

Motion till riksdagen

1989/90:Jo52

av Karl Erik Olsson m.fl. (c)

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

Sammanfattning

Hoten mot vår miljö blir allt mer påtagliga och innebär stora kostnader för samhället och för den enskilde. Centern vill konsekvent utnyttja ekonomiska styrmedel. De ska syfta till att producent och konsument handlar på ett resursbevarande och miljövänligt sätt. När det gäller energipolitiken måste den övergripande målsättningen vara att varje energikälla som ska användas i större omfattning och under längre tid måste ingå i naturens eget energikretslopp.

Centerns förslag till ekonomiska styrmedel återfinns såväl i denna motion som i motionen om indirekta skatter.

Vi föreslår i denna motion att riksdagen påminner regeringen om koldioxidbeslutet som riksdagen fattade 1988. Regeringen ska klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen till vad naturen tål, samt att uttala som ett delmål att koldioxidutsläppen inte bör ökas utöver den nivå de hade 1988.

Vi vill i likhet med regeringen införa en koldioxidavgift på 25 öre/kg koldioxid och med 40 kr/kg kväveoxid.

Vi efterlyser åtgärder för att begränsa utsläppen från trafiksektorn. Vi vill införa särskilda miljöklasser för nya bilar för att stimulera fram miljövänliga fordon. Vi vill skärpa avgaskraven för lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller.

Centern arbetar för att i stort avveckla klorutsläppen fram till 1995. Som ett led i det arbetet vill vi införa en kloravgift på 50 kr/kg TOCL.

Inledning

Miljöavgiftsutredningens uppdrag har varit att analysera förutsättningarna för att utnyttja ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken och lämna förslag till utformningen av dessa styrmedel. I utredningen konstaterades att en energiomvandling och energianvändning som innebär en stor belastning på miljön och ett överutnyttjande av knappa och ändliga resurser, inte kan accepteras på längre sikt.

Från centerpartiets sida har vi sedan länge lagt förslag som syftar till en förnyelse av energisystemet och som bygger på medvetenheten om det

mycket nära samband som finns mellan vår energianvändning, ekonomisk utveckling och en god miljö. Vi har vid upprepade tillfällen påtalat hur en kontinuerligt ökande användning av energi och naturresurser medför svåra miljöproblem.

Miljöförstöringen kostar årligen stora summor för den enskilde och samhället. Lågt räknat kostar miljöförstöringen motsvarande 6 procent av BNP årligen. Det innebär minst 70 miljarder kr per år. Då är enbart materiella skador, produktivitetsminskningar och ökade reningskostnader medräknade. Det intressanta är inte att få fram den exakta kostnaden, utan att skapa ett medvetande om att miljöförstöringen kostar enorma summor. Ekonomiska styrmedel ska därför syfta till att producent och konsument handlar på ett resursbevarande och miljövänligt sätt.

Den övergripande målsättningen måste därför vara, när det gäller energipolitiken, att varje energikälla som skall användas i större omfattning och under längre tid måste ingå i naturens eget energikretslopp. Uppfylls inte detta krav kommer såväl den ekonomiska tillväxten att förkvävas som omfattande miljöskador att uppstå. Samhällets åtgärder måste därför inriktas på att stödja ökad användning av förnybar energi och effektivare energianvändning.

Förbränning av icke förnybara (fossila) energislag som kol, olja och naturgas innebär en kraftig påverkan på miljön genom de ökande utsläppen av bl.a. koldioxider, kväveoxider och svaveldioxider.

Växthuseffekten

Den ökande koldioxidhalten medför temperaturökningar, som i efterhand på ett drastiskt sätt kan förändra vårt klimat och därmed förutsättningarna för livet på jorden. Förutom koldioxid bidrar metan, dikväveoxid, ozon och CFC (klorfluorkarboner) till växthuseffekten. Det är en global företeelse och det är nödvändigt att varje land bidrar till att minska förbränningen av fossila bränslen även ur denna synpunkt. En övergång från olja till kol har i dessa hänseenden en negativ betydelse. Förbränning av biobränslen ger inte sådana effekter på den omgivande naturmiljön. Lika mycket koldioxid som binds vid återväxten frigörs vid förbränningen, förutsatt att användning och tillväxt balanseras.

