



Lagändringar med anledning av nya EG-direktiv om avgaskrav för motorer i tunga fordon, m.m.

Sammanfattning

Utskottet behandlar i detta betänkande regeringens proposition 2006/07:39 Lagändringar med anledning av nya EG-direktiv om avgaskrav för motorer i tunga fordon, m.m. samt 22 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2006. I propositionen föreslås huvudsakligen att hänvisningar till EG:s direktiv om avgasutsläpp från fordon och fordonsmotorer och om tygodkännande av sådana fordon och motorer i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen uppdateras med anledning av att direktiven har ändrats. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2007. Utskottet tillstyrker lagförslaget med viss ändring av språklig natur. De allmänna motionerna rör dels frågor om alternativa drivmedel och miljöanpassade offentliga transporter, dels övergripande miljöfrågor om ändringar i miljöbalken, miljöövervakning, tillsyn och miljöbrottsbekämpning. Samtliga motionsyrkanden avstyrks bl.a. med hänvisning till redan vidtagna åtgärder eller pågående arbete på området. Reservationer har lämnats av företrädare för s, v och mp. I betänkandet finns totalt sju reservationer och ett särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Utskottets överväganden	6
Ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen m.m.	6
Alternativa drivmedel	7
Miljöanpassade offentliga transporter	10
Ändringar i miljöbalken m.m.	12
Miljöövervakning	16
Tillsyn	17
Miljöbrottsbekämpning	20
Reservationer	23
1. Alternativa drivmedel, punkt 2 (v)	23
2. Alkylatbensin, punkt 3 (s, v, mp)	23
3. Miljöanpassade offentliga transporter, punkt 4 (v, mp)	24
4. Ändringar i miljöbalken m.m., punkt 5 (v)	24
5. Miljöövervakning, punkt 6 (s)	26
6. Utredning om miljöbrott, punkt 8 (v)	27
7. Utredning om artskyddsbrott, punkt 9 (v, mp)	27
Särskilt yttrande	29
Alternativa drivmedel, punkt 2 (mp)	29
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	30
Propositionen	30
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	30
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Proposition 2006/07:39

1. Ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen m.m.

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i miljöbalken
2. lag om ändring i ellagen (1997:857)
3. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, med den ändringen att i bilaga 1, i tabellen under rubrik B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor, i definitionen av Miljöklass Hybrid, tilläggs ordet ”kunnna” efter orden ”Bilar som är inrättade för att”.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2006/07:39.

Motioner från allmänna motionstiden 2006

2. Alternativa drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk246 yrkandena 5, 7 och 12 samt 2006/07:MJ266 yrkandena 9, 11 och 15.

Reservation 1 (v)

3. Alkylatbensin

Riksdagen avslår motion 2006/07:MJ390 yrkande 50.

Reservation 2 (s, v, mp)

4. Miljöanpassade offentliga transporter

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk246 yrkande 24 och 2006/07: MJ266 yrkande 25.

Reservation 3 (v, mp)

5. Ändringar i miljöbalken m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2006/07: MJ203, 2006/07: MJ306, 2006/07: MJ312, 2006/07: MJ334 yrkandena 4–6 och 2006/07: MJ353.

Reservation 4 (v)

6. Miljöövervakning

Riksdagen avslår motionerna 2006/07: MJ297 och 2006/07: MJ374.

Reservation 5 (s)

7. Tillsyn

Riksdagen avslår motionerna 2006/07: MJ224 och 2006/07: MJ404.

8. Utredning om miljöbrott

Riksdagen avslår motion 2006/07:MJ334 yrkande 2.

Reservation 6 (v)

9. Utredning om artskyddsbrott

Riksdagen avslår motion 2006/07:MJ334 yrkande 3.

Reservation 7 (v, mp)

Stockholm den 22 mars 2007

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Erik A Eriksson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Erik A Eriksson (c), Ola Sundell (m), Jeppe Johnsson (m), Bengt-Anders Johansson (m), Ronny Olander (s), Sofia Arkelsten (m), Jan-Olof Larsson (s), Sven Gunnar Persson (kd), Wiwi-Anne Johansson (v), Tina Ehn (mp), Rune Wikström (m), Aleksander Gabelic (s), Helén Pettersson i Umeå (s), Eva Selin Lindgren (c), Nina Larsson (fp) och Maria Östberg Svanelind (s).

Redogörelse för ärendet

Europaparlamentet och rådet har antagit direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon (EUT L 275, 20.10.2005, s. 1, Celex 32005L0055). Direktivet har följts av två anpassningsdirektiv. Genom direktiven kompletteras avgaskraven för tunga fordon bl.a. med bestämmelser om tillverkaransvar och hållbarhetskrav. Det ena anpassningsdirektivet är kommissionens direktiv 2005/78/EG av den 14 november 2005 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon och om ändring av bilagorna I–IV samt bilaga VI till det direktivet (EUT L 313, 29.11.2005, s. 1, Celex 32005L0078). Det andra anpassningsdirektivet är kommissionens direktiv 2006/51/EG av den 6 juni 2006 om ändring för anpassning till den tekniska utvecklingen av bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG och av bilagorna IV och V till direktiv 2005/78/EG när det gäller kraven för kontrollsystem för avgasrening som används i fordon och undantag för gasmotorer (EUT L 152, 7.6.2006, s. 11, Celex 32006L0051). Vidare har ramdirektivet om typgodkännande (direktiv 70/156/EEG) ändrats genom direktiv 2006/40/EG (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG av den 17 maj 2006 om utsläpp från luftkonditioneringssystem i motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG, EUT L 161, 14.6.2006, s. 12, Celex 32006L0040).

Propositionen behandlar de lagändringar i form av uppdateringar av hänvisningar i lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen som behövs för att genomföra direktiven. De krav som följer av direktiven genomförs på förordningsnivå. Därutöver behandlas i propositionen ändringar i miljöbalken och ellagen till följd av att naturgaslagen ändrats.

Regeringen har bedömt att de ändringar som föreslås i propositionen är så enkla att Lagrådet inte behöver höras.

Utskottet har under beredningen av ärendet uppmärksammat att ord bortfallit i regeringens lagförslag i förhållande till gällande lagtext.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut i proposition 2006/07:39 och behandlade motionsyrkanden återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag återges i bilaga 2.

Utskottets överväganden

Ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag till ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, ellagen (1997:857) och miljöbalken.

Propositionen

Hänvisningarna till EG:s direktiv om avgasutsläpp från fordon och fordonsmotorer och om typgodkännande av sådana fordon och motorer i 2 § och bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen uppdateras på så sätt att en hänvisning till direktiv 2005/64/EG ersätts med en hänvisning till direktiv 2006/40/EG, en hänvisning till direktiv 2005/78/EG ersätts med en hänvisning till direktiv 2006/51/EG samt hänvisningar till direktiv 1999/96/EG ersätts med hänvisningar till direktiv 2005/55/EG och det direktiv som senast har ändrat direktiv 2005/55/EG. De särskilda bestämmelserna i 13, 14 och 26 §§ lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen om skyldighet för en tillverkare att medverka till kontroll av hållbarhetskraven avseende tunga fordon upphävs. Lagens bestämmelser ska dock fortsätta att gälla bl.a. för sådana äldre fordon vars avgasreningssystem inte omfattas av hållbarhetskraven i direktiv 2005/55/EG.

Hänvisningarna till den nu upphävda naturgaslagen (2000:599) i miljöbalken och ellagen (1997:857) ersätts med hänvisningar till den nya naturgaslagen (2005:403).

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens överväganden. Utskottet har under beredningen av ärendet uppmärksammat att ett ord bortfallit i regeringens lagförslag i förhållande till gällande lagtext. Regeringens förslag till lagtext bör därför kompletteras på det sätt som framgår av utskottets förslag till riksdagsbeslut. Med den nu föreslagna ändringen tillstyrker utskottet regeringens förslag.

Alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden (v) om åtgärder för att främja uppkomsten och användningen av alternativa drivmedel med hänvisning huvudsakligen till pågående insatser på området.

Jämför reservationerna 1 (v) och 2 (s, v, mp) samt särskilt yttrande (mp).

Motionerna

Vänsterpartiet har i motionerna MJ266 och Sk246 bl.a. tagit upp frågor som rör alternativa drivmedel. Således yrkas att regeringen bör återkomma med ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara drivmedel (yrkande 11 respektive 7), att regeringen skyndsamt bör låta utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnybara drivmedel (yrkande 15 respektive 12) och att Sverige ska driva krav på att gällande regler i EU ändras så att det blir möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 % (yrkande 9 respektive 15).

Därutöver anges i motion MJ390 (v) yrkande 50 att regeringen bör agera på internationell nivå för att genom information till konsumenter och med ekonomiska styrmedel främja användningen av alkylatbensin i utombordsmotorer. En övergång till alkylatbensin skulle, enligt motionärerna, minska utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft.

