



## Skatt på flygresor (prop. 2005/06:190)

---

### Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet med några ändringar regeringens förslag om att införa en skatt på flygresor, utformad som en skatt på transporterade passagerare. Med hänsyn till att genomförandet förutsätter beslut inom EU föreslås att lagen skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Utskottet avstyrker de motioner och motionsyrkanden som behandlas i ärendet.

Till betänkandet har lämnats en reservation (m, fp, kd, c).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	6
Skatt på flygresor .....	6
Reservation .....	12
Skatt på flygresor (m, fp, kd, c) .....	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	14
Propositionen .....	14
Följdmotioner .....	14
Motioner väckta med anledning av prop. 2005/06:160 .....	15
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005 .....	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	17
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag .....	24
<i>Bilaga 4</i>	
Trafikutskottets yttrande 2005/06:TU6y .....	25

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## Skatt på flygresor

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om skatt på flygresor med den ändringen att 10 § erhåller den av utskottet i bilaga 3 föreslagna lydelsen och avslår förslaget till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483). Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2005/06:190 och avslår motionerna 2005/06:Sk20 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk21, 2005/06:Sk22, 2005/06:Sk23, 2005/06:Sk24, 2005/06:Sk25, 2005/06:Sk26, 2005/06:Sk27 yrkandena 1–3, 2005/06:Sk270, 2005/06:T24 yrkande 8, 2005/06:T26 yrkande 2, 2005/06:T27 yrkande 4, 2005/06:N304 yrkande 10 och 2005/06:N383 yrkande 12.

*Reservation (m, fp, kd, c)*

Stockholm den 18 maj 2006

På skatteutskottets vägnar

*Susanne Eberstein*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Susanne Eberstein (s), Lennart Hedquist (m), Per Erik Granström (s), Per-Olof Svensson (s), Marie Engström (v), Lennart Axelsson (s), Ulf Sjösten (m), Mats Berglind (s), Gunnar Andréén (fp), Jörgen Johansson (c), Catharina Bråkenhielm (s), Stefan Hagfeldt (m), Britta Rådström (s), Fredrik Olovsson (s), Anne-Marie Ekström (fp), Lars Gustafsson (kd) och Peter Rådberg (mp).

## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet regeringens förslag om att införa en lag om skatt på flygresor samt följändringar i skattebetalningslagen (1997:483). Lagförslagen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Propositionen har utformats i samarbete mellan regeringen och Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Regeringen aviserade redan i budgetpropositionen för år 2006 sin avsikt att återkomma till riksdagen med ett förslag till skatt på flygresor. Lagen bedömdes då kunna träda i kraft den 1 maj 2006. Skatten beräknades inbringa ca 1,44 miljarder kronor per år i bruttoskatteintäkter samt en periodiserad nettoeffekt uppgående till 1,16 miljarder kronor per år. Riksdagen hade inte någon invändning mot den aviserade flygskatten. Riksdagen har också genom sitt beslut om budgeten för år 2006 den 23 november 2005 fastställt dessa inkomstberäkningar. I nu förevarande proposition bedöms skatten på flygresor inbringa något lägre intäkter – 1,41 miljarder kronor i bruttoskatteintäkter samt en periodiserad nettoeffekt på 1,14 miljarder kronor – i jämförelse med bedömningen i budgetpropositionen. Någon faktisk brutto- respektive nettoeffekt för år 2006 går dock inte att beräkna i nuläget eftersom den nya lagen skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Införandet av flygskatten kan även, såvitt gäller inrikesresorna, medföra en ökning av mervärdesskatteintäkterna. Regeringen bedömer att de merkostnader som införandet av lagen om skatt på flygresor medför för domstolsväsendet och Skatteverket ryms inom ramen för respektive anslag.

En sammanställning av regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i ärendet återfinns i *bilaga 1*. Regeringens förslag till lagtexter återges i *bilaga 2*. De ändringar i regeringens lagförslag som utskottet föreslår framgår av *bilaga 3*. Utskottet har i ärendet berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen jämte de motioner som väckts i ärendet. Trafikutskottets yttrande bifogas som *bilaga 4*.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas ett förslag till en lag om skatt på flygresor. Förslaget innebär att flygskatt skall betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare.

