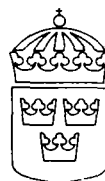


Trafikutskottets yttrande

1988/89:TU1y

Miljöskatt på inrikes flygtrafik



1988/89
TU1y

Till skatteutskottet

Skatteutskottet har den 8 november 1988 beslutat bereda trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 1988/89:39 om miljöskatt på inrikes flygtrafik jämte eventuella motioner.

Med anledning av propositionen har väckts motionerna 1988/89:Sk13 (m), 1988/89:Sk14 (vpk), 1988/89:Sk15 (fp) och 1988/89:Sk16 (mp).

1 Bakgrund

1.1 Den trafikpolitiska propositionen

På förslag i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (den trafikpolitiska propositionen), bilaga 1, beslöt riksdagen under förra riksmötet (TU 1987/88:22 s. 29–31, rskr. 249) att en särskild avgift – en miljöavgift – skulle införas den 1 januari 1989 på sådan inrikes flygtrafik som utförs i förvärvssyfte. Avgiften avsågs bli ett komplement till luftfartsavgifterna och motsvara de av flygtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till flygtrafikens avgasutsläpp. Beträffande miljöavgiftens närmare utformning var avsikten att den skulle vara styrande så att en minskning av utsläppen också skulle medföra att avgiften minskar.

Det förutskickades att en proposition om avgiften senare skulle läggas fram.

Kostnaderna för inrikesflygets avgasutsläpp uppskattades i propositionen till ca 60 milj. kr. per år med utgångspunkt från den trafikmängd som fanns vid tiden för propositionens avlämnande och de flygplanstyper som då användes.

1.2 Ekonomisk värdering av miljöeffekter orsakade av flygtrafik

Inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbete som låg till grund för förslag i den trafikpolitiska propositionen hade särskilda beräkningar utförts om de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för luftfartens miljöpåverkan. Resultatet redovisades i promemorian Ekonomisk värdering av miljöeffekter orsakade av flyg-, järnvägs- och fartygstrafik (bilaga 1.4 till propositionen).

Inrikesflyget, dvs. civil flygtrafik mellan svenska flygplatser, beräknades

enligt uppgifter i promemorian år 1987 släppa ut totalt ca 2 400 ton kolväten och ca 3 500 ton kväveoxider (flygningar mellan svenska flygplatser och utlandet ca 1 400 ton resp. ca 4 000 ton). Utsläppen leder enligt promemorian dels till lokal påverkan vid flygplatserna (hälsoeffekter, nedsmutsning, lokala skador på växtligheten m.m.), dels till regional och t.o.m. global påverkan på skogar, grödor, mark, sjöar, kustområden m.m. Förutom skador på marknivån kan utsläppen – när de sker på mycket hög höjd – dessutom leda till påverkan på stratosfärens ozonskikt.

De tre flygplanstyper i inrikesflyget som stod för de största utsläppen av kväveoxider var Fokker F28 som ingår i Linjeflyg AB:s flotta samt DC9-41 och MD80 som ingår i Scandinavian Airlines Systems (SAS) flotta. Dessa tre flygplanstyper, som drivs med jetmotorer, användes som exempel vid beräkningen av miljökostnaderna. Dessutom medtogs i denna beräkning som ett exempel på ett mindre flygplan Fairchild Metro, som drivs med turbopropmotorer, dvs. jetmotorer med propellrar. Denna flygplanstyp finns inom regionalflyget. Till grund för beräkningarna låg uppgifter från luftfartsverket om utsläpp från nämnda flygplanstyper.

Med vissa förutsättningar för beräkningarna – bl.a. en marginalkostnad motsvarande 15 kr. per kg utsläppt kväveoxid och uppgifter från luftfartsverket om utsläpp från nämnda flygplanstyper – värderades miljöeffekterna av utsläppen till följande belopp. (tabell)

Flygplanstyp	Genomsnittlig flygsträcka, km	Kr. per tillryggalagd km
Fokker F28	330	0,4 – 2,3
DC9-41	502	0,3 – 1,5
MD80	502	0,4 – 2,3
Fairchild Metro	273	0,03 – 0,16

Anm. Uppgifterna om genomsnittlig flygsträcka avsåg den mest typiska flygsträckan för resp. flygplanstyp.