Utskottets ställningstagande

Genom riksdagens beslut om statsbudgeten för år 2005 (prop. 2004/05:1 utg.omr. 21, bet. 2004/05:NU3, rskr. 2004/05:120) introducerades ett nytt övergripande mål för de långsiktiga energipolitiska insatserna kring forskning, utveckling och demonstration inom energiområdet, där transportsektorn är en del. Målet är dels att bygga upp sådan vetenskaplig och teknisk kunskap och kompetens inom universiteten, högskolorna, instituten, myndigheterna och i näringslivet som behövs för att genom tillämpning av ny teknik och nya tjänster möjliggöra en omställning till ett långsiktigt hållbart energisystem i Sverige, dels att utveckla teknik och tjänster som genom svenskt näringsliv kan kommersialiseras och därmed bidra till energisystemets omställning och utveckling såväl i Sverige som på andra marknader. Riksdagen fastställde i juni 2006 (prop. 2005/06:127, bet. 2005/06:NU19, rskr. 2005/06:347) riktlinjer för de fortsatta långsiktiga energipolitiska insatserna kring forskning, utveckling, demonstration och kommersialisering på energiområdet. Beslutet innebar bl.a. att medel inom anslaget för forskning, utveckling och demonstration på energiområdet ska

administreras av Energimyndigheten och att Energimyndigheten tillsammans med övriga forskningsfinansiärer gemensamt ska bestämma omfattningen och formerna för verksamheten. Energimyndigheten har således ett övergripande ansvar för frågor kring forskning, utveckling, demonstration och kommersialisering på energiområdet.

Inom temaområde Transporter prioriteras demonstration och affärsutveckling avseende andra generationens drivmedel, i första hand etanol från skogsråvara och drivmedel från förgasning av biomassa, utveckling och kommersialisering av hybridfordon och fortsatt effektivisering av förbränningsmotorn samt anpassning av denna för alternativa drivmedel. Energimyndigheten arbetar med frågan om utveckling av andra generationens biodrivmedel i ett helhetsperspektiv för att på ett strategiskt sätt kunna åstadkomma en uthållig användning av energi för vägtransporter. Genom tydliga och uppföljningsbara mål säkerställs att resurserna för de statliga insatserna för att främja utvecklingen av teknik för framtidens energisystem används på bästa sätt. Det övergripande målet för insatserna kring forskning, utveckling och demonstration på energiområdet kompletteras med visioner, operativa mål och delmål. Energimyndigheten har ansvaret att utifrån dessa övergripande mål utforma insatserna. Verksamheten ska byggas upp med utgångspunkt i programmets mål och kriterier och inte vara låst till enskilda utpekade tekniker. Uppföljning och återrapportering av insatserna baseras på en uppsättning indikatorer och resultatmått som vidareutvecklas successivt. Regelbundna oberoende utvärderingar av verksamhetens kvalitet och relevans samt synteser och analyser av uppnådda resultat bidrar till såväl resultatspridning som planering och styrning av insatserna. Ambitionsnivån har höjts när det gäller att omsätta resultaten från forskning, utveckling och demonstration i produkter och tjänster. Energimyndigheten har ett särskilt ansvar för att idéer och projekt på energiområdet som bedöms ha kommersiell potential ges ett sådant stöd att deras marknadsmässiga förutsättningar prövas. Bland insatserna kan nämnas tre större utvecklings- och demonstrationsinsatser, nämligen etanolpilotanläggningen i Örnköldsvik, pilotanläggningen för svartlutsförgasning i Piteå samt Växjö Värnamo Biomass Gasification Centre.

Genom riksdagens beslut om budgeten för 2007 har fastställts att anslaget för energiforskning ska uppgå till en långsiktig nivå om ca 815 miljoner kronor per år i enlighet med riktlinjerna i proposition 2005/06:127. Huvuddelen av insatserna för att främja ny teknik för biodrivmedel finansieras inom detta anslag. Av energiforskningsanslaget är 160 miljoner kronor särskilt avsatta för bioenergi och alternativa drivmedel (prop. 2006/07:1 utg.omr. 21, bet. 2006/07:NU3, rskr. 2006/07:78).

Riksdagen gav, i samband med behandlingen av proposition 2005/06:16 om införandet av en lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, regeringen i uppdrag att ta fram en långsiktig strategi för att stimulera

tillgången och efterfrågan på flera förnybara bränslen (bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Frågan om åtgärder med anledning av till kännagivandet bereds för närvarande inom Näringsdepartementet.

Med hänsyn till det omfattande arbete som pågår för att stödja och bidra till uppkomsten av alternativa drivmedel anser utskottet att det saknas skäl att föreslå någon åtgärd med anledning av motionerna MJ266 (v) yrkande 11 och Sk246 (v) yrkande 7. Yrkandena avstyrks.

Naturvårdsverket och Energimyndigheten har i oktober 2006, på uppdrag av den tidigare regeringen, redovisat en inventering av ekonomiska styrmedel, Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken (ER 2006:34). I rapporten redovisas bl.a. ekonomiska styrmedel inom transportsektorn, inklusive styrmedel för att främja introduktionen av nya drivmedel. Frågan om fortsatt behandling av rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Då det saknas anledning att föregripa detta arbete föreslår utskottet att motionerna MJ266 (v) yrkande 15 och Sk246 (v) yrkande 12 lämnas utan vidare åtgärd.

Europeiska kommissionen har den 31 januari 2007 föreslagit att direktiv 98/70/EG ändras så att det blir möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 %, KOM(2007) 18. En ökad inblandning av etanol är sedan länge etablerad svensk position i EU-arbetet och regeringen har uttalat sig positivt till förslaget. Vid sammanträde den 15 mars 2007 har utskottet beslutat att överlägga med regeringen med anledning av kommissionens förslag. Enligt utskottets bedömning får motionerna MJ266 (v) yrkande 9 och Sk246 (v) yrkande 15 därmed anses tillgodosedda. Motionsyrkandena avstyrks.

Utskottet instämmer i bedömningen att en övergång till alkylatbensin i utombordsmotorer skulle minska utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft och anser att en ökad användning av alkylatbensin bör främjas. Åtgärder har tidigare vidtagits på nationell nivå för att främja användningen av alkylatbensin. Således är alkylatbensin befriad från både koldioxidskatt och energiskatt. Riksdagen har också beslutat om mildare krav avseende tillåtna halter av olefiner, aromater och cykloalkaner i alkylatbensin (prop. 2005/06:181, bet. 2005/06: MJU28, rskr. 2005/06:345). Utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet beaktar möjligheten att även agera på internationell nivå för att främja användningen av alkylatbensin. Med det anförda föreslår utskottet att riksdagen lämnar motion MJ390 (v) yrkande 50 utan åtgärd.

Miljöanpassade offentliga transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden (v) om miljöanpassade offentliga transporter med hänvisning till pågående arbete på området.

Jämför reservation 3 (v, mp).

Motionen

Vänsterpartiet anger i motionerna MJ266 yrkande 25 och Sk246 yrkande 24 att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och att varje myndighet bör anta en resepolicy. I motionerna anförs att staten har en viktig roll när det gäller att minska transportbehovet och ställa om till ett hållbart samhälle och att de statliga myndigheterna bör leda miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik genom ett aktivt och norminriktat arbete.

Utskottets ställningstagande

Staten ska vara ett föredöme i arbetet att främja miljömässig hänsyn och bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen uppfylls. Denna ambition kommer till uttryck i bl. a. 7 § verksförordningen (1995:1322) och regeringens proposition 2004/05:150 Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag (s. 364) som fastställdes av riksdagen i november 2005 (bet. 2005/06: MJU3, rskr. 2005/06:48). De allra flesta myndigheter har sedan tidigare ett särskilt uppdrag att arbeta med miljöledningssystem som bygger på principerna i ISO 14001 och EG:s miljölednings- och miljörevisionsförordning (EMAS). Arbetet ska årligen redovisas till regeringen. Även Regeringskansliet (samtliga departement) och Riksdagsförvaltningen har påbörjat arbetet med att införa miljöledning.

I miljöledningsarbetet ingår att göra en miljöutredning av myndighetens interna och externa verksamhet, dvs. kartlägga de direkta och indirekta miljöeffekter som myndighetens verksamhet kan ge upphov till, utarbeta miljöpolicy, mål och handlingsplan m.m. Det är alltså myndigheterna själva som, med utgångspunkt i de betydande miljöaspekter som de identifierat i miljöutredningen, sätter mål för sitt miljöledningsarbete. Sedan hösten 2000 har Naturvårdsverket i uppdrag att på olika sätt stödja myndigheterna i deras miljöledningsarbete. Naturvårdsverket ska senast den 1 juni 2010 redovisa en utvärdering av miljöeffekter och konsekvenser av miljöledningsarbetet i statliga myndigheter, inklusive förslag till förbättringsåtgärder.