Flygresor till det stödområde A som anges i bilagan till lagen eller till Hagfors är undantagna från skatteplikt. Flygresor till en destination inom Europa från de stödområden, A och B, som anges i bilagan till lagen eller från Gotland är också undantagna från skatteplikt. Flygskatt skall inte heller betalas för transitpassagerare eller för passagerare som reser i Kustbe-

vakningens flygplan, ambulansflyg, räddningsflyg eller skolflyg. Inte heller skall flygskatt betalas för passagerare som reser i flygplan som används av Försvarsmakten, när flygplanet inte används för statsflyget. Annan stats statsflyg omfattas dock inte av lagen.

Skattskyldig är det flygföretag som utför flygningen. Om flygningen utförs av någon annan än ett flygföretag är denne skattskyldig. Skattskyldigheten inträder när ett flygplan lyfter från en svensk flygplats.

Skatten tas ut med olika skattesatser beroende av om passageraren reser till en destinationen inom eller utom Europa.

Förfarandereglerna för punktskatt i skattebetalningslagen (1997:483) skall vara tillämpliga på flygskatten.

Lagen om skatt på flygresor föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Skatt skall dock inte tas ut för flygresa som har beställts för en namngiven passagerare minst en kalendermånad före den dag lagen träder i kraft.

I propositionen föreslås vidare vissa följdändringar i skattebetalningslagen. Även dessa ändringar föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

# Utskottets överväganden

## Skatt på flygresor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen antar, med en smärre ändring, regeringens förslag till lag om skatt på flygresor och avstyrker samtliga motioner.

Jämför reservation (m, fp, kd, c).

### *Gällande bestämmelser, m.m.*

De bränslen som förbrukas i flygplan är huvudsakligen flygfotogen och flygbensin. Dessa bränslen är i dag punktskatte- och mervärdesskattebefriade enligt internationella åtaganden.

I Chicagokonventionen från 1944 har signatärstaterna enats om att inte beskatta bränsle som redan befinner sig ombord på annat lands flygplan som flyger till eller från avtalslutande stat eller genom dess luftrum. ICAO (International Civil Aviation Organization) är en sammanslutning av de nationella luftfartsmyndigheter vars regeringar, signatärstaterna, har anslutit sig till Chicagokonventionen. Signatärstaternas överenskommelse om att inte beskatta bränsle enligt ovan har befasts genom att skattebefrielsen skrivits in i en mängd bilaterala avtal som reglerar luftfarten mellan ICAO:s medlemsstater, inklusive Sverige.

Enligt energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet), får medlemsstaterna som huvudregel inte beskatta flygbränsle avsett för annan luftfart än privat nöjesflyg (vilket bl.a. Sverige gör). Medlemsstaterna ges dock möjlighet att beskatta flygbränsle på inrikes flygningar eller, genom bilaterala avtal, för flygningar inom gemenskapen. Vid det rådsmöte där energiskattedirektivet antogs antecknades till protokollet den gemensamma ståndpunkten att bränsle för kommersiell luftfart rent principiellt och med hänsyn till ett enhetligt skattesystem bör beskattas på samma sätt som annat bränsle, att konkurrensfrågan bör beaktas och att all snedvridning bör undvikas samt att en lämplig strategi är att fortsätta diskussionerna med ICAO för att uppnå att beskattning av sådana produkter blir tillåten internationellt.

I september 2005 föreslog Europeiska kommissionen, (KOM [2005] 459), en strategi för att hejda de kraftigt ökade utsläppen av växthusgaser från flyget. Enligt kommissionens uppfattning bör flygbolagen ingå i EU:s system för utsläppshandel som finns sedan januari 2005 och som omfattar energiproducenter och en stor del av den energiintensiva industrin. Syftet är att skapa incitament för flyget att minska sin klimatpåverkan. Utsläppshandelssystemet skall omfatta samtliga flyg som lämnar EU, oavsett om

det rör sig om flygbolag inom eller utom EU. Kommissionen avser att lägga fram ett förslag om att inkorporera luftfarten i ett system för handel med utsläppsrätter mot slutet av år 2006. Sverige är generellt sett positivt till kommissionens initiativ och anser att utsläppshandeln har förutsättningar att bli ett kraftfullt styrmedel för att hantera flygets utsläpp. Det skall också nämnas att regeringen i den transportpolitiska propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) uttalat att Sverige aktivt bör stödja utvecklingen av ett europeiskt handelssystem med utsläppsrätter, där även flyget ingår.

Även ICAO:s medlemsstater har uttalat sig positivt om internationell utsläppshandel.

