in. Därför är det ett oeftergivligt krav att miljöavgifter skall satsas på offensiva åtgärder för att förbättra miljön. Sådana åtgärder är t.ex. kraftiga satsningar på kollektivtrafik, bioenergisystem, kemikaliekontroll, utbildning, forsknings- och utvecklingsarbete.

Det är mycket otillfredsställande att förslagen till åtgärder inte relateras till vad som är nödvändigt. För de ämnen där de skadliga utsläppen redan passerat en acceptabel nivå kan begreppet "vad naturen tål" användas som mått på nödvändiga utsläppsminskningar. Det är däremot inte en lämplig utgångspunkt för bedömning av utsläpp som inte nått upp till kritiska nivåer. Det finns ingen anledning att "ge naturen vad den tål" om det kan undvikas. När det gäller kväveoxider är ambitionen en 30 %-ig reduktion till år 1995 och 50 % till år 2000. Men med utgångspunkt i "vad naturen tål", borde reduktionen till år 2000 vara minst 80 % utgående från 1980 års nivå. Det är uppenbart att vi inte kommer att klara ens den låga ambitionsnivå som riksdagen lagt fast. Alltså är de nu existerande styrmedlen inklusive den här föreslagna avgiften otillräckliga.

Det är beklagligt att den miljöavgift som regeringen nu föreslår har ryckts lös ur detta större sammanhang där den hör hemma. En samlad proposition med miljöavgifter satta i relation till övriga styrmedel hade varit önskvärd. Riksdagen bör ges tillfälle till en mer övergripande och samlad översyn av styrmedel inom miljöpolitiken i samband med att MIA:s (Miljöavgiftsutredningens) resterande förslag presenteras. En sådan översyn måste ta sin utgångspunkt i de faktiska behoven av åtgärder för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling, dvs. en utveckling i enlighet med de ekologiska kretsloppen och inte i motsättning till dem. Vi återkommer med ytterligare förslag i samband med att MIA presenteras i sin helhet.

Trappstegsavgift

För att skärpa upp styreffekten bör det redan från början göras klart att den kommer att höjas successivt. Vpk föreslår att den nu föreslagna avgiften på 40:-/kg kväveoxid räknat som kvävedioxid med tre års intervaller höjs upp med 10:-/kg. Med hänsyn till inflationstakten kan avgiften behöva höjas ytterligare för att få önskad effekt.

Miljöavgifter och skatter

Såväl skatter som miljöavgifter kan ha en gynnsam inverkan på miljöskyddet. Generella skatter som i högre grad läggs på fossil energi, kärnkraft, biltrafik och överflöds konsumtion och som får finansiera en utbyggnad av kollektivtrafik, biobränslesystem m.m. bidrar till att lösa miljöproblem. Särskilda punktskatter kan förstärka den profilen. På miljöavgifter ställs kravet att de i mer direkt mening går tillbaka till dem som betalt avgifterna. Åtgärderna skall kunna anses vara en motprestation i förhållande till avgifterna. Detta är en riktig princip. Men vpk anser att såväl basen för avgiftsuttaget

som de åtgärder som kan finansieras med miljöavgifter kan vidgas betydligt mer än i regeringens förslag utan att gränsen mellan skatt och avgift överträds.

Mot. 1989/90
Jo53

Vi anser att kväveoxidavgift bör tas ut även i industriprocesser. Det kväve som kommer från dessa processer är inte mindre skadligt än det som kommer från energiproduktion. Miljöavgifter bör sättas i relation till ett ämnes effekt på miljön och inte till var det producerades.

Även mindre anläggningar för energiproduktion bör belastas med en kväveoxidavgift. Risken är annars uppenbar att fjärrvärmeproduktion missgynnas. En sådan avgift får beräknas genom en schablon och tas ut i samma ordning som energiskatten på bränsle. För större anläggningar med mätning av de faktiska utsläppen får avgiftsbeloppet reduceras med det redan betalda schablonbeloppet.