De intervall som angavs för kostnad per tillryggalagd kilometer berodde på att alternativa värderingar hade redovisats för de avgasutsläpp som sker på hög höjd. Det lägre värdet innebar att utsläpp som sker över en höjd av 915 m inte åsattes någon kostnad. Det högre värdet innebar att samtliga utsläpp hade värderats enhetligt.

2 Förslagen i proposition 1988/89:39

I proposition 1988/89:39 läggs nu fram förslag till bestämmelser om den förutskickade miljöavgiften i ett förslag till lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik.

Med hänsyn till att det i den trafikpolitiska propositionen inte har förutsatts att någon del av intäkterna från miljöavgiften skulle återföras till dem som utövar den verksamhet som skall avgiftsbeläggas, och då inte heller ett specificerat vederlag anses skola utgå för avgiften, karaktäriseras miljöavgiften i propositionen som en skatt.

Den föreslagna lagen innebär i huvudsak följande.

1988/89:TU1y

Skatt (miljöskatt) skall betalas till staten för inrikes flygtrafik i förvärvssyfte (1 §).

Skatt skall inte tas ut för flygtrafik med flygplan vars högsta tillåtna startvikt uppgår till högst 5 700 kg (3 §).

Skattskyldigheten inträder när en flygning börjar. Med flygning avses luftfärd från avgångsorten till den slutliga destinationsorten. Avbryts flygningen innan destinationsorten har nåtts föreligger ändå en skattepliktig flygning (5 §).

Miljöskatten skall beräknas i första hand med ledning av luftfartsverkets uppgifter om utsläpp av kolväten och kväveoxider från den aktuella flygplanstypen under en genomsnittligt beräknad flygsträcka. Skatten skall tas ut för varje flygning med 30 kr., om den beräknade utsläppsmängden kolväten och kväveoxider uppgår till högst 5 kg. Om utsläppen är större, tas skatt ut med ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt femtal kilo därutöver (6 §).

Om det inte finns tillförlitliga uppgifter om utsläppsmängden hos luftfartsverket och tillförlitliga uppgifter inte har visats föreligger på annat sätt, skall miljöskatten för den aktuella flygningen beräknas med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt enligt dess luftvärdighetsbevis. Skatten skall i sådant fall tas ut för varje flygning med 30 kr., om den högsta tillåtna startvikten överstiger 5 700 kg men inte 10 000 kg, med ytterligare 120 kr. för varje påbörjat helt femtusental kilo, om den högsta tillåtna startvikten är större men högst 35 000 kg, samt med ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt femtusental kilo därutöver (7 §).

Om en flygning sker med olika flygplanstyper, och om skatten därför kan beräknas med ledning av flera skattesatser, skall den högsta skattesatsen tillämpas (8 §).

Det kan nämnas att av de i vårt land per den 31 december 1987 registrerade flygplanen var 20 av typen Fokker F28, 34 av typerna DC9/MD80 samt två av typen Fairchild Metro med högsta tillåten starkvikt över 5 700 kg. Härjämte fanns bl.a. fyra Fokker F27 och 14 Saab-Fairchild 340/Saab SF340. Dessa flygplan har turbopropmotorer. SAS har i sin flotta även i Danmark och i Norge registrerade flygplan av typerna DC9/MD80 och använder dessa flygplanstyper både för inrikestrafik i Sverige och för utrikestrafik.

Den föreslagna miljöskatten beräknas ge ökade skattemängder på 60 milj. kr. per år. En höjning av flygets kostnader med detta belopp kan enligt propositionen innebära en höjning av biljettpriserna med ca 2 %.

Den föreslagna nya lagen medför att följändringar måste göras i skattebrottslagen (1971:69), lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. och lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Förslag till ändringar i dessa lagar läggs också fram i propositionen.

Den nya lagstiftningen och följändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 1989.