I december 2004 gav regeringen Tullverket, Post- och telestyrelsen, Banverket, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Sveriges geologiska undersökning och Skogsstyrelsen i uppdrag att integrera kvalitetssäkring av transporter i sina miljölednings-

system. Att kvalitetssäkra transporter innebär att köpare och säljare av transporter ska ha rutiner som säkerställer att transportererna sker på ett tillfredsställande sätt från både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Vägverket fick samtidigt i uppdrag att stödja statliga myndigheter att ta fram en metod för att integrera kvalitetssäkring av transporter i miljöledningssystem eller andra ledningssystem. Vägverket ska i årsredovisningen redovisa hur arbetet fortskrider och ge förslag till hur myndigheternas arbete med kvalitetssäkring av transporter kan vidareutvecklas och effektiviseras.

Utöver arbetet med miljöledningssystem vill utskottet framhålla regeringens arbete med att ställa ökade miljökrav vid offentlig upphandling. Under hösten 2006 genomförde regeringen ändringar i förordningen (2004:1364) om myndigheternas inköp och leasing av miljöbilar som innebär att från den 1 januari 2007 ska minst 85 %, mot tidigare 75 %, av de personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om vara miljöbilar, liksom minst 25 % av utrykningsfordonen vilka tidigare varit helt undantagna från kravet. Nyligen presenterade regeringen en handlingsplan för ökade miljökrav vid offentlig upphandling, regeringens skrivelse 2006/07:54, Miljöanpassad offentlig upphandling. I skrivelsen lägger regeringen fast tre inriktningsmål och en vision för det framtida arbetet som innebär att myndigheter inom stat, kommun och landsting, så långt det är möjligt enligt lagen om offentlig upphandling och gemenskapsrätten, ska ställa krav på miljöhänsyn vid offentlig upphandling. De åtgärder som presenteras behandlar bl.a. styrning av myndigheter, engagemang av politiker och andra beslutsfattare på lokal och regional nivå, utbildning och stöd till offentliga upphandlare. Beträffande frågan om eventuella konsumtionsmål på produktnivå anser regeringen att denna fråga bör utredas närmare. Där emot betonas att regeringen tidigare pekat ut transportområdet som särskilt viktigt vad gäller miljökrav vid offentlig upphandling. Skrivelsen kommer att behandlas av riksdagen under våren 2007.

Utskottet föreslår, med hänvisning till pågående arbete på området, att motionerna MJ266 (v) yrkande 25 och Sk246 (v) yrkande 24 lämnas utan åtgärd.

Ändringar i miljöbalken m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett antal motioner som rör tillståndsprövningen av vindkraftverk (c) och infrastrukturprojekt (m), dumpning av muddermassor till havs (m), systemet med miljöstraffavgifter (m) och talerätt för miljöorganisationer (v). Riksdagen hänvisar till nyss genomförda förändringar eller pågående arbete på respektive område.

Jämför reservation 4 (v).

Motionerna

I ett antal motioner tas upp frågor som rör ändringar i miljöbalken eller i förordningar under miljöbalken. Tillståndskravet i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet för vindkraftsanläggningar bör enligt motion MJ203 (c) tas bort. Motionären anför att det inte är rimligt att vindkraftsanläggningar måste genomgå en omfattande och tidsödande tillståndsprövning när vindkraften är så miljömässigt positiv. I motion MJ312 (m) belyses prövningen av infrastrukturprojekt. Motionärerna anför att miljöbalken bör anpassas till den planeringsprocess med samråd, korridoravgränsningar m.m. som krävs enligt lagen om byggande av järnväg respektive väglagen och att det bör förtydligas hur lagarna ska samspela med varandra. I motion MJ353 (m) anföras att reglerna bör ändras så att man på ett förenklat sätt kan hantera och godkänna att massor som drivit från havet in i en hamn åter får flyttas ut i havet. Reglerna bör utformas så att kostnaderna för att muddra och dumpa muddermassorna till havs blir rimliga. Enligt motion MJ306 (m) bör systemet med miljöstraffavgifter ses över. Motionären påpekar vikten av att systemet är konsekvent och sanktionen proportionell i förhållande till överträdelsen då relativt små överträdelser annars kan leda till stora konsekvenser för enskilda näringsidkare.

Reglerna i 16 kap. 13 § miljöbalken om miljöorganisationers talerätt bör ändras enligt motion MJ334 (v). Motionärerna framhåller att de nuvarande kriterierna för talerätt innebär att det i praktiken endast är några få miljöorganisationer som har möjlighet att klaga. Det djupa miljöengagemang som finns bland folkrörelserna i Sverige tas därmed inte till vara. Medlemskravet bör ändras till 1 500 medlemmar eller betalande supportrar (yrkande 4), kravet på associationsform bör ändras så att alla miljöorganisationer som enligt sina stadgar har till ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen kan klaga (yrkande 5), och kravet på verksamhetstid bör ändras till två år (yrkande 6).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis bör nämnas att det i 9 kap. 1 § miljöbalken ges en legaldefinition av miljöfarlig verksamhet. Med miljöfarlig verksamhet avses enligt denna definition bl.a. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för omgivningen genom buller, skakningar, ljus, joniserande eller icke-joniserande strålning eller annat liknande. Bestämmelserna i 9 kap. 6–8 §§ miljöbalken innehåller bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om tillstånds- och anmälningsplikt för miljöfarlig verksamhet och om provningsmyndigheter. Med stöd av detta bemyndigande har regeringen utfärdat förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd vari bl.a. anges i vilken omfattning som den som avser att uppföra viss anläggning ska vara skyldig att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken. Naturvårdsverket har på uppdrag av regeringen utrett kraven på tillstånds- och anmälningsplikt för miljöfarliga verksamheter utifrån miljöbalkens syfte och riksdagens beslutade miljö kvalitetsmål (Pröva eller inte pröva? Naturvårdsverkets rapport nr 5353). Naturvårdsverket konstaterar i rapporten att det inte är självklart att vindkraftverk bör omfattas av en integrerad tillståndsprovning enligt 9 kap. 6 § miljöbalken då miljöpåverkan i mångt och mycket är lokal och ensartad och energiomvandlingen positiv från miljösynpunkt. Med hänsyn till det förväntade utbyggnadstrycket de kommande åren avseende stora vindkraftparker eller gruppstationer och borttagandet av regeringsprovningen ansåg dock Naturvårdsverket att tillståndsplikten inte borde tas bort helt. På grundval av rapporten och synpunkter under remissbehandlingen har regeringen i september 2006 beslutat om ändring i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Ändringen trädde i kraft den 1 december 2006 och gäller i mål och ärenden som inleds fr.o.m. den dagen. Enligt de nya reglerna omfattas landbaserade enstaka vindkraftverk eller gruppstation för vindkraft med tre eller flera vindkraftsaggregat med en sammanlagd uteffekt av mer än 25 MW av tillståndsplikt. Tillstånd söks hos länsstyrelsen. För vindkraftverk som är uppförda i vattenområde gäller tillståndsplikt för ett enstaka eller en grupp av vindkraftverk som har en sammanlagd uteffekt av mer än 1 MW. Tillstånd för sådana anläggningar söks hos miljödomstol. Om uteffekten för ett enstaka eller en grupp av vindkraftverk är mer än 125 kW men högst 25 MW, och anläggningen inte omfattas av tillståndsplikt till miljödomstol, föreligger endast skyldighet att göra anmälan till kommunen. Med de ändringar som således genomförts anser utskottet att motion MJ203 (c) i allt väsentligt kan anses tillgodosedd. Motionen kan därför lämnas utan vidare åtgärd.

Infrastrukturprojekt aktualiserar ett antal bestämmelser i olika lagar och provning av projekten sker i flera instanser. I samband med miljöbalkens tillkomst anpassades reglerna i bl.a. lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och väglagen (1971:948) till miljöbalken. I enlighet med vad jordbruksutskottet då uttalade om förhållandet mellan miljöbalken och andra lagar ska reglerna i miljöbalken enligt huvudregeln gälla för miljöpåver-

kande verksamheter även om dessa omfattas av annan lagstiftning. Miljöbalken och de andra lagarna gäller alltså parallellt i den bemärkelsen att regler om vad som ska iakttas vid utövandet av verksamheten kan finnas i både miljöbalken och andra lagar. Vid konflikt mellan bestämmelser i miljöbalken och miljöregler i annan lagstiftning måste en bedömning göras i det enskilda fallet med utgångspunkt i allmänna lagvalsprinciper (prop. 1997/98:90, bet. 1997/98:JoU25, rskr. 1997/98:279). Frågan om prövningen av infrastrukturprojekt har tagits upp av Miljöbalkskommittén i delbetänkandet Miljöbalken under utveckling, ett principbetänkande (SOU 2002:50) och i delbetänkandet Alternativ för miljöbalkens prövningsorganisation (SOU 2004:38). Miljöbalkskommittén fann bl.a. att man på sikt bör pröva att överföra miljöprövningen av väg- och järnvägsprojekt från trafikverken till myndighet med ansvar för tillståndsprövning enligt miljöbalken. Frågan om vidare direktiv i anledning av Miljöbalkskommitténs förslag i delbetänkandet Alternativ för miljöbalkens prövningsorganisation bereds för närvarande inom Miljödepartementet. Utskottet, som inte är berett att föregripa regeringens arbete på området, föreslår att riksdagen lämnar motion MJ312 (m) utan åtgärd.