Användningsområden för miljöavgifter

Miljöavgifter som tas ut som prispåslag kan inte destineras tillbaka till enskilda individer. De måste användas för kollektiva miljöförbättringar. De ökade miljöavgifter som vpk föreslagit i denna motion skall användas till:

1. Ökade insatser för miljöförbättrande åtgärder i Östeuropa.
2. Statligt investeringsstöd till bibränslebaserade energisystem.
3. Intensiv energispar kampanj och energieffektivitetskampanj, som måste gå både före, under och efter en kärnkrafts avveckling.

Miljökraven måste styra transportarbetet

Vpk har i olika partimotioner hävdade att det för miljöns och trafiksäkerhetens skull krävs radikala och omfattande strukturförändringar inom transportsektorn. Detta kan innebära dels förändringar som leder till att transportbehovet totalt minskas, dels är det ett ovillkorligt krav att miljövänliga kollektivtrafiklösningar gynnas och byggs ut på bekostnad av väg- och flygtrafiken.

Transportforskningsberedningen (TFB) visar i sin slutrapport inom projektet "Ett miljöanpassat transportsystem" (april 1990) följande:

- * att om fordonens prestanda enbart anpassas till redan beslutade avgaskrav, går det inte att uppfylla de generella utsläppskrav som fastställts.
- * att det redan finns, eller inom de närmaste åren skulle gå att utveckla, sådan teknik att långtgående begränsningar av bl.a. kolväte- och kvävedioxidutsläppen kan uppnås.
- * att alternativa drivmedel kan ge mycket betydande utsläppsminskningar av bl.a. koldioxid. En kraftig minskning av de fossila koldioxidutsläppen förutsätter att alternativa bränslen tas fram – och/eller att transportererna på berörda områden minskas.

Tabell Olika trafikslags utsläpp i Sverige, tusentals ton.

Källor: Lfv 1989, Perby 1990, TFB 1988, SNV 1990, SOU 1989:83.

Mot. 1989/90

Jo53

	NOx	SO ²	HC	CO	CO ²
Trp-sektorns andel, procent	59	14	51	78	32
Vägtrafik	183	11	220	1 250	17 700
Sjöfart	35	20	2	2	600
Luftfart	7	-	3	8	2 100
Järnväg	1	<1	<1	<1	-
Övr. mobila källor	71	5	16	42	3 731
Ovriga	84	180	203*	320	40 300

*) Inklusivt utsläpp vid bensinhantering (motsv. 23 000 ton).

Vägtrafiken står genomgående för mycket stora andelar av flera emissioner. Med ovanstående tabell som utgångspunkt borde det inte längre vara möjligt för regeringen eller riksdagsmajoriteten att vidhålla sitt ställningstagande från 1988 års trafikpolitiska beslut:

Det hette då: "att det generellt inte är vare sig lämpligt eller möjligt att använda en begränsning av trafiktillväxten som ett medel för en bättre miljö. I större tätorter kan däremot en begränsning i den lokala miljön behöva övervägas".

Vpk håller fast vid sin uppfattning att följande åtgärder, vilka skall komplettera varandra, är nödvändiga:

1. Strukturförändringar och samhällsplanering som leder till ett minskat transportbehov.
2. Förändringar inom transportsektorn som kraftigt minskar vägtrafikens andel totalt.
3. Teknikframtvingande åtgärder (bl.a. Kalifornien-modellen).
4. Snabbare introduktion och användning av alternativa bränslen (alkoholer och vätgas, ej fossilt framställda annat än som övergångsform, t.ex. ur naturgas).

Trovärdiga miljöambitioner kräver en stark politisk styrning av utvecklingen på transportområdet. Vpk kräver därför att regering och riksdag reviderar beslutet ovan särskilt med hänvisning till att koldioxid- och kvävedioxidutsläppen måste minskas kraftigt.

Biltrafiken ett av de största miljöproblemen

Biltrafikens expansion har medfört allt större påfrestningar på miljön. Den är avgjord den största källan till miljöproblem i stora städer. Lokalt ger avgaser och buller upphov till direkta hälsoproblem. Regionalt och globalt bidrar bilismen till luftföroreningar av skilda slag. Varken försurningsproblemen eller växthuseffekten kan åtgärdas om inte biltrafiken minskar och förändras radikalt. I Sverige kommer en tredjedel av koldioxidutsläppen från bilar. I världen är trafiken den dominerande utsläppskällan. Störst per capita är utsläppen i USA.

