

Motion till riksdagen

1988/89:Sk15

av Kjell Johansson m.fl. (fp)

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

Regeringen föreslår – som utlovades i den trafikpolitiska propositionen i våras – miljöskatt på inrikesflyget.

Folkpartiet påpekade vid den tidigare riksdagsbehandlingen att flyget inte betalar någon drivmedelsskatt, ingen moms på inköp av nya plan och – hittills – inte behövt stå för sina miljökostnader, dvs besparats miljöavgifter. Mot den bakgrunden argumenterade vi för miljöavgifter på flyget och krävde att de skall ha en sådan utformning att de klart stimulerar en övergång till miljövänligare maskiner samt att den av regeringen föreslagna nivån var alltför blygsam.

Regeringen har nu återkommit till riksdagen med ett förslag till debiteringssystem där viss differentiering av avgifterna görs. Vi har tre invändningar mot det:

Den första rör benämningen skatt. I propositionen anförts två argument för varför det föreslagna systemet skall rubriceras "skatt" och inte "avgift". För det första pekar man på att ingen del av inbetalningarna skall återgå till flygnäringen. För det andra hävdas att det inte handlar om en betalning med motsvarande vederlag.

När det gäller det första argumentet vill vi hävda att ett system av miljöavgifter inte innebär att intäkterna nödvändigtvis återförs till den betalande. Miljöavgifter syftar till att stimulera till företagsekonomiska hänsyn gentemot miljön och ingår samtidigt som ett element i en samhällsekonomisk kalkyl där aktören skall bära sina egna miljökostnader. Ingen av dessa funktioner förutsätter att medlen återförs till den betalande. Avgifterna kan mycket väl användas till annat, som exempelvis forskning, teknisk utveckling eller kompensation till dem som lider skada av miljöpåverkan. Frågan om hur medlen bäst används kan alltså avgöras oberoende av vem som betalar avgiften. En "öronmärkning" av de intäkter som miljöavgifter medför skapar dessutom en rad administrativa och tekniska problem.

När det gäller det andra argumentet – det om vederlag – kan vi inte se annat än att regeringen har direkt fel i sitt resonemang. Problemet vid (negativa) externa effekter är att en aktör ianspråkta en nytta, som inte prissätts. Hela idén bakom miljöavgifter – att "sätta pris på miljön" – innebär att det allmänna inför ett pris på den nytta som tidigare var gratis. Om miljöavgiften får avsedd effekt minskar miljöförstöringen och därmed underlaget för intäkterna. När miljön på detta sätt jämföras med andra

nyttigheter, som aktören utnyttjar i sin verksamhet och får betala för, finns i den meningen ett vederlag för miljöavgiften.

Ur detta perspektiv kan regeringens förslag ses som att (i detta fall) flygföretaget betalar ett "pris" för att få utnyttja lufterummet. Prissystemet bör vara så utformat, att en stimulans därvid uppstår att minimera miljöpåverkan. Att i stället använda termen "skatt" pekar enligt vår mening i fel riktning. Det främsta syftet med en skatt är att få intäkter till statskassan för att finansiera statens utgifter. Och detta är just den typ av filosofi som inte bör appliceras på miljöområdet – ett viktigt syfte med miljöavgifter är ju att skattebasen skall minska genom att utsläppen minskar. Statsfinanserna får inte baseras på att utsläppen skall ligga kvar på dagens nivåer.

Av dessa skäl anser vi att termen "miljöavgift" är den relevanta i detta sammanhang.

Vår andra invändning rör miljöavgiftens nivå. Vi står kvar vid vår bedömning att miljöavgiften bör ligga på högre nivåer än de som regeringen föreslagit. De måste ligga på en nivå som verkligen ger flygbolagen incitament att övergå till ny och miljövänligare teknik.

För det tredje tar förslaget endast fasta på befintlig verksamhet och teknik, vilket är en brist. Ett krav som företag har rätt att ställa på de ekonomiska styrmedlen i miljöpolitiken är nämligen att de genom att förändra sitt eget beteende kan påverka hur de drabbas av avgifterna. Med den avgiftsmodell som nu valts skulle inte nyinvesteringar i mera miljövänliga motorer innebära lägre avgifter, eftersom de maskintyper om vilka luftfartsverket inte har tillförlitliga data får betala efter vikt.

Vi anser att regeringen bör omarbета förslaget och snarast återkomma till riksdagen med ett nytt i enlighet med de riktlinjer som här presenterats.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts 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.

Stockholm den 14 november 1988

Kjell Johansson (fp)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp) *Leif Olsson (fp)*

Britta Bjelle (fp)

Mot. 1988/89
Sk15