Frågan om dumpning av avfall till havs är reglerad i flera konventioner som Sverige ratificerat, nämligen Londonkonventionen, Helsingforskonventionen (Helcom) och Pariskonventionen (Ospar). I enligt härmed anges i 15 kap. 31 § miljöbalken att avfall inte får dumpas inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Eftersom muddermassor utgör avfall råder förbud mot att återföra massor från muddring till havet. Enligt 15 kap. 33 § miljöbalken kan dispens medges från förbudet om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa och miljön. Dispensansökan prövas av Naturvårdsverket. I de fall där dispensen avser muddermassor och tillstånd till muddringen sökts hos miljödomstol kan dispensansökan även prövas av miljödomstolen. Om verksamhetsutövaren kan visa att muddermassorna är rena, dvs. inte förorenade, och inga andra hinder föreligger är praxis att dispens meddelas. Villkor i enlighet med miljöbalkens regler för hur dumpningen ska genomföras får föreskrivas i dispensbeslutet. Enligt uppgift från Naturvårdsverket har informationsmaterial utarbetats som tydliggör processens gång och kraven för dispens. Materialet kommer att finnas på Naturvårdsverkets hemsida. Med det anförda föreslår utskottet att motion MJ353 (m) avslås.

Beträffande begäran om att se över systemet med miljöstraffavgifter konstaterar utskottet att riksdagen i juni 2006 biföll regeringens proposition 2005/06:182 med förslag till ändringar i miljöbalkens sanktionssystem. Beslutet innebar att sanktionssystemet renodlades på så sätt att miljöstraffavgifter – vilka är snabba, tydliga, schabloniserade och enkla – ska användas för forseelser som är mindre allvarliga medan de mer allvarliga forseelserna omfattas av straffansvar. Genom åtalsprövningsregeln i 29 kap. 11 § miljöbalken undviks att både miljöstraffavgift tas ut och straffansvar utkrävs för samma forseelse. Vidare utvidgades utrym-

met för att inte påföra miljöstraffavgift något (bet. 2005/06:MJU25, rskr. 2005/06:387). Utöver dessa ändringar i miljöbalken har, efter utredning av Naturvårdsverket, genomförts ändringar i bilagan till förordningen (1998:950) om miljöstraffavgifter, där det anges för vilka överträdelser och med vilka belopp som miljöstraffavgifter ska tas ut. Ändringar såvitt avser sänkta avgiftsbelopp trädde i kraft den 1 april 2004. Ändringen innebar att avgiftsbeloppen för flera överträdelser, bl.a. försening med att ge in miljörapport, sänktes från 5 000 till 1 000 kr. En helt ny bilaga med mer genomgripande förändringar av vilka överträdelser som föranleder miljöstraffavgift trädde i kraft den 1 januari 2007. Enligt Naturvårdsverkets bedömning i rapporten Miljöstraffavgifter – Redovisning av regeringsuppdrag M2004/2012/R, borde ändringarna innebära förbättrade villkor för småföretagarna eftersom straffsystemet blir tydligare och innebär lägre eller avskaffade avgifter på, för småföretagen, flera viktiga punkter. Med den översyn som skett och de ändringar i systemet som gjorts anser utskottet att motion MJ306 (m) är tillgodosedd.

Enligt 16 kap. 13 § miljöbalken får överklagbara domar och beslut överklagas av en ideell förening som enligt sina stadgar har till ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöskyddsintressen. Därutöver krävs att föreningen ska ha bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år och ha lägst 2 000 medlemmar. Sedan miljöbalken infördes har Sverige tillträtt Århuskonventionen. Konventionen innebär bl.a. ett krav på att lagstiftaren ska se till att miljöorganisationer har tillgång till rättslig prövning såvitt avser tillståndsbeslut, artikel 9.3. Lagstiftaren får sätta upp kriterier för vilka miljöorganisationer som ska ha talerätt men detta ska göras mot bakgrund av konventionens mål att ge miljöorganisationerna en omfattande tillgång till rättslig prövning (prop. 2004/05:65 Århuskonventionen). Europeiska kommissionen har under hösten 2003 föreslagit ett direktiv som rör rätten till överprövning under artikel 9.3 i Århuskonventionen (Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor, KOM(2003) 624 slutlig). Förslaget är ännu inte färdigförhandlat. Som ett led i beredningen av förslaget avser kommissionen att under första halvåret i år genomföra en undersökning av hur medlemsstaterna genomfört artikel 9 i Århuskonventionen. Resultatet av undersökningen är tänkt att redovisas i sommar. Det framstår som lämpligt att avvakta det pågående arbetet på gemenskapsrättens område. Utskottet föreslår därför att motion MJ334 (v) yrkandena 4–6 lämnas utan åtgärd.

Miljöövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår två motioner (s, kd) om förändrad miljöövervakning med hänvisning till att riksdagen inte finner skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 5 (s).

Motionerna

Två motionärer tar upp frågor som rör den miljöövervakning som bedrivs i Sverige. För att miljöövervakningen ska bli bättre krävs enligt motion MJ297 (s) att analysmetoderna blir mer effektiva. Motionären påpekar dels att det saknas kompetens och ekonomiska resurser för att genomföra kvalificerade bearbetningar av de data som samlats in, dels att den miljöövervakning som bedrivs främst är inriktad mot den rena naturmiljön trots att de allvarligaste miljöproblemen är kopplade till den bebyggda miljön. I motionen föreslås därför att miljöövervakningen omorienteras och att den organisation som samlar in data i fortsättningen inte ska vara ansvarig för utvärderingen. En annan motionär anför att Hjälmarén, i likhet med Väneren, Vättern och Mälaren, bör omfattas av det nationella ansvaret för miljöövervakning, motion MJ374 (kd). Den recipientkontroll som i dag sker genom vattenvårdsförbundets försorg motsvarar enligt motionären inte hela den vattenrelaterade miljöövervakningen.

Utskottets ställningstagande

Sverige har ett väl utbyggt system för att dokumentera tillståndet i miljön och dess förändringar. Resultaten visar om genomförda miljöskyddsåtgärder leder till önskade förbättringar och om uppsatta miljökvalitetsmål kan nås. Den nationella miljöövervakningen är indelad i olika programområden. Under 2006 har miljöövervakningsprogrammen för kust och hav, sötvatten, miljögifter samt hälsorelaterad miljöövervakning setts över för att bättre motsvara kraven enligt EU:s ramdirektiv för vatten och tydligare belysa hur de nationella miljökvalitetsmålen uppfylls. Naturvårdsverket, som är ansvarigt för den nationella miljöövervakningen, föreslår enligt vad utskottet inhämtat inte några större förändringar när det gäller ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som i dag bedriver någon form av miljöövervakning. Inte heller regeringen överväger att ändra miljöövervakningsorganisationen. Då utskottet inte finner skäl att föreslå någon åtgärd med anledning av motion MJ297 (s) avstyrks motionen.