1988/89:Sk13 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen med avslag på proposition 1988/89:39 om miljöskatt på inrikes flygtrafik hos regeringen begär förslag om miljöavgift på inrikes flygtrafik i enlighet med vad som i motionen anförts.

1988/89:Sk14 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar införa skatt på flygbränsle motsvarande biltrafikens drivmedelsskatt, vilket innebär en intäkt på 2,25 miljarder kronor årligen.

2. att riksdagen beslutar att den s.k. miljöskatten skall omfatta all luftfart med start resp. landning på svensk mark.

1988/89:Sk15 av Kjell Johansson m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anföras om skillnaden mellan skatter och miljöavgifter och vikten av att hålla på dessa skillnader,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om miljöavgifter enligt de riktlinjer som anges i motionen.

1988/89:Sk16 av Gösta Lyngå m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en miljöskatt bör införas, som totalt uppgår till 2,50 kr./liter, varav 1,50 kr./liter läggs direkt på flygbränslet och resten tas upp som en flygplatsavgift,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett förslag med differentierade flygplatsavgifter snarast bör utarbetas samt att avgifterna bör vara lägre i Norrlands inland samt på Gotland,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett internationellt samarbete bör inledas genom Nordiska rådet och andra internationella organ syftande till minskat utsläpp av koldioxid samt minskad användning av fossila bränslen i internationell flygtrafik.

4 Trafikutskottets ställningstaganden

Trafikutskottet begränsar sig i det följande till att framföra synpunkter på de delar av propositionen och motionerna som berör utskottets beredningsområde.

4.1 Kostnadsansvar för flygtrafikens avgasutsläpp

Enligt den grundprincip för trafikens kostnadsansvar som regeringen föreslog i den trafikpolitiska propositionen (bil. 1 s. 36–48) och som riksdagen godkände under förra riksmötet (TU 13 s. 10–12, rskr. 159) skall de avgifter som tas ut av trafiken som ersättning för nyttjandet av infrastrukturen täcka de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till.

I propositionens avsnitt om Luftfart diskuterades bl.a. sådana kostnader inom flygtrafiken som drabbar samhället såsom trängselkostnader, kostnader för olyckor och kostnader för miljöpåverkan. Föredragande departementschefen konstaterade att vissa av de samhällsekonomiska marginalkostnader som flygtrafiken ger upphov till inte beaktades inom det gällande avgiftssystemet – främst kostnader för avgasutsläpp och olyckor.

Föredraganden förordade att en särskild avgift – en miljöavgift – på inrikes flygtrafik skulle införas. Miljöavgiften skulle utgöra ett komplement till luftfartsavgifterna och motsvara den del av flygtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till flygtrafikens avgasutsläpp. Utskottet (TU 1988/87:22 s. 29–31) tillstyrkte att en miljöavgift skulle införas, och detta blev också riksdagens beslut (rskr. 249).

I propositionen läggs nu fram förslag till lagstiftning för genomförande av riksdagens beslut under förra riksmötet.

I de med anledning av propositionen väckta motionerna har man inte vänt sig mot att ett kostnadsansvar för utsläppen skall införas. Däremot har olika meningar förts fram om hur kostnadsansvaret bör vara utformat.

4.2 Utformningen av kostnadsansvaret för avgasutsläppen

I motionerna Sk13 (m), Sk14 (vpk) yrkande 2 och Sk15 (fp) framförs kritik i olika avseenden över propositionens förslag beträffande utformningen av kostnadsansvaret för avgasutsläppen. Uttryckligen eller underförstått föreslås i motionerna att propositionen inte skall godtas i föreliggande skick, utan förslag som tillgodoser motionerna bör föreläggas riksdagen.

4.2.1 Motionerna

I *motion Sk13* (m) begärs att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag om att kostnadsansvaret utformas som en avgift och att inkomsterna av avgiften skall användas till miljöförbättringar inom luftfartsområdet – t.ex. för att minska miljöpåverkan vid användning av glykol och urea för att smälta snö och is på flygplan och landningsbanor.

