

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet
Enheten för miljö kvalitet
Harald Perby
103 33 Stockholm

LOs yttrande över Naturvårdsverkets rapport ang genomförandet av EUs utsläppstakdirektiv (2001/81/EG).

Sammanfattning

- LO anser att takdirektivets NOx-krav bör uppfyllas när så är möjligt med beaktande av att åtgärderna ej medverkar till sturkturproblem bland berörda näringar
- LO ser en viss höjning av den befintliga NOx-avgiften som motiverad men kan för närvarande ej ansluta sig till förslaget om en utvidgning till industriella processer
- LO ser positivt på förslagen ang arbetsmaskiner, bl a avseende sparsam körning
- LO anser att ett eventuellt införande av kilometerskatt för tunga fordon bör harmoniseras inom EU och ej införas enbart nationellt
- LO ser allmänt positivt på åtgärder inom nationell sjöfart, men anser att förslagen behöver utvecklas närmare

LOs synpunkter

LO konstaterar att Sverige klarar de åtaganden som gjorts inom ramen för utsläppstakdirektivet för svaveldioxid, ammoniak och flyktiga kolväten, medan prognosen tyder på att utsläppen av kväveoxider (NOx) kommer att överstiga direktivets föreskrivna kravnivå. Liknande svårigheter att begränsa kväveoxidutsläppen till direktivets krav gäller för gällande flera av EUs medlemsländer.

Eftersom Sverige är särskilt utsatt för försurande utsläpp från kontinenten är det enligt LOs uppfattning angeläget att vi kan påvisa att det går att minska emissionerna. Strävan bör därför vara att klara direktivets krav även för kväveoxider i så god tid som möjligt. Det finns dock skäl att betvivla Sveriges möjligheter att nå föreskriven nivå till

2010 med tanke på att flera av de föreslagna åtgärderna inte får effekt förrän på viss sikt. I de fall kortsiktiga åtgärder riskerar att bidra till strukturproblem för konkurrensutsatta svenska näringar är det ur samhällsekonomisk synpunkt sannolikt bättre att inrikta arbetet mot mer långsiktiga insatser, även om det förlänger tiden för utsläppsreduktionernas genomförande något.

I rapporten föreslås en höjning av nuvarande avgiftsnivå från 40 till 60 kr per kg NO_x. Eftersom systemet är neutralt för det betalande kollektivet men omfördelar kostnaderna mellan olika anläggningar så att de med lägst utsläpp premieras, kan en avgiftshöjning enligt LOs uppfattning ses som motiverad. Med hänsyn till den begränsade effektavgiftshöjningen förväntas få i intervallet mellan 50 och 60 kr är det dock tveksamt om höjningen skall genomföras fullt ut i dagsläget.

Vidare föreslås att den betalande kretsen vidgas till att omfatta fler industriella verksamheter. Då en närmare redovisning samt konsekvensanalyser av förslaget saknas ser LO för närvarande inga möjligheter att instämma i eller i övrigt ta ställning till en sådan utvidgning.

Vid en översyn av avgiftssystemet finns vissa andra frågor att beakta. Enligt vad LO erfar finns behov av att justera dagens kostnadsfördelning som gynnar värmeproduktion på konkurrensutsatta verksamheters bekostnad. Det finns enligt LOs uppfattning även ett generellt behov av att – som ett alternativ till vidareutveckling av systemet – se i vilken grad fortsatta utsläppsminskningar kan klaras via fortlöpande tillståndsprövning .

När det gäller att minska kväveoxidutsläpp från arbetsmaskiner delar LO uppfattningen att krav i samband med offentlig upphandling och riktad teknikupphandling är att föredra framför höga utskrotningspremier och liknande kortsiktiga åtgärder med hänsyn till gjorda investeringar i maskiner med lång livslängd.

Rapporten tar även upp förslag om sparsam körning avseende maskinförare. LO ser av flera skäl positivt på detta, men vill samtidigt nämna att insatser för sparsam körning redan sker inom vissa verksamhetsområden. Där detta saknas är det viktigt att berörda arbetsmarknadsparter och myndigheter förmås samverka i syfte att ge maskinförarna lämplig utbildning samt i övrigt se till att arbetets uppläggning och genomförande anpassas till de krav sparsamt körsätt ställer.

Inom vägtrafiken förväntas betydande utsläppsreduktioner för tunga fordon till följd av kommande krav inom Euro 4 och 5. Dessa och andra åtgärder får dock effekt först efter 2010. I rapporten föreslås där-

för ett antal andra åtgärder med möjligheter till snabbare genomförande, bl a införandet av en miljödifferentialiserad kilometerskatt för tung trafik. Förslaget är inte närmare redovisat i rapporten, men LO vill i dagsläget avstyrka ett nationellt införande av kilometerskatt då åtgärder av detta slag med nödvändighet bör harmoniseras inom hela EU av bl a konkurrensskäl. Frågan behöver även bedömas närmare ur näringspolitisk synpunkt då drivmedelbeskattningen har stor betydelse för transportberoende näringar. Inom exempelvis skogsindustrin har tidigare förslag om kilometerskatt uppskattats kosta näringen ca 1,5 mdr kr per år.

LO ser positivt på flera av de övriga förslag rapporten redovisar, bl a sänkt fordonsskatt för fordon som i förväg klarar kommande avgaskrav, miljözoner i tätorter, trängselskatt i större städer och insatser för att påskynda skärpning av EU-gemensamma regler.

Beträffande sjöfarten torde de avgörande insatserna på sikt gälla den internationella trafiken, men LO instämmer i att vissa åtgärder även bör kunna prövas nationellt, exempelvis förslag som miljödifferentialiserade hamnavgifter och slussavgifter samt styrmedel för elanslutning vid kaj. Redovisade förslag behöver dock utvecklas närmare för definitiva ställningstaganden.

LO vill även erinra om de åtgärder som allmänt genomförs i syfte att reducera bränsleanvändningen i trafik och energiförsörjning, vilka också har effekt vad gäller emissioner av NOx. Även dessa insatser bör ingå i bedömningar av möjliga utsläppsreduktioner.

Stockholm som ovan
LANDSORGANISATIONEN I SVERIGE

Wanja Lundby-Wedin

Sven Nyberg