### *Propositionen*

Regeringen föreslår att en skatt skall införas på flygresor, utformad som en skatt på transporterade passagerare. Skatten införs för att minska luftfartens klimatpåverkan, däribland koldioxidutsläppen. Om annat styrmedel t.ex. handel med utsläppsrätter eller en beskattning av flygbränsle senare införs är avsikten att det nya styrmedlet skall ersätta den nu föreslagna skatten på flygresor.

Skatten skall betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skattskyldig är det flygföretag som utför flygning. Med flygföretag avses fysisk eller juridisk person som innehar tillstånd till luftfart i förvärvssyfte. Utförs flygningen av någon annan än ett flygföretag är denne skattskyldig. Skattskyldigheten inträder när flygplanet lyfter från en svensk flygplats.

Enligt den föreslagna lagen skall flygskatt inte betalas för passagerare som reser till en flygplats inom det stödområde A (som anges i bilagan till lagen) eller till Hagfors. Inte heller skall flygskatt betalas för passagerare som reser från en flygplats inom de stödområden A eller B, som anges i bilagan till lagen, eller från Gotland till en destination inom Europa. Enligt regeringen är undantagen motiverade för att uppnå målen om regional utveckling och bidra till en god service i de delar av landet som har de största lägesnackdelarna och dåliga alternativa transportförbindelser. Undantagen från passagerarskatten på vissa linjer kan dock enligt EG-rätten anses som statligt stöd och kräver därför Europeiska kommissionens godkännande. Regeringen har nyligen lämnat in en ansökan om statsstöds-godkännande av de föreslagna undantagen från lagen.

Ytterligare undantag från skatteplikt gäller passagerare som reser i flygplan som ägs eller brukas av en annan stat och inte används i kommersiellt syfte samt passagerare i Kustbevakningens flygplan och Försvarsmaktens flygplan när planet inte används för statsflyget. Flygskatt skall heller inte betalas för passagerare i ambulansflyg, räddningsflyg eller skolflyg. Vidare undantas barn under två år, transitpassagerare, flygande personal som, utan att tjänstgöra ombord, gör en tjänsteresa i anslutning till tjänsteutövning.

Flygskatten föreslås tas ut med 94 kr per passagerare som reser till en destination inom Europa, och med 188 kr per passagerare som reser till en annan destination. Med begreppet destination inom Europa avses, enligt den föreslagna lagen, att passageraren reser till en stat inom EES-området eller till Albanien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Färöarna, Grönland, Kroatien, Makedonien, Moldavien, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Serbien och Montenegro, Turkiet, Ukraina eller Vitryssland. Begreppet destination inom Europa innefattar också utomeuropeiska delar av de länderna, t.ex. de asiatiska delarna av Ryssland och Turkiet. Som motiv för differentierade skattesatser anförs bl.a. att olika skattesatser kan bidra till att antalet längre resor minskar och kan därför antas ha en positiv miljöeffekt.

Eftersom Sverige inte kan införa en beskattning på ett annat lands territorium och då gemenskapsrätten inte tillåter en generell lägre skattenivå för inrikesresor jämfört med övriga resor inom Europa kommer utrikesresor tur och retur inom Europa att få en lägre skatt än motsvarande inrikesresor.

Skatteverket skall vara beskattningsmyndighet. Förfaranderegler för punktskatt i skattebetalningslagen (1997:483) föreslås gälla för flygskatten. Det skattskyldiga flygföretag som utför flygningen skall vara registrerat hos Skatteverket. Redovisning och betalning av skatten på flygresor skall ske vid samma tidpunkt som gäller för övriga punktskatter enligt skattebetalningslagen. Övriga skattskyldiga, dvs. de som utför flygningen utan att vara ett flygföretag enligt den ovan angivna definitionen, skall inte vara registrerade hos Skatteverket, men skall redovisa skatten i en särskild skattedeklaration senast tjugofem dagar efter den skattepliktiga händelsen.

Lagen om skatt på flygresor och ändringarna i skattebetalningslagen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Vidare föreslås att lagen inte skall gälla för flygresor som har beställts för en namngiven passagerare minst en kalendermånad före den dag lagen träder i kraft.

Enligt det till Lagrådet remitterade lagförslaget skulle lagen och lagändringarna träda i kraft den 1 augusti 2006. Lagrådet har anfört att det i hög grad är ovisst när kommissionen kommer att ha tagit ställning till frågan om tillåtligheten av statsstödet med anledning av de regionalpolitiska undantagen. Lagrådet förordade därför att det skulle överlämnas till regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet. Regeringen har således följt Lagrådets rekommendation.

