

Äntligen miljöavgifter?

Ekonomiska styrmedel inom miljöpolitiken har införts i ett antal länder. Orsakerna till detta står bl a att finna i ökade miljöpolitiska ambitioner och den rådande tidsandan. Turen är nu kommen till Sverige. Det övergripande omdömet om Miljöavgiftsutredningens förslag (SOU 1990:59) måste bli positivt. På vissa områden har man emellertid valt att gå alltför försiktigt fram.

Utredningen föreslår avgifter för att minska svavel- och kväveoxidutsläpp från stora förbränningsanläggningar medan man inte lägger motsvarande förslag när

det gäller utsläpp från industriella processer. Detta är ologiskt. Rimligen är det så att utsläpp av svavel och kväveoxider skapar lika stora skador oavsett om de är orsakade av förbränning eller industriella processer. Om man inför avgifter på det ena området ska man även göra det på det andra. Detta inte minst eftersom utredningen själv konstaterar att det inte föreligger några principiella hinder att göra detta.

Vidare föreslår utredningen höjd försäljningsskatt på bränsleslukande nya bilar och en särskild skatt på bilar med hög

motorstyrka i förhållande till vikten. Det senare förslaget riskerar att dra ett löjets skimmer över ekonomiska styrmedel. Utredningens argument att dessa bilar "ofta används på ett sätt så att de har en större förbrukning än vad som framgår av standardiserade förbrukningsprov" och att de är inblandade i flera olyckor än andra bilar är inte underbyggda. Nog hade man kunnat hoppas att diskussionen skulle ha varit på en högre nivå än att handla om finansvalparnas Porschar!

När det gäller den höjda försäljnings-skatten skriver Lars Bergman, sakkunnig i utredningen, i ett särskilt yttrande att den "inte uppfyller rimliga krav på måluppfyllelse, kostnadseffektivitet och låga administrationskostnader". Bergman framför goda argument för att en likformig avgift på koldioxidutsläpp från personbilar istället bör införas. Fördelarna är att en sådan avgift drabbar faktiska istället för beräknade utsläpp och alla bilar istället för bara nya bilar. Vidare blir administrationskostnaderna lägre än med utredningens förslag.

På jordbruksområdet föreslår utredningen bl a ett antal miljöavgifter på handelsgödsel. Utredningen arbetade fram ett finurligt system med överlåtelsebara licenser på handelsgödsel, men valde till slut att istället föreslå avgifter. Det var synd. Ekonomiska styrmedel är inte liktydigt med avgifter, det finns många andra tänkbara instrument. På just detta område skulle överlåtelsebara licenser vara att föredra.

Utredningens avsnitt om användning av avgiftsinkomsterna är klagörande, pedagogiskt och välskrivet. Här förklaras bl a varför miljöavgifter är att betrakta som avgifter och inget annat. Den som betalar en miljöavgift erhåller som motprestation rätten att utnyttja en del av det utrymme som kan utnyttjas för utsläpp. Man får betala för den miljö som utnyttjas precis som man får betala för de produktionsfaktorer och de insatsvaror som utnyttjas. Avgiften skiljer sig från en skatt

eftersom den senare inte är förknippad med en motprestation från staten.

Utredningen föreslår att en del av avgiftsinkomsterna ska tillföras två nya fonder; kemikaliefonden och avfallsfonden. Motiven för att inrätta dessa fonder är grumliga. Utredningen lämnar inte heller något detaljerat förslag till hur fördelningen av fondmedlen bör ske. Detta gör att en känsla av att dessa förslag är politisk kosmetika infinner sig.

Man kan fråga sig huruvida politikernas nyvaknade intresse för miljöavgifter snarare är betingat av en fiskal önskan att finansiera skattereformen än av en genuin acceptans av ekonomiska styrmedel som miljöpolitiska medel. Det faktum att man har valt miljöavgifter snarare än t ex överlåtelsebara utsläppskvoter är en indikation på att de statsfinansiella intäkterna väger tungt. Intäkterna av de i de tidigare delbetänkandena föreslagna miljöavgifterna beräknas till ca 6,5 miljarder kr per år netto. Det är nog inte heller en slump att man har valt att börja med att belägga de största utsläppen med avgifter.

Har ett samhällsekonomiskt synsätt slagit igenom eller handlar det om läpparnas beaktelse i reformfinansieringens namn? Det avgörande provet blir om man såväl i den fortsatta behandlingen av Miljöavgiftsutredningen som framgent väljer dels att införa överlåtelsebara utsläppskvoter, dels att gå vidare med avgifter på mindre omfattande utsläpp, som inte kan ge så stora statsfinansiella intäkter men som är av avgörande betydelse för miljön.

Idéerna om ekonomiska styrmedel inom miljöpolitiken måste ges en verklig chans att visa vad de duger till. Risken är att det förväntade utfallet inte kommer att uppnås om man väljer för trubbiga medel, inför omfattande återbetalningssystem, anpassar medlen efter olika intressegrupper etc. Om de ekonomiska styrmedlen diskrediteras är det miljön som kommer att få ta den största skadan.

HENRY OHLSSON