Nationella medel till miljöövervakning för sötvatten fördelas genom Miljömålsrådet till tre olika nivåer inom de statliga myndigheterna. Naturvårdsverket har det centrala, nationella ansvaret. Det regionala ansvaret ligger dels på vattenmyndigheterna, dels på länsstyrelserna. Recipientkontroll

utförs genom ett 60-tal vattenvårdsförbund. För övervakning av Vänern, Vättern och Mälaren får länsstyrelserna ett extra ekonomiskt bidrag från Naturvårdsverket. Programmen för dessa sjöar utformas i sin helhet av respektive länsstyrelse. Enligt Naturvårdsverkets bedömning bör extra bidrag inte lämnas för övervakning av Hjälmarén. Miljöbelastningen på Hjälmarén är till största delen orsakad genom den lokala förvaltningen, i huvudsak jordbruket, och det förhållandet att sjön sänkts genom sjösänkingsföretag. Enligt principen om förorenarens betalningsansvar (polluter pays principle) ska de lokala intressenterna då även ansvara för kostnader för miljöövervakningen. Statliga medel bör i första hand användas för miljöövervakning av sjöar där belastningen inte är orsakad lokalt. Vänern, Vättern och Mälaren uppvisar en kraftigt avvikande belastning då de genom sin storlek proportionellt sett mottar en stor del av den antropogena belastningen direkt på sjön och från källor belägna utanför den egna regionen. Då belastningen därmed inte är lokalt eller regionalt orsakad kan den inte heller åtgärdas med insatser av lokala eller regionala intressenter, vilket motiverar ett nationellt ansvar. De statliga medel som är anslagna för miljöövervakning skulle, enligt Naturvårdsverket, inte komma till bättre nytta om de fördelades på fler sjöar än i dag. Om ytterligare medel tillfördes borde andra stora sjöar, såsom Storsjön och Torneträsk, prioriteras framför Hjälmarén eftersom belastningen på dessa sjöar inte är lokalt orsakad i samma utsträckning som för Hjälmarén. Därutöver finns det redan förhållandevis mycket data för Hjälmarén medan det ekonomiska bidraget och därmed miljöövervakningen är mindre för sjöar i norra Sverige.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att föreslå någon åtgärd med anledning av motion MJ374 (kd). Motionen avstyrks.

Tillsyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår två motioner (m, c) med krav på förbättrad tillsynsverksamhet med hänvisning till vidtagna åtgärder.

Motionerna

Myndigheternas tillsyn över byggföretag bör enligt motion MJ224 (m) effektiviseras för att underlätta för de miljömedvetna företagen inom byggindustrin. Motionärerna anför att ett stort antal myndigheter har tillsynsansvar över byggföretag inom miljöområdet men att omfattningen av tillsynsverksamheten är blygsam. Vidare har samordningen mellan de centrala tillsynsmyndigheterna Boverket, Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen brister, och stödet till de lokala myndigheterna vid tolkningen av regelverken är otillräckligt. I motion MJ404 (c) anges att det behövs ökad tillsyn och forskning kring miljörisiker till följd av det kraftigt väx-

ande antalet djupa borrhål. Motionären pekar på risken att grundvattnet ska förorenas till följd av att ytvatten tränger ned genom borrhålen och att borrhål kan leda till saltvatteninträngning i grundvattnet. Det är därför, enligt motionären, mycket angeläget att kraven på denna verksamhet skärps, att åtgärder för tillsyn och kontroll förbättras och att kunskapsuppbyggnaden stärks.

Utskottets ställningstagande

I 3 kap. plan- och bygglagen (1987:10), i fortsättningen benämnd PBL, och i lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. ställs krav på bl.a. utformning, placering och funktion på byggnader. Det är byggherren som har det fulla ansvaret för att samhällets krav uppfylls och att kontroll och provning utförs i tillräcklig omfattning. Den kommunala byggnadsnämnden prövar var och hur byggnader får lokaliseras, placeras och utformas, utövar viss tillsyn över att byggherren uppfyller sitt ansvar och ingriper vid behov, 9 och 10 kap. PBL. Enligt 1 kap. 8 § PBL har länsstyrelserna tillsyn över plan- och byggväsendet i länet och Boverket har uppsikt över plan- och byggväsendet i riket. Länsstyrelsens tillsyn kan närmast beskrivas som en form av tillsynsvägledning och övervakning över kommunernas tillsyn av byggprocessen. Boverkets roll är att bevaka vad länsstyrelserna gör och att skapa sig en helhetsbild över läget i riket. Tillsyn och kontroll i relationen byggnadsnämnd och byggherre har nyligen beskrivits i prop. 2005/06:145 Nationellt program för energieffektivisering och energismart byggande (s. 52). Där betonas bl.a. att samhällets behov av tillsyn och kontroll så effektivt som möjligt bör samordnas med och anpassas till byggherrens och entreprenörens egna kontrollsystem, så att dubbelarbete undviks.

Boverket studerade under 2001 och 2002 på uppdrag av regeringen hur systemet för tillsyn och kontroll enligt 9 och 10 kap. PBL fungerar i praktiken och vilka resurser kommuner och länsstyrelser avsätter för tillsyn av systemet (beskrivs i "Skärpning gubbar", SOU 2002:115 s. 171 f.). Boverket fann att majoriteten av kommunerna minskat antalet byggarbetsplatsbesök per år och att byggnadsnämnderna är sparsamma med att använda sanktionssystemet. Orsaken angavs i regel vara resursbrist. Med anledning av det som framkommit tog Boverket en rad olika initiativ för att få länsstyrelserna att arbeta mer med tillsyn på byggområdet, bl.a. bildades en arbetsgrupp, den s.k. BULT-gruppen. Arbetet med att ta fram en långsiktig struktur med inriktning, gränsdragning, organisation och rutiner för Boverkets uppsikt över byggreglerna fortgår alltjämt. I oktober 2004 redovisade Boverket ett ytterligare regeringsuppdrag rörande tillsynen på byggsidan (M2003/3794/A). I rapporten fann Boverket att de brister i kommunernas tillämpning som tidigare noterats kvarstår och konstaterade att det i PBL borde ställas uttryckliga krav på byggnadsteknisk kompetens och erfarenhet.

PBL-kommittén har haft i uppgift att bl.a. analysera byggherrerollen och överväga om systemet för tillsyn och kontroll är ändamålsenligt samt överväga och redovisa vilka förändringar som behövs i bygglagstiftningen för en effektiv kontroll av att de byggtekniska kraven ska främjas. PBL-kommittén har lämnat en rad förslag som rör rollfördelningen, bygglovsprövningen, kontrollen och tillsynen (SOU 2005:77 s. 589 f.). Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Enligt uppdrag i regleringsbrevet för 2007 ska Boverket i samverkan med länsstyrelserna utreda hur statens uppsikt och tillsyn bör preciseras och definieras i PBL. Boverket ska lämna förslag till hur 1 kap. 8 § plan- och bygglagen kan revideras för att tydliggöra Boverkets respektive länsstyrelsens roll och ansvar för uppsikt och tillsyn över plan- och byggnadsväsendet. Förslagen, som ska redovisas på sådant sätt att det kan utgöra en komplettering till PBL-kommitténs betänkande, ska redovisas den 30 juni 2007.

Beträffande Kemikalieinspektionens operativa tillsyn kan konstateras att Riksrevisionen i en rapport från 2006 (2005/06:RRS25) pekat på brister i kemikalietillsynen beträffande bl.a. dess omfattning, metodik och organisation. Av budgetpropositionen för 2007 (utg.omr. 20 s. 58) framgår att Kemikalieinspektionen inte uppnådde målet om 300 inspektioner under 2005. I regleringsbrevet för 2007 har regeringen satt upp som mål för Kemikalieinspektionen att dess operativa tillsyn av kemiska produkter och andra varor ska uppgå till minst 350 inspektioner under 2007 och till 525 inspektioner 2008. Utskottet har nyligen, i betänkande 2006/07:MJU4, konstaterat att regeringen vidtagit vissa åtgärder för att komma till rätta med de påtalade bristerna och att ytterligare åtgärder är planerade. Regeringen har därefter i kommittédirektiv 2007:30 beslutat ge en särskild utredare i uppdrag att se över den svenska kemikalielagstiftningen utifrån bl.a. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach). I uppdraget ingår bl.a. att analysera och lämna förslag till hur det nationella tillsynsansvaret lämpligen bör fördelas dels mellan olika centrala myndigheter, dels mellan centrala, regionala och lokala tillsynsmyndigheter. Uppdraget ska redovisas i ett slutbetänkande senast den 30 juni 2008.

Med det anförda konstaterar utskottet att åtgärder för att komma till rätta med de problem som beskrivs i motion MJ224 (m) redan vidtagits och att motionen därför i allt väsentligt kan anses tillgodosedd. Motionen kan därmed lämnas utan vidare åtgärd.

I utredningsbetänkandet Grundvattenskydd (SOU 1995:45) föreslogs ett program för att förbättra kvaliteten på vatten från enskilda brunnar. Som ett första steg föreslogs åtgärder som syftar till att tillse att energiborrningar och borrhningar för utvinnande av vatten inte bidrar till försämrade vattenkvalitet. Enligt förslaget borde råd och riktlinjer för energi- och vattenbörning tas fram, borrhentreprenörer borde ackrediteras för vatten- och

energiborrning och fastighetsägare borde ha anmälningsplikt för vatten- och energiborrning. Sveriges geologiska undersökning (SGU) har sedan 2002 på uppdrag av regeringen arbetat med att ta fram en vägledning för energi- och brunnborrning. Den omfattar bl.a. en utbildning för en frivillig certifiering av enskilda energi- och brunnborrare eller borrhöretag utifrån riktlinjerna Normbrunn 97. Hittills har ca 300 borrhöretag genomgått utbildning som vid godkänd kunskapsredovisning kan leda till certifiering. Av dessa har 115 borrhöretag certifierats. Det finns inget lagreglerat krav på att endast certifierade borrhöretag får utföra energi- och vattenborrning. Där- emot föreslår SGU i sin årliga uppföljning (de Facto 2007) att krav bör ställas från kommunerna på att endast certifierade brunnborrare får anlitas.