Trafikutskottet vill erinra om att utskottet vid behandlingen av förslaget om miljöavgift under förra riksmötet – liksom jordbruksutskottet i ett yttrande till trafikutskottet – avstyrkte två motionsförslag om att inkomster av miljöavgiften skulle specialdestineras. I ett av motionsförslagen föreslogs samma användning som föreslås i motion Sk13 (m). Utskottet hänvisade till att motionsförslaget tillgodosågs genom åtgärder för begränsning av spill av kemikalier för avisning av flygplan och landningsbanor som förordats i luftfartsverkets miljöpolitiska handlingsprogram, m.m. Utskottet har samma mening i den åter aktualiserade frågan. Utskottet föreslår att motion Sk13 (m) avstyrks.

I *motion Sk15* (fp) föreslås också att kostnadsansvaret skall utformas som en avgift. Avgiften får enligt motionärerna ses som ett pris för utnyttjande av luftrummet, och prissystemet bör vara så utformat att det leder till att miljöpåverkan minskas. Avgiften bör vara högre än den i propositionen föreslagna miljöskatten för att flygföretagen skall förmås gå över till miljövänligare teknik. Dessutom bör enligt motionärerna avgiften vara så utformad att användning av miljövänligare motorer stimuleras.

Som framgår av den ovan lämnade redogörelsen för riksdagens beslut under förra riksmötet om kostnadsansvaret och miljöavgiften skall inkomsterna av den föreslagna miljöskatten i princip motsvara de samhällsekonomiska kostnaderna för avgasutsläppen. Trafikutskottet är inte berett föreslå att kostnadsansvaret sätts högre. Det i propositionen föreslagna sättet för

beräkning av miljöskatten bör enligt utskottets mening stimulera användning av miljövänligare teknik och miljövänligare motorer. Motion Sk15 (fp) bör med hänsyn till det anförda inte föranleda något initiativ från riksdagens sida. Utskottet föreslår således att även denna motion avstyrks.

1988/89:TU1y

I *motion Sk14* (vpk) föreslås (yrkande 2) att miljöskatt skall utgå för all luftfart – underförstått civil luftfart – med start eller landning på svensk mark. Motionsförslaget innebär således att miljöskatt bör betalas – utöver för den flygtrafik som avses i propositionens förslag – för flygningar med flygplan med startvikt av högst 5 700 kg, för utrikes luftfart och för flygningar som inte sker i förvärvssyfte.

Enligt uppgift i propositionen drivs merparten av flygplan med startvikt av högst 5 700 kg med kolvmotorer. Då dessa motorer, också enligt propositionen, ger från miljösynpunkt en kvantitativt försumbar mängd utsläpp, bör nämnda kategori flygplan såsom föreslås i propositionen kunna vara undantagen från miljöskatt.

I samband med behandlingen under förra riksmötet av förslaget till en miljöavgift avstyrkte utskottet ett motionsförslag om att även utrikesluftfarten skulle omfattas av en miljöavgift. Trafikutskottet framhöll – liksom jordbruksutskottet i ett yttrande till trafikutskottet – att utrikesluftfartens miljöpåverkan inte var möjlig att avgöra internt inom Sverige och att Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område utgjorde hinder för att belägga den utrikes linjefarten med en miljöavgift. Vidare hänvisade trafikutskottet till att föredraganden i den trafikpolitiska propositionen hade framhållit att de nordiska miljöministrarna skulle i det internationella arbetet verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare flygplanstyper. Utskottet har samma inställning nu till frågan om att miljöskatt inte skall betalas för utrikesluftfart.

Med hänsyn till att skattekontroll m.m. beträffande flygningar som inte utförs i förvärvssyfte kan vara resurskrävande och då linjetrafik och chartertrafik utgör den övervägande delen – ca 70 % – av all civil flygtrafik i vårt land bör miljöskatten såsom föreslås i propositionen avse enbart flygtrafik i förvärvssyfte.

Med hänsyn till det anförda kan utskottet inte biträda förslagen i motion Sk14 (vpk) yrkande 2 utan föreslår att motionen avstyrks i denna del.