En medveten politik för övergång till förnybar energi och effektivare energianvändning är den bästa garantin för både en positiv ekonomisk utveckling och en bra miljö. En energipolitik, vars primära målsättningar är att främja ökad energitillförsel, kommer att leda till krav på allt större investeringar för att förebygga skador på miljön och till slut nå en nivå där dessa kostnader inte längre kan bäras. Samhällsekonomin kommer att kollapsa i försöken att åtgärda uppkomna miljöskador.

Riksdagen uttalade 1988 att regeringen "bör klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen till vad naturen tål." Detta med anledning av centerns motion om miljö. Som ett delmål angavs "att koldioxidutsläppen icke bör ökas utöver den nivå de har i dag." (1988).

Den socialdemokratiska minoriteten reserverade sig mot ett tillkännagi-

vande men anförde i reservationen "Som ett led i ansträngningarna härför och mot bakgrund av vad som framkommit ansluter sig utskottet till förslaget i motion Jo30(c) om att regeringen bör klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen så att koldioxidbalans långsiktigt kan uppnås. Den positiva utvecklingen under 1980-talet skall därvid tas till vara. Utskottet understryker också betydelsen av att kärnkraftsutvecklingen inleds under mitten av 1990-talet. En tidigare start kan möjliggöra en långsiktig hållbar utveckling av energisystemet.... En långsiktig hållbar strategi bör även kunna uppmärksammas av utredningen om ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken."

Fyra framträdande socialdemokrater, däribland såväl statsminister, energiminister som miljöminister, har efter interna överläggningar uttalat att det av riksdagen fastställda koldioxidmålet inte kan uppnås. Socialdemokraterna av idag tar som vana att utveckla mål istället för att vidta åtgärder för att uppnå dem. Centern håller fast vid de av riksdagen fastlagda miljömålen. Vi är också beredda att anvisa medlen till att uppnå målen.

Vi har tidigare föreslagit att koldioxidavgift ska införas. Vi delar miljöavgiftsutredningens och regeringens bedömning att koldioxidskatt ska tas ut med 25 öre per kg koldioxid från förbränning av olja, kol, naturgas, gasol och bensin samt på inrikes flygtrafik.

Ekonomiska styrmedel som premierar utnyttjande av förnybar energi och effektivitet i användning och produktion kommer långsiktigt att vara en fördel för den svenska industrin. Hotet mot vår miljö blir allt mer påtagligt. Det finns därför starka skäl att optimalt utnyttja ekonomiska styrmedel för att skydda och förbättra vår miljö. Optimal effekt av dessa styrmedel kan inte nås utan att varje led i produktionen och konsumtionen ges ekonomiska motiv att begränsa den negativa miljöpåverkan som aktuell verksamhet kan ha.

Centern vill ha en konsekvent övergång till skatter/avgifter i produktionsledet för att stimulera till effektivisering och begränsning av utsläpp i produktion, distribution och konsumtionsled. Vi föreslår i annat sammanhang ett nytt system för uttag av skatt på energi.

Kväveoxidutgifter på utsläpp från fasta anläggningar

Regeringen föreslår att en avgift på 40 kr per kg utsläpp införs på kväveoxider från förbränningsanläggningar med en installerad effekt av minst 10 MW och en energiproduktion överstigande 50 GWh/år. Avgiften återbetalas till de avgiftsskyldiga enligt en modell som premierar dem som har låga utsläpp per energienhet. Vi har inget att erinra mot förslaget.

Ekonomiska styrmedel för att minska utsläppen av kväveoxider från trafiksektorn

Vi saknar däremot åtgärder för att minska utsläppen från personbilar. Miljöavgiftsutredningen förslög att ett system med miljöklasser för nya fordon skulle införas från 1992 års modeller. Miljöklassen bestäms av bl.a. fordonets utsläpp av kväveoxider, kolväten och koloxid. Miljöklass 1 innebär långtgående avgaskrav bl.a. anpassade till tätortsförhållanden. Miljöklass 2

motsvarar för personbilar, lätta lastbilar och bussar de krav som fn gäller i Kalifornien och för tunga fordon de krav som införs i USA fr.o.m. 1991 års modeller. Miljöklass 3 motsvarar de lagstadgade minimikraven.

Förslaget innebar att ett miljöbidrag betalas för fordon i klass 1 för att gynna fordon som har särskilt låg miljöpåverkan. En miljöavgift tas ut för de fordon som tillhör miljöklass 3. Avgiften tas ut i samma ordning som försäljningsskatten på motorfordon. För miljöklass 2 utgår varken avgift eller bidrag. Miljöavgiften används för att finansiera miljöbidragen för fordon i klass 1. Systemet införs fr.o.m 1992 års modeller. För tunga lastbilar och bussar föreslås vissa övergångsregler för 1992 och 1993 års modeller.