SGU har av regeringen även fått i uppdrag att utreda behovet, formuleringen och konsekvenserna av ett nytt delmål till miljö kvalitetsmålet Grundvatten av god kvalitet, som rör enskild vattenförsörjning. I redovisningen, som ska lämnas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2007, kommer, enligt vad utskottet erfarit, frågor som rör behovet av kunskapsspridning kring riskerna för grundvattnet vid energi- och vattenborrning att tas upp. I SGU:s fördjupade utvärdering av miljömålet, som ska lämnas till Miljömålsrådet den 30 september 2007, kommer särskilt frågan om anmälningsplikt även för borrning för dricksvattenförsörjning att lyftas fram. Enligt Regeringskansliet kommer SGU:s rapporter att ligga till grund för regeringens arbete med nästa miljömålsproposition som ska läggas fram för riksdagen under våren 2009.

Motion MJ404 (c) kan i allt väsentligt anses tillgodosedd med det arbete som pågår på området. Utskottet föreslår därför att motionen lämnas utan vidare åtgärd.

Miljöbrottsbekämpning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår två motionsyrkanden (v) med krav på utredningar om hur arbetet mot miljöbrott kan förbättras med hänvisning till att riksdagen inte finner skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservationerna 6 (v) och 7 (v, mp).

Motionen

I motion MJ334 (v) tas behovet av en mer aktiv miljöbrottsbekämpning upp. Således föreslås att regeringen ska tillsätta en utredning med uppgift att se över hur länsstyrelserna kan arbeta mer aktivt med miljöbrottsspaning (yrkande 2) och en utredning med uppgift att se över hur arbetet mot Citesbrott kan förbättras (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis kan konstateras att tillsynsbestämmelserna i miljöbalkens 26 kap. syftar till att säkerställa efterlevnaden av balkens regler för att de mål och syften som angivits i balkens inledande kapitel ska kunna uppfyllas. Tillsynsmyndigheten ska således kontrollera efterlevnaden av miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken samt vidta de åtgärder som behövs för att åstadkomma rättelse. Tillsynsmyndigheten ska dessutom, genom rådgivning, information och liknande verksamhet, skapa förutsättningar för att miljöbalkens ändamål ska kunna tillgodoses. I enlighet med länsstyrelsernas regleringsbrev för 2007 ska deras tillsynsarbete bidra till att nå miljö kvalitetsmålen och till att miljöskador inte ska uppkomma. Av åiterrapporteringen till regeringen ska framgå hur prioriteringar sker med hänvisning till miljömålen och vilka tillsynsmetoder som används för att nå syftet på bästa sätt. Om det finns misstanke om brott ska tillsynsmyndigheten enligt 26 kap. 2 § miljöbalken anmäla överträdelser till polis- eller åklagarmyndigheten. För att åstadkomma goda resultat är det givetvis viktigt att tillsynsmyndigheterna å ena sidan och polis och åklagare å den andra har regelbundna och täta kontakter. Såsom framkommit ovan ska dock miljö tillsynen i första hand bidra till att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen uppfylls. Utskottet är inte berett att föreslå någon åtgärd med anledning av motion MJ334 (v) yrkande 2 utan avstyrker motionen i berörd del.

I 8 kap. miljöbalken finns bestämmelser om artskydd i form av bemyndiganderegler som rör fridlysning av djur- och växtarter (1 och 2 §§), utsättning av arter (3 §) och handel med arter (4 §). De materiella skyddsbestämmelserna finns i artskyddsförordningen (1998:179) och i Naturvårdsverkets och länsstyrelsernas föreskrifter. Därutöver finns en rad internationella överenskommelser och EG-rättsakter på området. En central överenskommelse är den s.k. Citeskonventionen (konventionen om internationell handel med utrotningshotade arter av vilda djur och växter) som reglerar handeln med de mest hotade djur- och växtarterna. För genomförandet av den har EG antagit en förordning om tillämpningen av konventionen, den s.k. Citesförordningen (rådets förordning [EG] nr 338/97 av den 9 december 1996 om skyddet av arter av vilda djur och växter genom kontroll av handeln med dem). Förordningen innebär i flera avseenden ett starkare skydd än konventionen och reglerar passerande av gemenskapens yttre gräns samt handel och transport inom gemenskapen. En särskild straffbestämmelse för överträdelser av regler om artskydd med brottsrubriceringen artskyddsbrott infördes den 1 januari 2007 i 29 kap. 2 b § miljöbalken (prop. 2005/06:182, bet. 2005/06:MJU25, rskr. 2005/06:387). Härigenom förtydligades straffbestämmelsen om brott mot bl.a. Citesförordningen. Brott mot regler om in- och utförsel av växter och djur är även straffbelagt enligt bestämmelserna i lagen (2000:1225) om straff för smuggling (smugglingslagen).

Sedan miljöbalkens tillkomst 1999 har det funnits ett myndighetssamarbete kring frågor om artskydd. I dagsläget finns en samverkansgrupp, med representanter från länsstyrelserna, Djurskyddsmyndigheten, Jordbruksverket, Åklagarmyndigheten, polisen, Rikspolisstyrelsen, Rikskriminalpolisen, Åklagarmyndigheten, Tullverket, Kustbevakningen, Naturhistoriska riksmuseet, Naturvårdsverket och Världsnaturfonden, som har möten två gånger om året. De senaste åren har länsstyrelserna rapporterat till Naturvårdsverket hur tillsynen över Citeslagstiftningen bedrivs. I enlighet med regleringsbrevet för 2007 ska rapportering ske även för detta år. I rapporten ska översiktligt beskrivas hur rådets förordning efterlevs och hur många objekt som varit föremål för tillsyn. Enligt Naturvårdsverket ska de inkomna uppgifterna sammanställas och analyseras. Utskottet är inte berett att föreslå någon åtgärd med anledning av motion MJ334 (v) yrkande 3. Motionen avstyrks i berörd del.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Alternativa drivmedel, punkt 2 (v)

av Wiwi-Anne Johansson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:Sk246 yrkandena 7 och 12 samt 2006/07:MJ266 yrkandena 11 och 15 samt avslår motionerna 2006/07:Sk246 yrkande 5 och 2006/07: MJ266 yrkande 9.

Ställningstagande

Transportsystemet står inför stora förändringar. För att gå från traditionella fossila till koldioxidneutrala bränslen krävs ett teknikskifte. Regeringen bör därför utarbeta ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara drivmedel. Eftersom EU:s mervärdesskattedirektiv inte tillåter en ensidig sänkning av skatten på förnybara drivmedel är det väsentligt att regeringen skyndsamt låter utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av sådana drivmedel. Detta bör ges regeringen till känna.

2. Alkylatbensin, punkt 3 (s, v, mp)

av Ronny Olander (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Tina Ehn (mp), Aleksander Gabelic (s), Helén Pettersson i Umeå (s) och Maria Östberg Svanelind (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om åtgärder på internationell nivå för en ökad användning av alkylatbensin. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07: MJ390 yrkande 50.

Ställningstagande

Regeringen bör agera på internationell nivå för att användningen av alkylatbensin ska öka. Antalet fritidsbåtar ökar, vilket innebär en ökad belastning på havsmiljön. De flesta utombordsmotorer i fritidsbåtar är av tvåtaktstyp och de står för en del av den toxiska belastningen på hav och sjöar. Avgaserna från utombordarna stannar till cirka hälften i vattnet, resten tillförs omgäende atmosfären. Enligt flera forskare kan polyaromatiska kolväten (PAH) vara en grupp av organiska föroreningar som har stor påverkan på livet i haven. Alkylatbensin minskar utsläppen av PAH med ca 80–90 % och kväveoxider med ca 30–60 %. Alkylatbensin används dock endast i liten utsträckning. Det är därför väsentligt att påverka konsumenters attityd till alkylatbensin genom information. Det finns även behov av ekonomiska styrmedel för att öka användningen av alkylatbensin. Detta bör ges regeringen till känna.

3. Miljöanpassade offentliga transporter, punkt 4 (v, mp)

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att offentliga transporter bör miljöanpassas. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:Sk246 yrkande 24 och 2006/07:MJ266 yrkande 25.

