

Motion till riksdagen

1989/90:Sk110

av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

med anledning av prop. 1989/90:111 Reformerad
mervärdeskatt m.m.

Inledande ståndpunkter

Miljöskatter kan användas till att på ett dynamiskt och kostnadseffektivt sätt anpassa samhället till miljöns skilda villkor. Vi bör utnyttja skattesystemet till att göra det lönsamt att vara miljövänlig för både producent och konsument. Inslag i det nuvarande skattesystemet som verkar i motsatt riktning bör tas bort. Det är också viktigt, bl.a. av rättvise- och samhällsekonomiska skäl, att ha en konsekvent uppbyggnad av miljöskatterna. Sålunda bör t.ex. beskattning av utsläpp vara oberoende av utsläppskällan.

Miljöpartiet de gröna vill förändra skattesystemet så att beskattning av arbete (arbetsgivaravgifter och inkomstskatt) minskas, och så att beskattning av energi, råvaror och miljöstörande verksamhet ökas. På så vis gynnas effektiv energianvändning, hushållning och miljövänlig verksamhet, vilket också innebär att tillgängliga resurser utnyttjas på ett ekonomiskt mer effektivt sätt.

Den här motionen innehåller förslag till punktskatter på energi, vissa bränslen, inrikes flygtrafik, svavel i vissa bränslen m.m. Miljöpartiets förslag vad gäller mervärdeskatten och icke miljörelaterade punktskatter behandlas i andra motioner.

1. Skatt på ändliga energiråvaror

Miljöpartiet föreslår att den nuvarande energibeskattningen avskaffas och ersätts med ett system av råvaruskatter och miljöskatter. Vi begär således att regeringens förslag om allmän energiskatt avslås.

Råvaruskatten motiveras med att vissa råvaror förekommer i begränsad mängd, och att användningen av dem innebär att råvaran i praktiskt mening förr eller senare förbrukas. Det finns ett påtagligt långsiktigt intresse av att dämpa uttaget av sådana råvaror.

Vi föreslår att en enhetlig råvaruskatt på fossila bränslen införs. Skatten bör inledningsvis sättas till 5,9 öre/kWh för förbränningsolja, bensin, kol, naturgas och gasol.

Biobränslen skall i detta avseende inte beskattas. De är ju flödande energikällor, som rätt utnyttjade aldrig behöver ta slut. Biobränslen utgörs bl.a. av vedprodukter, energigrödor, alkoholer som tillverkats från växtmaterial

samt torv. Torv intar dock en särställning eftersom tillväxten av torv sker förhållandevis långsamt. I dagsläget är dock det årliga uttaget av torv i Sverige väsentligt lägre än den årliga tillväxten.

Mot. 1989/90

Sk110

Alkoholerna kan också tillverkas ur bl.a. olja och kol. Sådana alkoholer bör på sikt belastas med råvaruskatt. I ett inledande skede där alkoholdrift utprövas som miljövänligare bränsle, och därmed även en grund läggs för tillverkning av motoralkoholer från grödor eller ved, bör dock ingen skatt tas ut på de aktuella alkoholerna metanol och etanol även om de härrör från fossilt material. Förutsättningen för att biobränslen som t.ex. etanol skall kunna anses som miljömässigt acceptabla är att energigrödor odlas på ett miljövänligt sätt. Fortsatt hög, eller t.o.m. högre användning av konstgöding, eller användning av bekämpningsmedel, vore oacceptabelt ur vår synpunkt.

2. Bensinskatt

Uppgifter från bl.a. trafiksäkerhetsverket visar att ca 10 miljarder av de totala olyckskostnaderna i trafiken inte täcks in av det nuvarande kostnadsansvaret.

Vi föreslår därför att bensinskatten höjs med 50 öre/liter och att även kilometerskatten för dieselfordon höjs i motsvarande mån.