4.2.2 Lagförslagen

Erforderlig lagstiftning bör nu antas för att kostnadsansvar för inrikes flygtrafik skall kunna införas den 1 mars 1989 såsom förutskickats. Trafikutskottet instämmer med föredraganden i att kostnadsansvaret bör utformas som en skatt. Enligt utskottets mening kan förslagen i proposition 1988/89:39 utgöra grund för lagstiftning i ämnet. Från de synpunkter som trafikutskottet har att anlägga på den föreslagna lagstiftningen har utskottet inte något att erinra mot enskildheter i lagförslagen. Utskottet föreslår att de tillstyrks.

I två motioner framförs förslag om att skatt på flygbränsle skall införas, m.m.

I motion Sk14 (vpk) begärs (yrkande 1) att en skatt på flygbränsle – motsvarande bensinskatten – skall införas och tas ut med ett sammanlagt belopp av 2 250 milj.kr. per år.

I motion Sk16 (mp) begärs *dels* att en miljöskatt skall införas som skall tas ut i form av dels flygplatsavgifter, dels flygbränsleskatt men sammanlagt uppgå till ett belopp motsvarande en avgift på flygbränslet av 2,50 kr. per liter (yrkande 1), *dels* att de föreslagna flygplatsavgifterna skall differentieras så att de blir relativt lägre i Norrlands inland och på Gotland (yrkande 2).

I motionerna framhålls att järnvägstrafik är miljövänlig och resurssnål. Syftet med motionsförslagen anges vara att inkomsterna av skatten skall föras över till järnvägen för att förstärka dennas plats i transportsystemet, m.m.

Förslagen i den av riksdagen under förra riksmötet godkända trafikpolitiska propositionen syftar till att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader och att detta bl.a. skall ske genom att transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses. Riktlinjer för utvecklingen av olika delar av transportsystemet – såsom flyg-, järnvägs- och vägtrafik – fastlades. På förslag av trafikutskottet avtog riksdagen i samband därmed ett motionsförslag om att massiva överföringar av passagerare från flyget till främst järnvägen skulle göras (TU 1987/88:13 s. 13). Utskottet anser inte heller nu att sådana överföringar bör ske.

Från denna utgångspunkt föreslår utskottet att de här aktuella motionsförslagen avstyrks.

Utskottet vill peka på att skatteutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande SkU 1987/88:21 (s. 22) avstyrkte ett motionsförslag som var likartat med det som nu framförs i motion Sk14 (vpk) yrkande 1.

4.4 Initiativ till internationellt samarbete mot utsläpp från flygtrafiken m.m.

I motion Sk16 (mp) begärs (yrkande 3) att ett internationellt samarbete skall inledas genom Nordiska Rådet och andra internationella organ som skall syfta till att minska flygtrafikens utsläpp av koldioxid och till minskad användning i internationell flygtrafik av bränsle som är framställt av ändliga naturresurser.

Trafikutskottet vill erinra om att föredraganden i den trafikpolitiska propositionen framhöll att de nordiska miljöministrarna skulle i det internationella arbetet verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare flygplanstyper. Med hänsyn härtill föreslår utskottet att motionsförslaget lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Stockholm den 22 november 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s) och Anneli Hulthén (s). 1988/89:TU1y

Avvikande meningar

1. Utformningen av kostnadsansvaret för avgasutsläppen

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Sten Andersson i Malmö (alla m) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4.2 som börjar med "4.2.1 Motionerna" och slutar med "de tillstyrks" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet biträder den mening som framförs i motion Sk13 (m) om att kostnadsansvaret för avgasutsläppen bör utformas som en avgift, som i sin helhet skall användas för att finansiera miljöförbättringar inom luftfartsområdet. Såsom föreslås i motionen bör därför propositionen avstyrkas och riksdagen begära att ett förslag om miljöavgift på inrikes flygtrafik framläggs för riksdagen i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

Det anförda innebär att utskottet anser att även motionerna Sk14 (vpk) yrkande 2 och Sk15 (fp), i vilka föreslås en annan utformning av kostnadsansvaret, bör avstyrkas.