### *Motionerna*

Yrkande om avslag på propositionen framställs i sju av de åtta motioner som väckts med anledning av propositionen. Dessa är Sk26 av Lennart Hedquist m.fl. (m), Sk21 av Ulla Löfgren och Jan-Evert Råhdström (m), Sk22 av Björn Hamilton och Elizabeth Nyström (m), Sk25 av Anders G Högmark (m), Sk27 yrkande 1 av Anna Grönlund m.fl. (fp), Sk24 av Lars Gustafsson m.fl. (kd), och Sk20 yrkande 1 av Jörgen Johansson m.fl. (c). I tre motioner, T26 yrkande 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m), T27 yrkande



4 av Anders G Högmark (m) och T24 yrkande 8 av Stefan Attefall och Maria Larsson (kd), som överlämnats från trafikutskottet och som väckts med anledning av proposition 2005/06:160 begärs tillkännagivanden om att regeringens förslag om en flygskatt inte skall genomföras. Som skäl för yrkandena anförs bl.a. följande. Regeringens förslag kommer knappast att medföra några positiva effekter på miljön. Skatten har inte någon koppling till den faktiska bränsleförbrukningen och ger därmed inte något incitament för flygbolagen att vidta åtgärder för att minska flygets miljöbelastning. Inom Sverige kommer skatten sannolikt att leda till att biltrafiken i stället ökar. När det gäller utlandsresor är det stor risk att flygtrafiken i södra Sverige flyttar från Sturup till Kastrup. Även på andra orter kan skatten leda till att lågprisaktörer flyttar sin verksamhet. Skatten är utformad som ett fast belopp per resa och kommer därmed att slå hårt mot enskilda människor, främst mot personer med låga inkomster. Även näringslivet och därmed sysselsättningen på en rad orter i landet kommer att påverkas negativt om skatten införs. Detta gäller inte minst turistnäringen. Regionalt kan konkurrensnedvidande effekter uppstå eftersom skatten kommer att slå hårt mot flyglinjer med svagt reseunderlag och mot landets mindre flygplatser. På många mindre orter finns heller inte några alternativa resmöjligheter, vilket innebär en kraftig försämring för näringslivet i dessa regioner.

I motion Sk27 av Anna Grönlund m.fl. (fp) begärs ett tillkännagivande om att Sverige inom EU bör verka för gemensamma ekonomiska styrmedel mot flygets klimatpåverkan (yrkande 2). Vid valet av styrmedel anser motionärerna att hänsyn måste tas till att flygets utsläpp på högre höjd ger större klimatpåverkan än om samma mängd bränsle förbränns på marknivå. Även detta bör ges regeringen till känna (yrkande 3). Yrkande om att verka för att inlemma flygtransporter i EU:s system för handel med utsläppsrätter framställs också i motion Sk20 yrkande 2 av Jörgen Johansson m.fl. (c). En sådan lösning är betydligt bättre än regeringens förslag eftersom den är konkurrensneutral och ger tydliga incitament för att begränsa flygets negativa miljöpåverkan, anser motionärerna. I motion Sk270 av Agne Hansson och Birgitta Carlsson (c), som väckts under allmänna motionstiden 2005, begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör arbeta för att en internationell överenskommelse träffas om att i EU och i övriga länder införa en skatt på fossila flygbränslen.

I motion Sk23 av Lilian Virgin (s) anförs bl.a. att Gotland på grund av sitt geografiska läge är mycket beroende av inrikesflyget eftersom det är det enda alternativet till färjetrafiken till och från fastlandet. Motionären vill att regeringen noggrant följer flygskattens effekter för Gotland och återkommer till riksdagen om konsekvenserna visar sig negativa. I två av motionerna som väckts under den allmänna motionstiden 2005, nämligen N383 yrkande 12 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) och N304 yrkande 10 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp), begärs tillkännagivanden om att den i budgetpropositionen aviserade flygskatten utformas så att den inte drabbar utveckling och tillväxt i norra Sverige och på Gotland.

### *Utskottets ställningstagande*

I dag bär flyget inte fullt ut samhällets miljökostnader bl.a. på grund av att flygbränsle som används i kommersiell lufttrafik är undantaget från skatt. I samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2006 uttalade utskottet att även luftfarten bör hjälpa till att minska skadliga utsläpp och uppfylla relevanta miljömål. Utskottet hade därför inte någon invändning mot regeringens aviserade planer på att införa en skatt på flygresor utformad som en skatt på transporterade passagerare. Dock ansåg utskottet att skatten borde utformas så det fanns möjligheter att ta regionalpolitiska hänsyn. Utskottet har inte ändrat inställning utan anser alltså att det är angeläget att arbetet med att minska olika trafikslags miljö- och klimatpåverkan även innefattar luftfarten.