3. Koldioxidskatt

Vi stödjer förslaget om att införa en koldioxidskatt på sådana koldioxidutsläpp som direkt bidrar till en nettoökning av atmosfärens koldioxidhalt. I praktiken inne bär detta att koldioxidskatten skall införas på fossila bränslen. Med hänsyn till det metanutsläpp som uppkommer vid torvbrytning m.m., och att även metan kraftigt bidrar till den s.k. växthuseffekt som motiverar koldioxidskatten, och att växthuseffekten av dessa metanutsläpp ungefär motsvarar effekten av den koldioxid som uppkommer vid förbränningen av torven, så bör på sikt även torveldning beläggas med koldioxidskatt. Med hänsyn till att torvnäringen nyligen byggts upp, delvis med statligt stöd, och att torvnäringens totala bidrag till växthuseffekten är mycket liten, så avstår vi dock nu från att lägga förslag om koldioxidskatt på torv. Regeringen bör dock återkomma med förslag till koldioxidavgift även på torv om torveldningen tenderar att öka i någon betydande grad.

Vi anser också att koldioxidskatt skall tas ut på fossila bränslen som används för kraftproduktion.

Den föreslagna avgiftsnivån på 25 öre/kg koldioxid är acceptabel som ett första steg. Vi föreslår att avgiften höjs fr.o.m. 1992 med 10 öre/kg per år upp till 65 öre/kg år 1995. En sådan successiv höjning av avgiftsnivån är motiverad med att koldioxidutsläppen måste minska och inte bara hållas på ungefär nuvarande nivå. Regeringens ambitionsnivå är, enligt vår mening, alltför låg med hänsyn till miljöriskerna.

4. Elproduktion

Mot. 1989/90
Sk110

Den nuvarande skatten på el i konsumentledet avskaffas och all beskattning av el sker på energiråvaran. På uran införs en råvaruskatt på 12,3 öre/kWh energiinnehåll i uranet från den 1 juli 1990. Den 1 januari 1991 höjs skatten till 16 öre/kWh.

5. Miljöskatt på flygtrafik

Flyget skall belastas med samma miljöskatter och miljöavgifter som andra trafikslag. Eftersom den s.k. Chicago-konventionen som reglerar den internationella flygfarten bl.a. medför att flygbränslen inte kan beskattas får uppläggningsen av miljöbeskattning av flyg ske på annat sätt. Samtidigt bör dock regeringen aktivt verka för att de internationella flygkonventionerna omförhandlas i syfte att underlätta för ekonomiska styrmedel och beskattning av flyg och flygbränslen.

För inrikesflyget finns redan en miljöavgift. Vi finner, liksom regeringen i sitt förslag, att det är lämpligt att bygga ut och justera denna avgift som en miljöskatt där även koldioxid vägs in. Avgiftsnivån bör dock höjas med motsvarande 10 öre/kg koldioxid och år fr.o.m. 1992 till 65 öre/kg år 1995.

Även en skatt motsvarande den av oss föreslagna råvaruskatten på fossila bränslen med 5,9 öre/kWh bör tas ut för flyget i den mån flygbränslet är ett fossilt bränsle. Det skulle exempelvis kunna ske genom undervägs- eller landningsavgifter. Vi föreslår att regeringen snarast återkommer med förslag med denna inriktning.

För utrikesflyget bör motsvarande avgift- eller skattesystem utformas. Det är djupt otillfredsställande att regeringen underlåtit att lägga något sådant förslag. Avgiftsnivån bör vara densamma som för inrikesflyget. Vi begär att regeringen snarast återkommer med förslag med denna inriktning.

6. Miljöskatt på sjöfart

Vi anser att såväl koldioxid- som svavelskatt skall omfatta sjöfarten.

När det gäller bunkeroljor och andra oljor som används som drivmedel inom sjöfarten har regeringen inte presenterat något förslag utan hänvisar till att man avvaktar miljöavgiftsutredningens slutbetänkande. Oavsett om denna utredning hinner få fram något förslag eller ej ankommer det på regeringen att utreda och snarast möjligt föreslå miljöskatter och miljöavgifter på sjöfarten. Vi anser även att regeringen bör driva frågan om miljöskatt på sjöfartens eldningsoljor i internationella fora. De influtna medlen skulle kunna användas till miljöförbättrande åtgärder för att lösa sjöfartens internationella miljöproblem.

Internordisk färjetrafik bör omgående övergå till lågsavlig olja, dvs med max 0,1 % svavel. Regeringen bör omgående förhandla med våra nordiska grannar i detta syfte. Även övrig inrikes och internordisk kustsjöfart bör snarast möjligt övergå till lågsavlig olja.