Ställningstagande

Staten har en viktig roll när det gäller att ställa om till ett hållbart samhälle och minska transportbehovet. Om de statliga verksamheterna har effektiva och miljöanpassade transporter sänder det ut positiva signaler om vilken väg man bör och kan gå. Det finns antagligen en stor möjlighet att i upphandling av transporttjänster styra mot att minska transporterernas miljöpåverkan. De statliga myndigheterna bör leda miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik genom ett aktivt och norminriktat arbete. De statliga myndigheterna bör därför göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy. Detta bör ges regeringen till känna.

4. Ändringar i miljöbalken m.m., punkt 5 (v)

av Wiwi-Anne Johansson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om miljöorganisationers talerätt. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07: MJ334 yrkandena 4–6 och avslår motionerna 2006/07: MJ203, 2006/07: MJ306, 2006/07: MJ312 och 2006/07: MJ353.

Ställningstagande

Sverige har en lång tradition av folkrörelser som arbetar för att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen. Sveriges miljöorganisationer präglas av en stor mångfald och är såväl nationella som lokala. De är organiserade på olika sätt, exempelvis som ideella föreningar, stiftelser och nätverk, och de har varit verksamma olika lång tid. Sammantaget har de en mycket värdefull roll för det svenska natur- och miljöskyddet och för det folkliga engagemanget för dessa frågor. Det är därför otillfredsställande att kriterierna för att en miljöorganisation ska få överklaga beslut enligt miljöbalken är så högt satta att det i praktiken endast är några få miljöorganisationer som kan överklaga. Detta är djupt beklagligt eftersom det innebär att man inte tar till vara det djupa miljöengagemang som finns bland folkrörelserna i Sverige. Att kräva att ideella föreningar ska ha 2 000 medlemmar är ett väldigt högt krav. Helt ideella föreningar har begränsade ekonomiska resurser, och deras medlemmar är aktiva på sin fritid. Således har de svårt att hävda sig i konkurrensen om medlemmarna. Ett mer balanserat krav vore att miljöorganisationerna ska ha 1 500 medlemmar eller betalande supportrar för att få delta i rättsprocesserna. Med det kravet skulle Världsnaturfonden (WWF), Greenpeace och Miljöförbundet Jordens Vänner uppnå medlemskravet. För att verkligen engagera fler miljöorganisationer i de rättsliga processerna är det nödvändigt att slopa kravet på att de ska vara ideella föreningar. Varken WWF eller Greenpeace är ideella föreningar, men har ändå ett stort antal betalande supportrar. Den nuvarande ordningen har försvarats genom argumentet att de ideella föreningarna är öppna för allmänheten och att medlemmarna kan vara med och påverka och att det därför kan antas att organisationen normalt företräder sina medlemmars intressen, medan t.ex. stiftelser inte har det medlemsinflytandet. WWF och Greenpeace informerar sina betalande supportrar om sin verksamhet och deras aktiviteter syns inte minst genom medierna. Organisationer som inte betar sig i enlighet med vad deras betalande supportrar anser mister sitt stöd hos dem. Även organisationer som inte är ideella föreningar kan därför antas företräda sina medlemmars intressen i samma utsträckning som ideella föreningar. Av den anledningen bör kravet på associationsform ändras så att alla miljöorganisationer som enligt sina stadgar har till ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen ska kunna överklaga domar och beslut. Kravet på tre års verksamhetstid har motiverats med att den tiden anses tala för stadga och livskraft i organisationen. Kravet innebär också att talerätten ges till breda organisationer, dvs. organisationer som inte skapats enbart för att under kort tid driva en viss fråga. Vi anser dock att även helt nya organisationer kan vara mycket livs-

kraftiga. Nybildade organisationer består av människor med skilda erfarenheter och kan mycket väl besitta all den nödvändiga kunskap som behövs för att driva en rättsprocess. Om det finns ett så starkt engagemang för en specifik miljöfråga att en helt ny miljöorganisation får 1 500 medlemmar inom två års tid bör det anses vara av stort värde att den organisationen engagerar sig i miljöfrågan. Därför bör kravet på verksamhetstid för att miljöorganisationer ska kunna överklaga domar och beslut ändras till två år. Detta bör ges regeringen till känna.

5. Miljöövervakning, punkt 6 (s)

av Ronny Olander (s), Jan-Olof Larsson (s), Aleksander Gabelic (s), Helén Pettersson i Umeå (s) och Maria Östberg Svanelind (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om effektiva analysmetoder för att nå en bättre miljöövervakning. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:MJ297 och avslår motion 2006/07:MJ374.

Ställningstagande

Sverige har sedan lång tid tillbaka en omfattande miljöövervakning. Där emot saknas såväl kompetens som ekonomiska resurser att genomföra kvalificerade bearbetningar av insamlade data. Det kan ifrågasättas om det finns ett fungerande uppföljningssystem för de miljömål som satts upp. Vidare inriktas miljöövervakningen främst mot den rena naturmiljön trots att de allvarligaste miljöproblemen är kopplade till den bebyggda miljön. Miljöövervakningen borde därför omorienteras. Eftersom de myndigheter som i dag har ett huvudansvar för miljöövervakningen inte på egen hand klarat av att förändra inriktning och resursfördelning finns det goda skäl att överväga en ny organisation. Det krävs mer samarbete över ämnesgränser för att genomföra integrerade samhälls- och miljöanalyser. Mer av statistisk eller dataanalytisk kompetens måste in i utvärderingarna av miljödata. För att detta ska bli verklighet måste man bryta traditionen att den organisation som samlar in data även blir ansvarig för utvärderingen. En centralt placerad grupp med hög kompetens inom såväl miljö- som samhällsutveckling och en hög allmän kompetens i dataanalys skulle kunna lyfta kvaliteten i hela miljöövervakningen utan att stora nya resurser behöver tillföras. Detta bör ges regeringen till känna.

6. Utredning om miljöbrott, punkt 8 (v)

av Wiwi-Anne Johansson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utredning av länsstyrelsernas arbete med miljöbrottsspänning. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07: MJ334 yrkande 2.

Ställningstagande

Mycket talar för att mörkertalet när det gäller miljöbrott är mycket stort. Mörkertalet har en rad olika orsaker. För det första pågår brottsligheten ofta i det fördolda, bakom företagets grindar och utan ett tydligt brottsoffer. Därför kommer anmälan sällan in från allmänheten. De allra flesta anmälningarna kommer i stället från tillsynsmyndigheterna i kommunerna och hos länsstyrelserna. Mycket tyder dock på att anmälningarna från dessa myndigheter inte speglar den verkliga miljöbrottsligheten. Dels kan det vara så att kommunernas strävan att bygga goda relationer med de lokala företagen leder till att man drar sig för att anmäla dem, dels är det så att deras tillsynsarbete bygger på att de eventuellt miljöfarliga verksamheterna är kända och att företagen medverkar till att tillsynen kan bedrivas. I slutändan blir det de företag som är lojala mot systemet som anmäls. De lokala tillsynsmyndigheterna har en funktion som mer fungerar stöttande för företagen än brottsbekämpande. Detta anser vi vara en bra modell. Men det leder alltså till att de verkligt allvarliga miljöbrotten till stor del förblir okända för rättsväsendets myndigheter. Brottsförebyggande rådet publicerade i oktober 2006 rapporten "Är vi bra på miljöbrott?" som till stor del bygger på intervjuer med personer som i sin yrkesroll har att hantera miljöbrott på olika sätt. Något som efterfrågats där är en aktivare tillsyn och spaning från länsstyrelsernas sida, där oanmälda tillsynsbesök kan vara en del. Det kan även finnas behov av ett ökat samarbete mellan länsstyrelserna och polisen. Det bör därför utredas hur länsstyrelserna kan arbeta mer aktivt med miljöbrottsspänning. Detta bör ges regeringen till känna.

7. Utredning om artskyddsbrott, punkt 9 (v, mp)

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utredning av arbetet mot artskyddsbrott. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07: MJ334 yrkande 3.