Flera remissinstanser och motionärer är kritiska till att den nu föreslagna skatten, som baseras på antalet passagerare, saknar direkt koppling till utsläppsmängderna av koldioxid. Detta är förvisso riktigt men det betyder inte att en passagerarskatt behöver sakna miljöeffekt. Om skatten leder till att konsumenterna avstår från vissa flygresor eller väljer mer miljövänliga transportslag kan den på sikt leda till minskad klimatpåverkan. Enligt den konsekvensanalys som presenteras i propositionen skulle även ett byte till bil, där minst två personer samåker, leda till att koldioxidutsläppen minskar med omkring hälften jämfört med flygresan. I likhet med trafikutskottet och flertalet motionärer anser utskottet att det mest önskvärda dock vore att införa ekonomiska styrmedel som dels påverkar efterfrågan på flygresor och valet mellan olika transportsätt, dels ger flygbolagen incitament för att vidta miljöförbättrande åtgärder, t.ex. genom att välja en teknik som reducerar flygets negativa klimatpåverkan. Denna uppfattning delas också av regeringen som inom EU och ICAO verkar för att göra sådana styrmedel möjliga. Bland annat ingår Sverige i den arbetsgrupp som Europeiska kommissionen tillsatt för att närmare studera hur flyget kan inkorporeras i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Kommissionen avser att lägga fram ett förslag härom mot slutet av år 2006. Diskussioner förs också med ICAO för att uppnå att beskattning av flygbränsle blir tillåten internationellt.

Det är dock, som både regeringen och trafikutskottet påpekat, svårt att bedöma när ett handelssystem med utsläppsrätter som inkluderar flyget kan införas. Formellt sett kan det ske tidigast år 2008. När det gäller skatt på flygbränsle som används i kommersiell lufttrafik får medlemsstaterna enligt energiskattedirektivet endast beskatta flygbränsle på inrikesflygningar och i flygningar mellan olika EU-länder som slutit bilaterala avtal härom. Regeringen avser att tillsätta en utredning med uppgift att utreda förutsättningarna, lämpligheten och utformningen av en skatt på flygbränsle inom ramen för vad som är tillåtet enligt energiskattedirektivet.

Det kan således komma att ta tid innan ett system för handel med utsläppsrätter eller en beskattning av flygbränsle kan införas. Mot bakgrund härav och då utskottet anser att det är angeläget att redan nu minska

luftfartens klimatpåverkan tillstyrker utskottet regeringens förslag om att införa en flygskatt baserad på antalet passagerare. Om ett annat styrmedel, t.ex. handel med utsläppsätter, införs vill utskottet erinra om att det är regeringens avsikt att ersätta skatten på flygresor med det nya styrmedlet. Det sagda innebär att utskottet avstyrker yrkandena om avslag på propositionen som framställs i motionerna Sk20 yrkande 1, Sk21, Sk22, Sk24, Sk25, Sk26, Sk27 yrkande 1 samt motionerna T24 yrkande 8, T26 yrkande 2 och T27 yrkande 4.

Utskottet förutsätter att regeringen noga följer utvecklingen av flygskattens effekter för vissa regioner och återkommer till riksdagen om det visar sig nödvändigt med korrigerande åtgärder. Därmed avstyrks även motion Sk23. Motionerna N304 yrkande 10 och N383 yrkande 12 får i allt väsentligt anses tillgodosedda genom att flygresor till och från stödområde A och från stödområde B och Gotland är undantagna från skatteplikt. Det är därför inte påkallat med något uttalande från riksdagens sida. Motionerna avstyrks.

Utskottet delar också trafikutskottets bedömning om att motionerna Sk20 yrkande 2 och Sk27 yrkandena 2 och 3 är eller kommer att bli tillgodosedda genom att regeringen i olika sammanhang, inte minst inom EU, aktivt verkar för att gemensamma ekonomiska styrmedel mot flygets klimatpåverkan skall införas. Detsamma gäller motion Sk270. Motionerna avstyrks följaktligen.