Bidraget till eftermontering av bl.a katalysatorer höjs till 4 000 kr per bil för personbilar av 1985 års modell och senare. Det höjda bidraget betalas ut under åren 1991 och 1992. Även skrotningspremien höjs under en tidsbegränsad period för bilar av 1975 eller tidigare års modeller.

Inget av dessa förslag återfinns i propositionen, utan statsrådet vill avvakta kommande förslag från MIA.

Vi anser att förslaget om införande av tre miljöklasser kan skynda på en successiv utveckling av etablerad teknik. Det stimulerar dock knappast till satsningar på nya motortyper och nya bränslen. Enligt vår mening krävs för att få till stånd sådana satsningar införande av en "elitklass" som representerar framtidens bil med ingen eller mycket liten negativ miljöpåverkan. Såsom t.ex. en vätgasdriven bil med ångmotor och bil med något slag av miljövänliga bränsleceller eller elbil med bättre batterier. Vi anser att regeringen snarast ska återkomma med förslag till miljöklasser för personbilar.

Skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar m.m.

Vi anser att hårdare krav också måste ställas på lastbilar och bussar. I Kalifornien definieras lågemitterande fordon som fordon som drivs med sådan teknik att utsläppen inte är högre än från metanoldrivna. Vi har tidigare fört fram förslag om att nya fordon fr.o.m 2000 års modeller helt ska uppfylla dessa krav. Senast år 2010 ska alla fordon uppfylla kraven. Det behövs tydliga krav från samhället, då kommer också miljövänligare fordon och drivmedel att tas fram.

Regeringen föreslår nu att avgaskraven för lastbilar och bussar skärps fr.o.m. 1993 års modeller. Det är ett år tidigare än vad regeringen planerat, men ett år senare än vad vi tidigare har föreslagit. Eftersom bilindustrin själva säger sig klara kraven i dag finns ingen anledning att vänta längre än till 1992 års modeller för lastbilar och bussar.

Avgifter på klor

Organiska klorföreningar tillhör de miljöfarligaste utsläppen. De hör överhuvudtaget inte hemma i naturen. Det är därför viktigt att åtgärder vidtas så att utsläppen av dem upphör. Såväl konsumenternas intresse av miljövänliga pappersprodukter, som vidtagna åtgärder inom skogsindustrin har gjort att utsläppen på tio år har mer än halverats. Vi anser att utsläppen av klorerade föreningar i stort sett bör kunna vara avvecklade till 1995.

Vi har tidigare fört fram förslag om en miljöavgift på klor med 50 kr per kg organiskt bundet klor, enligt AOX. Miljöavgiftsutredningen lämnade samma förslag. Miljöavgiften skulle tas ut i form av en avgift på förbrukningen av elementärt klor, klordioxid, respektive 7 kr per kg hypoklorit, i samtliga fall med nedsättning för vidtagna reningsåtgärder. Vi anser att uttag med en sådan avgift kommer att leda dels till att miljövårdsinvesteringar tidigare läggs, dels till att utsläppen minskar genom förbättrad övervakning och skötsel.

Regeringen lägger inget förslag till kloravgift utan hänvisar till att utsläppen har minskat snabbare än förväntat och vill därför överväga frågan ytterligare. Industrin har minskat utsläppen snabbare än regeringens ambitioner, men inte snabbare än de ambitioner centern har. Vi anser därför att regeringen nu bör besluta om kloravgifter med 50 kr per kg TOCl, organiskt bundet klor. Vi anser i likhet med tidigare att utsläpp under 0,5 kg TOCl bör undantas från avgift.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regeringen ska klarlägga energianvändningens effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen till vad naturen tar.
2. att riksdagen beslutar införa skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar från 1992 års modeller.
3. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts om åtgärder för att begränsa utsläppen av kväveoxider från trafiksektorn.
4. att riksdagen beslutar införa en miljöavgift på organiska klorföreningar med 50 kr/kg organiskt bundet klor, i enlighet med motionen.

Stockholm den 2 maj 1990

Karl Erik Olsson (c)

Lennart Brunander (c)

Stina Gustavsson (c)

Marianne Jönsson (c)

Birgitta Hambræus (c)

Karin Starrin (c)

Sven-Olof Petersson (c)

Göran Engström (c)