Men för att bo på landsbygden är bilen ofta en förutsättning. Utan bilism ingen levande landsbygd. Det miljömässiga utrymme vi har för bilism måste i första hand tas i anspråk av de som bäst behöver det. Det är människor som bor på landsbygd och det är t.ex. de i städerna som behöver färdtjänst för att kunna resa.

Ungefär 25 % av all biltrafik äger rum i storstadsområden. Vpk anser därför att det är befogat att belasta storstadsbilismen med en miljöavgift. Den kan konstrueras som ett prispåslag i vissa regioner eller som ett regionalt fordonsskattetillegg. Denna miljöavgift bör användas för intensifierade satsningar på miljöanpassade kollektivtrafiksystem i de regioner som belastas med avgiften.

Skillnaden mellan blyad och blyfri bensin har idag inte den styrande effekt som den kunde ha. För att skynda på en förnyelse av bilparken föreslår vi att differensen mellan blyad och blyfri bensin ökas med 10 öre/liter.

Arbetsmaskiner, som traktorer och grävmaskiner, släpper enligt SNV ut ca. 70 000 ton kväveoxider. Detta försvårar den minskning som är uppsatt till 1995. Vi föreslår att krav på begränsning av utsläpp från arbetsmaskiner skall utarbetas snarast möjligt av regeringen.

I sitt arbete hade MIA uppe till diskussion möjligheten till en likformig utsläppsavgift proportionell mot beräknade utsläpp. Fördelen med den är att den ger incitament till olika slag av efterfrågeanpassning. Bl a stimuleras övergång till olika typer av mer kollektivt åkande. Genom en utsläppsavgift stimuleras också anpassning av teknik- och bränsleval, men även teknikutveckling. Den koldioxidskatt som nu införs har den nackdelen att den inte automatiskt minskar om miljövänligare teknik och bränslen skulle väljas. Vi föreslår att förslaget om rörlig utsläppsavgift utreds återigen och utan förbehåll. De eventuella svårigheter i form av kontroll som finns måste kontrasteras mot de uppenbara miljöpolitiska fördelar för andra ämnen än koldioxid som systemet kan ge.

Nordiskt bolag för miljöinvesteringar

Vpk har inget att invända mot att ett nordiskt bolag för samordnade miljöinsatser i Östeuropa bildas. Den nya öppenheten i Östeuropa har lett till ett stort intresse för investeringar i mer eller mindre seriösa projekt. Det är viktigt att insatserna samordnas. Men det är också viktigt att framhålla nödvändigheten av långsiktighet i detta arbete. Det är inte givet att de projekt som på kort sikt är kommersiellt bärande också på lång sikt är de bästa ur miljöperspektiv. Vi delar därför inte regeringens uppfattning om vilka bedömningsgrunder bolaget skall ha.

I propositionen sägs ingenting om mottagarlandets möjlighet till påverkan av verksamheten. Det är angeläget att framhålla att syftet skall vara miljöförbättring i mottagarlandet i första hand och inte subventioner till nordiska företag. Vi vill i sammanhanget framhålla modellen "debt-for-nature-swaps", som utmärkt i detta sammanhang. Bolaget kan lösa ut en del av ett skuldsatt lands utlandsskuld och växla in denna skuld mot mottagarlandets egna åtgärder för bättre miljö. Denna modell kan naturligtvis kombineras med joint ventures.

Bolaget skall enligt förslaget få en liten styrelse. Vi anser att styrelsen bör utökas så att också miljörelsen bereds tillträde. Sverige bör verka för detta i de fortsatta diskussionerna kring bolagets utformning.

Vi anser också att ett större belopp, 136 miljoner SDR (special drawing rights), borde ställas till bolagets förfogande. Kostnaderna bör fördelas en-

ligt den i propositionen angivna modellen. För Sveriges del kan detta finansieras med miljöavgifter i enlighet med vad som tidigare i denna motion anförts.

Mot. 1989/90
Jo53

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

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

Stockholm den 2 maj 1990

Mot. 1989/90

Jo53

Lars Werner (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

Annika Åhnberg (vpk)

Lars-Ove Hugberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)