I proposition 2005/06:125 Beskattning av visst hushållsavfall som förbränns föreslås ändringar i 3 kap. 1 § och 10 kap. 32 b § skattebetalningslagen (1997:483) som skall träda i kraft den 1 juli 2006 respektive den 1 januari 2007. I nu föreliggande proposition om flygskatt föreslås ändringar i samma lagrum. Med hänsyn till den osäkerhet som just nu råder om den exakta tidpunkten för ikraftträdandet föreslår utskottet att den föreslagna regleringen i skattebetalningslagen rörande flygskatten förs över till den nya lagen om skatt på flygresor för att på så sätt begränsa antalet lagar som berörs till en enda lag. Enklast görs detta genom att paragraf 10 i regeringens förslag till lag om skatt på flygresor ersätts med den av utskottet i bilaga 3 föreslagna lydelsen.

## Reservation

### **Skatt på flygresor (m, fp, kd, c)**

av Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m), Gunnar Andrén (fp), Jörgen Johansson (c), Stefan Hagfeldt (m), Anne-Marie Ekström (fp) och Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om skatt på flygresor och förslaget till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483) samt tillkänner för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att verka för att effektiva ekonomiska styrmedel kan införas. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:Sk20 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk21, 2005/06:Sk22, 2005/06:Sk24, 2005/06:Sk25, 2005/06:Sk26 och 2005/06:Sk27 yrkandena 1–3, bifaller delvis motionerna 2005/06:Sk270, 2005/06:T24 yrkande 8, 2005/06:T26 yrkande 2 och 2005/06:T27 yrkande 4 och avslår proposition 2005/06:190 och motionerna 2005/06:Sk23, 2005/06:N304 yrkande 10 och 2005/06:N383 yrkande 12.

#### *Ställningstagande*

Det finns enligt vår mening ingenting som talar för att en flygskatt med den schabloniserade utformning som regeringen föreslår kommer att medföra annat än försumbara effekter på miljön. Skatten, som baseras på antalet passagerare, har inte någon koppling till den faktiska bränsleförbrukningen och utsläppsmängderna av koldioxid. Den ger därmed inte något incitament för flygbolagen att vidta åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Inte heller ger skatten något incitament till flygbolagen att fylla planen genom färre, men mer fyllda, avgångar eftersom den är utformad som en passagerarskatt med ett fast belopp per resa. Den är heller inte utformad så att den stimulerar till teknikutveckling eftersom skatt ändå tas ut på flygresorna även om ett företag tar fram mer miljövänliga tekniker för flygningen.

Däremot bedömer vi att risken är stor för att skatten kommer att leda till en rad negativa trafikpolitiska, regionalpolitiska, näringspolitiska och fördelningspolitiska konsekvenser som Alliansens företrädare utförligt har redovisat i den avvikande meningen i trafikutskottets yttrandet (se bil. 4). I likhet med vad som anförs av Alliansen i trafikutskottet anser vi att det är bättre att vänta på ett fungerande system på EU-nivå eller globalt än att nu införa en illa utformad skatt i Sverige som inte ger några positiva miljöeffekter utan riskerar att hämma tillväxten och bidra till en accelererande

social och regional klyvning av landet. Särskilt märkligt är förslaget mot bakgrund av att arbete pågår inom EU för att inlemma luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsätter.

Med hänsyn till att statstödsfrågan ännu inte är prövad av EG-kommisionen och utgången av en sådan prövning får bedömas som i hög grad oviss saknas dessutom en grundbult i själva beredningen av förslaget, som redan av den anledningen bör avvisas av riksdagen. Att i ett ärende som detta överlåta åt regeringen att sätta lagstiftningen i kraft när regeringen vill strider mot riksdagens tidigare praxis och konstitutionsutskottets tidigare yttranden som går ut på att denna ikraftträdandeordning skall användas restriktivt.

Slutligen vill vi betona att vi också anser att det är angeläget att komma till rätta med luftfartens klimatpåverkan. Regeringen bör därför agera kraftfullt inom EU och i olika internationella sammanhang för att effektiva ekonomiska styrmedel skall kunna införas, dvs. sådana som är konkurrensneutrala och som ger tydliga incitament för flygbolagen att vidta miljöförbättrande åtgärder. Därigenom kan också en större acceptans för miljöförbättrande skatter uppnås. Vi anser följaktligen att riksdagen bör avslå propositionen och som sin mening ge regeringen till känna vad vi nu anför.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2005/06:190 Skatt på flygresor:*

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om skatt på flygresor,
2. lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483).

