

Motion till riksdagen

1988/89:Sk14

av Lars Werner m.fl. (vpk)

med anledning av prop. 1988/89:39 om miljöskatt på inrikes flygtrafik

Luftfarten är i dag befriad från såväl moms som drivmedelsskatt motsvarande bensinskatten. Detta trots att regeringen i övrigt säger sig vilja verka för "en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar" enligt den trafikpolitiska inriktning som beskrevs i Trafikpolitiken inför 90-talet (prop. 1987/88:50).

Flygets miljöskadliga effekter är omfattande och välkända. Det gäller särskilt kväveoxidutsläppen samt cancerframkallande kolväten. Med tanke på den gångna sommarens miljökatastrofer med "mördaralger" och säldöd samt förvärrade skogsskador måste drastiska förändrar i miljöförbättrande riktning ske omgående.

Vpk anser att flygets snabba expansion måste brytas av miljöskäl. Vi har i tidigare trafikpolitiska motioner och debatter påpekat att detta inte blir möjligt genom en "miljöavgift" motsvarande 60 miljoner kronor så som regeringen aviserade i den trafikpolitiska propositionen i våras.

Vpk föreslog att en flygbränsleskatt motsvarande biltrafikens bensinskatt skulle införas. Med utgångspunkt från tillgängliga prognoser skulle en sådan ha inbringat mer än 2 miljarder kronor (med tanke på den bensinskattehöjning på 25 öre per liter som riksdagen tog beslut om måste detta belopp höjas). Järnvägen skulle genom vpk-förslaget gynnas både ekonomiskt och konkurrensmässigt.

När regeringen nu återkommer med förslag om en uttaxering på luftfarten innehåller det inget nytt utöver den ändrade beteckningen "skatt" i stället för avgift. Pengarna skall tas ut som en skatt till statskassan utan att "öronmärkas". Den s k miljöskatten skall enligt regeringens förslag endast beröra inrikes flygtrafik i förvärvssyfte. Detta betyder att såväl militärflyget som privatflygplan undantas. Motiveringar till denna ordning saknas i föreliggande proposition.

Vpk anser att det är positivt att regeringen nu accepterat principen att även luftfarten måste ta konsekvenserna för de miljöskador som uppstår genom de farliga utsläppen. Principen att påskynda en användning av miljövänligare flygplanstyper och -motorer är också riktig. Men för att åstadkomma praktiska resultat behövs det, som nämnts ovan, mer än det regeringen presterat hittills.

Vi upprepar därför vårt förslag om att en flygbränsleskatt skall införas. Dessutom anser vi att all luftfart måste åläggas skattskyldighet när det gäller den s k miljöskatten. Enligt vår mening finns det ingen anledning att

uppmuntra flygresor med privatplan. De som nöjesflyger och de som har ett plan för att pendla till och från affärsuppgörelser förstör miljön lika väl som militärflyget.

Mot. 1988/89

Sk14

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar införa skatt på flygbränsle motsvarande biltrafikens drivmedelsskatt, vilket innebär en intäkt på 2 1/4 miljarder kronor årligen,
2. att riksdagen beslutar att den s.k. miljöskatten skall omfatta all luftfart med start respektive landning på svensk mark.

Stockholm den 14 november 1988

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Hans Petersson (vpk)