Ställningstagande

I arbetet för att förhindra handel med utrotningshotade djur och växter har länsstyrelserna och Tullverket de viktigaste rollerna. Det behövs mer av spaning i sammanhang där djur förekommer och kontroll av annonser på Internet samt en utveckling av tullens kontroller. Det bör därför tillsättas en utredning om hur arbetet mot Citesbrott kan förbättras. Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Alternativa drivmedel, punkt 2 (mp)

Tina Ehn (mp) anför:

Ekonomiska styrmedel kan vara ett mycket kraftfullt verktyg i miljöpolitiken. Ekonomisk teori förordar i första hand avgifter framför bidrag, dvs. om man vill få bort en miljöskadlig företeelse är det mer kostnadseffektivt och mer statsfinansiellt hållbart att beskatta den än att subventionera mindre dåliga alternativ. Det är därför oroväckande att regeringsföreträdare vid upprepade tillfällen framhållit att man föredrar ”morötter” före ”pis-kor”. Visserligen kan olika former av incitament, såsom sänkt moms för E 85-bränsle och skattereduktion för konvertering av bilar till alternativ bränsledrift, av olika skäl vara berättigade under en övergångsperiod, men detta bör kompletteras med successiva höjningar av skatterna på fossila drivmedel. Miljöpartiet har också lagt ett flertal förslag i linje med detta i vår budgetmotion. Frågan om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnybara drivmedel torde därför även utan ytterligare utredning kunna besvaras med ja. Frågan är snarare hur man kan utforma styrmedelssystem inom ramen för vad EU tillåter oss. Jag känner sympati för önskemålet om ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara biodrivmedel, förutsatt att detta stöd inte nödvändigtvis tolkas som bidrag, subventioner och skattelättnader utan ses i ett vidare perspektiv där förnybara drivmedel ges goda konkurrensvillkor gentemot fossila drivmedel. Rätt utformade kan ”gröna drivmedelscertifikat” vara ett lämpligt sätt att främja övergången till förnybara drivmedel, vilket också var utredarens slutsats i slutbetänkandet från Utredningen om förnybara fordonsbränslen (SOU 2004:133 Introduktion av förnybara fordonsbränslen).

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2006/07:39 Lagändring med anledning av nya EG-direktiv om avgaskrav för motorer i tunga fordon, m.m.:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i miljöbalken,
2. lag om ändring i ellagen (1997:857),
3. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Sverige i EU ska driva krav på att det ska vara möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 %.
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara biodrivmedel.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skyndsamt bör låta utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnybara drivmedel.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy.

2006/07:MJ203 av Anders Åkesson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vindkraften som en miljövänlig energikälla för främjande av hållbar utveckling.

2006/07:MJ224 av Tomas Tobé och Jessica Polfjärd (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en effektivisering av miljömyndigheternas tillsynsarbete av byggföretag bör komma till stånd.

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige i EU ska driva krav på att det ska vara möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 %.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara biodrivmedel.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skyndsamt bör utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnybara drivmedel.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy.

2006/07:MJ297 av Johan Löfstrand (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att skapa effektiva analysmetoder för att på så sätt ge en bättre miljöövervakning.

2006/07:MJ306 av Ulf Sjösten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att se över systemet med miljöstraffavgifter.

2006/07:MJ312 av Ulla Löfgren och Jan-Evert Rådström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om synkronisering av lagstiftning.

2006/07:MJ334 av Lena Olsson m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning med uppgift att se över hur länsstyrelserna kan arbeta mer aktivt med miljöbrottsspaning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning med uppgift att se över hur arbetet mot Citesbrott kan förbättras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att medlemskravet för att miljöorganisationer ska kunna överklaga domar och beslut bör ändras till 1 500 medlemmar eller betalande supportrar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kravet på associationsform för att miljöorganisationer ska kunna överklaga domar och beslut ändras till att

organisationer som enligt sina stadgar har till ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen ska kunna överklaga domar och beslut.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kravet på verksamhetstid för att miljöorganisationer ska kunna överklaga domar och beslut bör ändras till två år.

2006/07: MJ353 av Björn Hamilton och Jan-Evert Rådström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöbalkens klassning av miljöfarlig verksamhet.

2006/07: MJ374 av Sven Gunnar Persson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Hjälmarens, i likhet med Vänern, Vättern och Mälaren, bör omfattas av det nationella ansvaret för miljöövervakning.

2006/07: MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v):

50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen på internationell nivå bör agera för ökad användning av alkylatbensin.

2006/07: MJ404 av Kerstin Lundgren (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av ökad tillsyn och forskning kring miljöriskerna till följd av det kraftigt växande antalet djupa borrhål.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

dels att 13, 14 och 26 §§ skall upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 13 § skall utgå,

dels att 2 § och bilaga 1 skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG,

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon², senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG³, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁴, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG⁵,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

¹ Senaste lydelse 2006:927.

² EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

³ EUT L 161, 14.6.2006, s. 12 (Celex 32006L0040).

⁴ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁵ EUT L 106, 27.4.2005, s. 17 (Celex 32005L0030).

Nuvarande lydelse

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, och

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, ändrat genom kommissionens direktiv 2005/78/EG,

alternativt motorbränsle: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle som till övervägande del har sitt ursprung i råolja.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Föreslagen lydelse

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁶,

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87⁷ och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁸, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG⁹, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon¹⁰, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG¹¹, och

⁶ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1, (Celex 31987R2658).

⁷ Rådets förordning (EEG) 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1, Celex 31987R2658).

⁸ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

⁹ EUT L 206, 15.8.2003, s. 29 (Celex 32003L0076).

¹⁰ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

¹¹ EUT L 152, 7.6.2006, s. 11 (Celex 32006L0051).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilaga 1¹²**Miljöklasser för bilar****A. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar**

B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor*(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 88/77/EEG)*

Miljöklass 2000	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad A i tabell 1 och 2 i bilaga I.	Miljöklass 2000	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 2005/55/EG ¹³ , senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG ¹⁴ , rad A i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad B.1 i tabell 1 och 2 i bilaga I.	Miljöklass 2005	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 2005/55/EG, senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG, rad B.1 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2008	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I.	Miljöklass 2008	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 2005/55/EG, senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG, rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass EEV	Särskilt miljövänliga fordon vars motorer uppfyller kraven enligt direktiv 1999/96/EG rad C i tabell 1 och 2 i bilaga I.	Miljöklass EEV	Särskilt miljövänliga fordon vars motorer uppfyller kraven enligt direktiv 2005/55/EG, senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG, rad C i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.		
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.		

¹² Senaste lydelse 2006:475.¹³ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).¹⁴ EUT L 152, 7.6.2006, s. 11 (Celex 32006L0051).

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.
 2. Bestämmelserna i 13, 14 och 26 §§ skall fortsätta att gälla i fråga om
 - a) tunga lastbilar och tunga bussar vars avgasreningssystem inte omfattas av hållbarhetskraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, och
 - b) personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram som har typgodkänts enligt rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning mot luftförorening genom avgaser från motorfordon¹⁵, i dess lydelse innan Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG¹⁶.

¹⁵ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

¹⁶ EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31998L0069).

2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § och 11 kap. 23 § miljöbalken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §¹

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövärdighet gäller 1 kap. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).

I fråga om framdragande och be-
gagnande av rörledning gäller i vissa
fall 23 § lagen (1978:160) om vissa
rörledningar. I fråga om byggande
av naturgasledning gäller 2 kap. 3 §
naturgaslagen (2000:599).

I fråga om framdragande och be-
gagnande av rörledning gäller i vissa
fall 23 § lagen (1978:160) om vissa
rörledningar. I fråga om byggande
av naturgasledning gäller 2 kap. 4 §
naturgaslagen (2005:403).

11 kap.

23 §²

Tillstånd skall lämnas till följande
vattenverksamhet, om inte något
annat följer av 2 kap. 9 §:

1. vattenverksamhet som vid provning av annan verksamhet enligt 17 kap. 1 eller 3 § har angetts som ett villkor för verksamhetens utövande,

2. anläggande av broar och annan vattenverksamhet för väg, järnväg, tunnelbana eller spårväg vars anläggande har prövats i särskild ordning,

3. anläggande av rörledningar i vatten som koncession har meddelats för enligt lagen (1978:160) om vissa rörledningar,

4. verksamhet som bearbetnings-
koncession har meddelats för enligt
lagen (1985:620) om vissa torvfyn-
digheter,

5. anläggande av naturgaslednin-
gar i vatten som koncession har
meddelats för enligt naturgaslagen
(2000:599).

Tillstånd skall lämnas till följande
vattenverksamheter, om inte något
annat följer av 2 kap. 9 §:

1. vattenverksamhet som vid provning av annan verksamhet enligt 17 kap. 1 eller 3 § har angetts som ett villkor för verksamhetens utövande,

2. anläggande av broar och annan vattenverksamhet för väg, järnväg, tunnelbana eller spårväg vars anläggande har prövats i särskild ordning,

3. anläggande av rörledningar i vatten som koncession har meddelats för enligt lagen (1978:160) om vissa rörledningar,

4. verksamhet som bearbetnings-
koncession har meddelats för enligt
lagen (1985:620) om vissa torvfyn-
digheter, *och*

5. anläggande av naturgaslednin-
gar i vatten som koncession har
meddelats för enligt naturgaslagen
(2005:403).

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

¹ Senaste lydelse 2000:600.

² Senaste lydelse 2000:600.

3 Förslag till lag om ändring i ellagen (1997:857)

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 2 § och 10 kap. 1 § ellagen (1997:857)¹ benämningen ”naturgaslagen (2000:599)” skall bytas ut mot ”naturgaslagen (2005:403)”.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

¹ Senaste lydelse av
9 kap. 2 § 2000:602
10 kap. 1 § 2000:602.