### Följdmotioner

*2005/06:Sk20 av Jörgen Johansson m.fl. (c):*

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2005/06:190.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att inlemma flygtransporter i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

*2005/06:Sk21 av Ulla Löfgren och Jan-Evert Rådström (båda m):*

Riksdagen avslår proposition 2005/06:190.

*2005/06:Sk22 av Björn Hamilton och Elizabeth Nyström (båda m):*

Riksdagen avslår proposition 2005/06:190.

*2005/06:Sk23 av Lilian Virgin (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om goda villkor för resor till och från Gotland.

*2005/06:Sk24 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):*

Riksdagen avslår regeringens förslag att införa skatt på flygresor i enlighet med vad som anförs i motionen.

*2005/06:Sk25 av Anders G Högmark (m):*

Riksdagen avslår proposition 2005/06:190.

*2005/06:Sk26 av Lennart Hedquist m.fl. (m):*

Riksdagen avslår regeringens förslag i enlighet med vad som anförs i motionen.

*2005/06:Sk27 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):*

1. Riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 2005/06:190 om skatt på flygresor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka inom EU för gemensamma ekonomiska styrmedel mot flygets klimatpåverkan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta hänsyn till att flygets utsläpp på hög höjd ger större klimatpåverkan än utsläpp på marken.

**Motioner väckta med anledning av prop. 2005/06:160***2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte äventyra de mindre flygplatsernas överlevnad genom införandet av en flygskatt.

*2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att någon flygskatt ej skall införas.

*2005/06:T27 av Anders G Högmark (m):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att snarast riva upp fattat beslut om att införa flygskatt.

**Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005***2005/06:Sk270 av Agne Hansson och Birgitta Carlsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av en internationell skatt på fossila flygbränslen av miljöskäl.

*2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den föreslagna flygskatten måste utformas så att den inte drabbar Norrlandsflyget.

*2005/06:N383 av Yvonne Ångström m.fl. (fp):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kompensation för flygskatten vad avser Norrland och Gotland.



BILAGA 2

# Regeringens lagförslag

## 2.1 Förslag till lag om skatt på flygresor

Härigenom föreskrivs följande.

### **Inledande bestämmelse**

**1 §** Skatt på flygresor (flygskatt) skall betalas till staten enligt denna lag.

### **Definitioner**

**2 §** I denna lag avses med

1. *flygföretag*: fysisk eller juridisk person som innehar tillstånd till luftfart i förvärvssyfte,

2. *ambulansflyg*: flygning med, eller i syfte att hämta, sjuk eller skadad person, blod, organ, medicinska förnödenheter eller medicinsk personal, där omedelbar och snabb transport är nödvändig,

3. *räddningsflyg*: flygning med uppgift att utföra räddningsinsatser enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,

4. *skolflyg*: flygverksamhet där ändamålet är pilotutbildning och flygningen utförs under ledning av en instruktör,

5. *transitpassagerare*: passagerare som ankommit till en flygplats och därifrån fortsätter flygresan med samma linjenummer, och

6. *destination inom Europa*: stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller Albanien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Färöarna, Grönland, Kroatien, Makedonien, Moldavien, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Serbien och Montenegro, Turkiet, Ukraina samt Vitryssland.

### **Skattepliktens omfattning**

**3 §** Flygskatt skall betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare.

### **Undantag från skatteplikt**

**4 §** Flygskatt skall inte betalas för passagerare som reser till en flygplats inom det stödområde A som anges i bilagan till lagen eller till Hagfors. Inte heller skall flygskatt betalas för passagerare som reser från en flygplats inom de stödområden A eller B som anges i bilagan till lagen eller från en flygplats på Gotland till en destination inom Europa.

Första stycket gäller inte för passagerare som reser i flygplan som används för statsflyget.

**5 §** Flygskatt skall inte betalas för passagerare som reser i

1. flygplan som ägs eller brukas av en annan stat och inte används i kommersiellt syfte,
  2. flygplan som används av Kustbevakningen eller av Försvarsmakten, eller
  3. ambulansflyg, räddningsflyg eller skolflyg.
- Första stycket 2 gäller inte när flygplanet används för statsflyget.

**6 §** Flygskatt skall inte betalas för

1. barn under två år,
2. transitpassagerares fortsatta flygresa,
3. flygande personal som, utan att tjänstgöra ombord, gör en tjänsteresa i anslutning till tjänsteutövning, eller
4. passagerare som på grund av tekniska störningar, väderförhållanden eller andra oförutsedda händelser inte har nått destinationsflygplatsen och som medföljer vid förnyad start.