Ett tänkbart sätt att med ekonomisk stimulans förbättra miljön till sjöss är att sätta en lägre hamnavgift för fartyg med goda miljöegenskaper – eller att höja avgiften för fartyg med sämre miljöegenskaper. Regeringen bör återkomma med förslag till hur ett sådant system kan utformas och införas.

7. Svavelskatt på bränslen

Mot. 1989/90

Sk110

Vi instämmer i regeringens förslag att införa en svavelskatt av miljöskäl på alla svavelhaltiga bränslen (med minst 0,1 % svavelhalt), men finner att den föreslagna nivån 30 kr/kg svavel är för låg. Med hänsyn till det mycket allvarliga försurningsläget i mark och vatten föreslår vi istället att en avgift på 50 kr/kg svavel införs.

Vad gäller de industriella processernas framtida svavelbeskattning presenterar regeringen inte något förslag utan hänvisar till att frågan kommer att behandlas i miljöavgiftsutredningens slutbetänkande. Oavsett om utredningen lägger fram något sådant förslag eller ej är det angeläget att regeringen återkommer i frågan. Svavelutsläppen från de industriella processerna är ju betydande och dessa utsläpp måste minskas radikalt.

8. Nedsättning av allmän energiskatt

Regeringen föreslår att koldioxidskatten på andra bränslen än bensin skall ingå i underlaget för industrins nedsättning av skatt på energi. Nedsättningsreglerna innebär att den sammanlagda energiskatten för elkraft och bränslen har begränsats till 1,7 % av de tillverkade produkternas faktiska eller beräknade försäljningsvärde fritt fabrik.

Ett av skälen att tillsvidare låta koldioxidskatten ingå i det beskattningsunderlag som omfattas av nedsättningsreglerna är att regeringen vill invänta att motsvarande beskattningsåtgärder avseende koldioxidutsläpp genomförs i den svenska industrins viktigaste konkurrentländer.

Vi anser att den långsiktiga globala lösningen ligger i att kraftfullt agera för att motsvarande energi- och miljöskatter även införs internationellt. Inte minst viktigt är det att våra viktigaste konkurrentländer tillämpar sådana styrmedel och att de dessutom slutar att subventionera elanvändningen i den elintensiva industrin.

I en studie från AB Svensk Energiförsörjning (i nr 1:89) finns en jämförelse av konkurrentländernas elmarknader. I Sverige varierar elpriserna från storleksordningen 15 öre/kWh för den elintensiva industrin till storleksordningen 30 öre/kWh för hushållen. Skillnaden kan (med undantag för den elintensiva industrins storförbrukarrabatter) sannolikt till stor del förklaras av verkliga kostnadsskillnader i form av lägre distributionskostnader, möjlighet utnyttja nattaxor, etc.

I flera av våra viktigaste konkurrentländer, t.ex. Västtyskland, England och Frankrike, är priserna för den elintensiva industrin jämförbara med i Sverige. Däremot är hushållselen väsentligt dyrare, i Västtyskland t.ex. närmare 1 krona/kWh. Några korrekta samhällsekonomiska skäl för så stora skillnader i elpriser kan knappast finnas. Det torde i stället vara uppenbart att i många av våra konkurrentländer elanvändningen i den elintensiva industrin subventioneras av hushållen. Detta sker ofta genom förmånliga specialavtal för denna industri. Till detta kommer direkta subventioner, t.ex. subventioneras kolindustrin i Västtyskland (och därmed troligen indirekt även elanvändningen) med 30 miljarder kronor årligen.

Den svenska industrin och den svenska regeringen borde lägga ned stor

kraft på att påtala dessa handelshinder, som knappast kan vara förenliga t.ex. med GATT-avtalet. Industrin och regeringen borde också aktivt verka för att råvaruskatter och miljöskatter på energi införs i våra konkurrentländer på samma sätt som i Sverige. Regeringen bör verka för att frågan om miljöskatter drivs i GATT-förhandlingarna.

