

Motion till riksdagen

1988/89:Sk16

av Gösta Lyngå m.fl. (mp)

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

Propositionen avser en ny lag om miljöskatt på vissa avgasutsläpp orsakade av den inrikes flygtrafiken.

Flygtrafikens miljömässiga inverkan

Enligt de utredningar som legat bakom regeringens proposition 1987/88:50 angående trafikpolitiken inför 1990-talet och som redovisats i samband med den propositionen ger flygtrafiken följande miljömässiga konsekvenser:

- buller, speciellt i samband med start och landning
- utsläpp av kolväten och kväveoxider
- utsläpp av kolmonoxid

Utredningarna tog inte upp till behandling koldioxidutsläppen, vilket är så mycket märkligare som vårriksdagen diskuterade de stora problem som är förknippade med drivhuseffekten vid ökad koldioxidhalt i atmosfären. Riksdagen fattade också ett beslut om att inte bidra till ökningen av koldioxidhalten. Det bör tilläggas att Förenta Nationerna klassificerat koldioxidproblemet inför 2000-talet.

Utredningarna tog ej heller upp det faktum att flygbränslen liksom bränslen för vägtrafik utgörs av ändliga naturresurser av hög kvalitet.

Den nu föreliggande propositionen har behandlat en del av problemet, nämligen utsläppen av kolväten och kväveoxider och använt de av de nämnda utredningarna framtagna miljökostnaderna för dessa utsläpp. Inte ens dessa har värderats till sina fulla belopp. Kväveoxiderna har nämligen inte bara en dramatisk effekt vad gäller förurning och skador på vegetation ("skogsdöd") utan utgör också en viktig orsak till algbloomning och syrebrist i haven. Utredningen, som gjordes före sommaren 1988, har inte tagit hänsyn till dessa effekter. Sannolikt har även kolväteutsläppen undervärderats. Deras effekter gäller exempelvis människors hälsa, och dessutom samverkar de med bl.a. kväveoxider vad gäller skador på vegetationen.

Andra negativa miljöeffekter av flyget är de gifter som sprids vid flygplatser: glykol som avisningsmedel, kolväteläckage vid tankning m.m. Inga av dessa finns med i underlaget för propositionen.

Miljöpartiet de gröna menar alltså att även om propositionen är ett steg i rätt riktning och vi alltså tillstyrker den, måste vi skarpt betona att den endast behandlar en liten del av problemet. Det vore beklagligt om riksdagen nöjde sig med detta provisorium.

Miljökostnad för koldioxidutsläpp, för utnyttjande av ändliga naturresurser samt för buller

Mot. 1988/89
Sk16

Alla dessa problem är svåra att kvantifiera men är trots detta ytterst viktiga. Följande synpunkter bör beaktas:

A. Koldioxidutsläpp

Varje förbränning av fossila bränslen orsakar en ökning av koldioxidhalten i atmosfären. Hittills har mätbara effekter varit marginella men visat en tendens till klimatförändring i global skala. Den accelererade ökningen av koldioxidutsläpp som nu pågår beräknas kunna orsaka en uppvärmning av jordytan med katastrofala konsekvenser. Bland källorna är flygtrafiken endast en. Både biltrafik och pannanläggningar kommer in i bilden och givetvis är detta ett internationellt problem som inte kan lösas av Sverige ensamt.

B. Utnyttjande av ändliga naturresurser

I detta avseende ligger som när det gäller koldioxidutsläpp är problemet mycket större än det i föreliggande proposition angripna vad gäller användningsområde. Det står dock klart att den favorisering som flygtrafiken åtnjuter i och med skattebefrielsen för flygbränsle bjärt strider mot principen att trafikslagen skall vara konkurrensneutrala och att skattepolitiken inte är ägnad att stävja den kraftiga flygtrafikökning som är ett hot mot både klimatet (enligt ovan) och tillgången på ändliga naturresurser. Att utnyttja en ändlig resurs är skenbart utan nackdel för nyttjaren och dennes samtida men kan bli desto allvarigare för efterkommande generationer.

C. Buller

Buller från flygtrafik innebär sänkt livskvalitet speciellt för människor nära flygplatser, men också längs flygrutter. Det är svårt att kvantifiera störningarnas betydelse, och vi menar att man i detta hänseende skall avvakta de förbättringar som kan uppnås enligt riktlinjerna i prop. 1987/88:50, s. 326.

Syftet med och storleken på miljöskatter

I propositionen uttalas det att den föreslagna skatten skall ha en styrande funktion så att flygplansmotorer med lägre grad av miljöfarligt utsläpp föredras av användarna och därmed också kommer att favoriseras av tillverkarna. Detta kan möjligen bli resultatet, även om de blygsamma skatteuttagen knappast kan ge en drastisk effekt.

Vi anser dock att principen som sådan är god och att den bör utvidgas till att gälla jämförelse mellan olika trafikslag. T.ex. är för närvarande den miljövänliga järnvägstrafiken missgynnad av det faktum att skatt över huvud taget inte utgår på flygbränsle. Vi menar att om trafikflygets expansion med därmed sammanhängande koldioxidutsläpp alls skall kunna hejdas, måste en skatt på flygbränsle om 2.50 kr. per liter införas. Denna skulle bringa in omkring 2 miljarder kronor till statskassan, en summa som till stor del borde

användas till att förbättra järnvägstrafiken, så att resenärer i Sverige vinner i bekvämlighet och tid.

Mot. 1988/89

Sk16

Internationella aspekter

De ovan diskuterade problemen om koldioxidutsläpp och om användning av ändliga resurser är av global natur, vilket gör dem svåra att bemästra, men det är inte mindre viktigt att man försöker åtgärda dem. Detta såväl som konkurrenssituationen gentemot andra länders flygtrafik innebär att svenska åtgärder måste åtföljas av internationella avtal. I första hand bör ansträngningar samordnas på nordisk basis.

Uppböörden

Uppböörden av skatten skall göras dels i form av flygplatsavgifter, dels i form av flygbränsleskatt.

Anledningen till att ta ut en del av skatten i form av flygplatsavgift är dels att i så fall utländska flyglinjer kommer att vara med och betala kostnaden, dels att regionalpolitiska aspekter kan få spela in. Flygplatser i norra delen av landet och på Gotland skall inte bli lika hårt beskattade som flygplatser i södra delen av landet, där andra kollektiva transportmedel är tillgängliga.

En del av skatten, 1,50 kr., bör dock tas upp som direkt skatt på flygbränslet i analogi med bensinskatten. Flygplanstyper med låg bränsleförbrukning gynnas nämligen på det sättet. Skattens storlek blir direkt proportionell mot koldioxidutsläppet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda föreslås

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.

Stockholm den 14 november 1988

Gösta Lyngå (mp)

Åsa Domeij (mp)

Birger Schlaug (mp)

Inger Schörling (mp)

Claes Roxbergh (mp)

Roy Ottosson (mp)