2. Utformningen av kostnadsansvaret för avgasutsläppen

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4.2 som börjar med "4.2.1 Motionerna" och slutar med "de tillstyrks" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet instämmer i den kritik mot propositionen som framförs i motion Sk15 (fp). Såsom förordas i motionen bör kostnadsansvaret för avgasutsläppen utformas som en avgift. Avgiften bör ligga på sådan nivå att den ger flygföretagen incitament att övergå till ny och miljövänligare teknik, och den bör differentieras så att den föranleder flygföretagen att vid nyinvesteringar välja mera miljövänliga motorer. Propositionen bör således avstyrkas, och riksdagen bör begära att ett förslag om miljöavgift på inrikes flygtrafik framläggs för riksdagen i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

Det anförda innebär att utskottet anser att även motionerna Sk13 (m) och Sk14 (vpk) yrkande 2, i vilka föreslås en annan utformning av kostnadsansvaret, bör avstyrkas.

3. Utformningen av kostnadsansvaret för avgasutsläppen

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4.2 som börjar med "4.2.1 Motionerna" och slutar med "de tillstyrks" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet biträder förslaget i motion Sk14 (vpk) yrkande 2 att kostnadsansvaret för avgasutsläppen, utformat som en miljöskatt, bör omfatta all luftfart med start resp. landning på svensk mark. Detta innebär

att miljöskatt bör betalas – utöver för den flygtrafik som avses med propositionens förslag – för flygningar med flygplan med startvikt av högst 5 700 kg, för utrikes luftfart och för flygningar som inte sker i förvärvssyfte. Den civila luftfarten i sin helhet bör således bära kostnadsansvaret. Den i propositionen föreslagna lagen om miljöskatt på flygtrafik bör således inte antas i sin nuvarande utformning, utan riksdagen bör begära att ett förslag om miljöavgift på flygtrafik framläggs för riksdagen i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

Det anförda innebär att utskottet anser att motionerna Sk13 (m) och Sk15 (fp), i vilka föreslås en annan utformning av kostnadsansvaret, bör avstyrkas.

4. Skatt på flygbränsle, m.m.

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4.3 som börjar med "Förslagen i" och slutar med "yrkande 1" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet instämmer med motionärerna i att flygets snabba expansion måste brytas och den miljöförstöring som denna expansion medför genom utsläppen stoppas. Ekonomiska resurser bör föras över till järnvägen som erbjuder mera miljövänliga och resurssnåla transporter. Pålagor baserade på användningen av flygbränsle samt på landningar på flygplatserna bör i detta syfte införas och utformas såsom föreslås i motionsförslagen, dvs. även utifrån regionalpolitiska hänsyn. Utskottet föreslår att motionsförslagen tillstyrks.

5. Skatt på flygbränsle, m.m. (motiveringen)

Anna Wohlin-Andersson och Elving Andersson (båda c) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4.3 som börjar med "Förslagen i" och slutar med "bör ske" bort ha följande lydelse:

Förslagen i den av riksdagen under förra riksmötet godkända trafikpolitiska propositionen syftar till att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader och att detta bl.a. skall ske genom att transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses. Riktlinjer för utvecklingen av olika delar av transportsystemet – såsom flyg-, järnvägs- och vägtrafik – fastlades.

6. Initiativ till internationellt samarbete mot utsläpp från flygtrafiken m.m.

Anna Wohlin-Andersson (c), Elving Andersson (c) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4.4 som börjar med "Trafikutskottet vill" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

Som föreslås i motionen bör initiativ tas på det sätt som anges i motionen till internationellt samarbete för att minska utsläppen av koldioxid från

flygtrafiken och användningen i internationell flygtrafik av bränsle som är framställt av ändliga naturresurser. Trafikutskottet föreslår därför att vad som anförs i här aktuell del av motionen bör av riksdagen ges regeringen till känna.

1988/89:TU1y