Vi anser härmed att ett nytt system måste införas som inte stimulerar till hög eller ökad energiförbrukning. Som ett första steg under en övergångsperiod kan vi acceptera att koldioxidskatten på andra bränslen än bensin ingår i underlaget för industrins nedsättning av skatt på energi. Vi anser dock att nedsättningsreglerna måste ändras så att den sammanlagda energiskatten uppgår till 2,2 % av de tillverkade produkternas faktiska eller beräknade försäljningsvärde. Detta bör dock snarast ersättas av ett mer neutralt stöd som inte direkt premierar hög energianvändning. Flera sådana tänkbara stödformer har diskuterats bl.a. i miljöavgiftsutredningen.

9. Inflationsuppräknning

Vi anser att koldioxid- och svavelskatt såväl som andra miljöskatter skall inflationsuppräknas på årlig basis. Därigenom uppnås jämställdhet med beskattning av arbete och moms, eftersom bägge dessa skatteslag automatiskt inflationsuppräknas då löner och priser stiger.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen avslår regeringens förslag om allmän energiskatt.
2. att riksdagen beslutar införa en enhetlig råvaruskatt på fossila bränslen i enlighet med vad som sägs i motionen.
3. att riksdagen i enlighet med vad som anförts i motionen om vägtrafikens olyckskostnader beslutar att fr.o.m. 1 januari 1991 höja bensinskatten med 50 öre/liter och att kilometerskatten för dieselfordon höjs i motsvarande mån.
4. att riksdagen beslutar att införa en koldioxidskatt på 25 öre/kg från den 1 juli 1990 och att skatten sedan höjs fr.o.m. 1992 med 10 öre/kg per år upp till 65 öre/kg år 1995.
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om framtida koldioxidskatt på torv.
6. att riksdagen beslutar att koldioxidskatt skall tas ut även på fossila bränslen som används för produktion av elkraft.
7. att riksdagen beslutar att den nuvarande skatten på elektricitet tas bort från den 1 juli 1990.
8. att riksdagen beslutar att det införs en skatt på uran motsvarande 12,3 öre/kWh av uranets energiinnehåll från den 1 juli 1990 och att skatten den 1 januari 1991 höjs till 16 öre/kWh.
9. att riksdagen hos regeringen begär att regeringen snarast återkommer med förslag om råvaruskatter på fossila flygbränslen i enlighet med vad som anförts i motionen.
10. att riksdagen hos regeringen begär förslag på beskattning även av den utrikes flygtrafiken i enlighet med vad som anförs i motionen.

11. att riksdagen hos regeringen begär en utredning av frågan om hur en koldioxidskatt på fossila drivmedel inom sjöfarten kan utformas i syfte att återkomma med ett sådant förslag till riksdagen.

Mot. 1989/90
Sk110

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av internationella initiativ och förhandlingar i syfte att minska utsläpp av luftföroreningar från fartyg.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att förhandlingar med våra nordiska grannar snarast bör inledas med syfte att den internordiska färjetrafiken skall övergå till eldningsolja med en svavelhalt av maximalt 0,1 %.

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att med differentierade hamnavgifter stimulera en miljövänlig sjöfart.

15. att riksdagen beslutar att en svavelskatt på 50 kr./kg svavel införs i enlighet med vad som anförts i motionen.

16. att riksdagen i enlighet med vad som anförts i motionen hos regeringen begär förslag om medel för att få till stånd en radikal minskning av svavelutsläppen från industriella processer.

17. att riksdagen beslutar att nedsättningsreglerna för energiintensiv industri m.m. ändras i enlighet med vad som föreslagits i motionen.

18. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett nytt system för återförande av energiskatt till energikrävande industri i enlighet med vad som anförts i motionen.

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om vikten av att i GATT-förhandlingarna ta upp frågan om inhemska stöd och subventioner till viss energiintensiv exportindustri m.m.,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att i lämpliga internationella fora driva frågan om en hög och enhetlig internationell råvaru- och miljöbeskattning.

21. att riksdagen beslutar att de föreslagna energiråvaru- och miljöskatterna/avgifterna och uranskatterna inflationsuppräknas på årlig basis.

Stockholm den 2 maj 1990

Claes Roxbergh (mp)

Inger Schörling (mp)

Carl Frick (mp)

Roy Ottosson (mp)

Gösta Lyngå (mp)