### **Skattskyldighet**

**7 §** Skattskyldig är det flygföretag som utför flygningen.

Om flygningen utförs av någon annan än ett flygföretag är denne skattskyldig.

### **Skattskyldighetens inträde**

**8 §** Skattskyldigheten inträder när flygplanet lyfter från en svensk flygplats.

### **Skattesatser**

**9 §** Flygskatten tas ut med 94 kronor per passagerare som reser till en destination inom Europa och med 188 kronor per passagerare som reser till en annan destination.

### **Förfarandet**

**10 §** Regler för förfarandet vid beskattningen finns i skattebetalningslagen (1997:483).

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Skatt tas dock inte ut för flygresa som har beställts för en namngiven passagerare minst en kalendermånad före den dag lagen träder i kraft.

*Bilaga***Stödområde A***Norrbottnens län:*

Arvidsjaurs, Arjeplogs, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Pajala, Älvsbyns, Överkalix och Övertorneå kommuner samt Edefors och Gunnarsbyns församlingar i Bodens kommun och f.d. Markbygdens kyrkobokföringsdistrikt i Piteå kommun.

*Västerbottnens län:*

Bjurholms, Dorotea, Lycksele, Malå, Norsjö, Sorsele, Storumans, Vilhelmina, Vindelns och Åsele kommuner samt Fällfors, Jörns och Kalvträsk församlingar i Skellefteå kommun.

*Jämtlands län:*

Bergs, Bräcke, Härjedalens, Krokoms, Ragunda, Strömsunds, Åre och Östersunds kommuner.

*Västernorrlands län:*

Sollefteå och Ånge kommuner, Holms och Lidens församlingar i Sundsvalls kommun samt Anundsjö, Björna, Skorpedes och Trehörningsjö församlingar i Örnsköldsviks kommun.

*Gävleborgs län:*

Ljusdals kommun.

*Dalarnas län:*

Malungs, Orsa, Vansbro och Älvdalens kommuner samt Venjans och Våmhus församlingar i Mora kommun.

*Värmlands län:*

Torsby kommun.

**Stödområde B***Norrbottnens län:*

Bodens kommun utom Edefors och Gunnarsbyns församlingar, Luleå kommun och Piteå kommun utom f.d. Markbygdens kyrkobokföringsdistrikt.

*Västerbottnens län:*

Nordmalings, Robertsfors, Umeå och Vännäs kommuner samt Skellefteå kommun utom Fällfors, Jörns och Kalvträsk församlingar.

*Västernorrlands län:*

Hämösands, Kramfors och Timrå kommuner samt Sundsvalls kommun utom Holms och Lidens församlingar och Örnsköldsviks kommun utom Anundsjö, Björna, Skorpedes och Trehörningsjö församlingar.

*Gävleborgs län:*

Bollnäs, Hudiksvalls, Nordanstigs, Ovanåkers, Söderhamns samt Hofors kommuner.

*Dalarnas län:*

Ludvika och Smedjebackens kommuner samt Mora kommun utom Venjans och Våmhus församlingar och Ore församling i Rättviks kommun samt Avesta kommun.

*Västmanlands län:*

Fagersta, Norbergs och Skinnskattebergs kommuner.

*Örebro län:*

Hällefors, Karlskoga, Degerfors, Laxå och Ljusnarsbergs kommuner.

*Värmlands län:*

Arvika, Eda, Filipstads, Hagfors, Munkfors, Sunne, Kristinehamns, Storfors, Årjängs och Säffle kommuner.

*Västra Götalands län:*

Bengtsfors, Dals-Eds, Karlsborgs och Åmåls kommuner.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 §, 3 kap. 1 § och 10 kap. 32 b § skattebetalningslagen (1997:483) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller vid bestämmande, debitering, redovisning och betalning av

1. sådan skatt eller avgift som avses i 1 kap. 1 § första stycket taxeringslagen (1990:324),
2. avgift enligt socialavgiftslagen (2000:980),
3. skatt enligt lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster,
4. begravningsavgift enligt begravningslagen (1990:1144),
5. skatt enligt mervärdesskattelagen (1994:200),
6. avgift enligt lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, och
7. avgift som avses i lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.

Lagen gäller även, om inte annat särskilt anges, vid bestämmande, debitering, redovisning och betalning av punktskatt. Med punktskatt avses i denna lag skatt enligt

1. lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
2. lagen (1972:820) om skatt på spel,
3. lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,
4. lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,
5. 2 § första stycket 6 lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel,
6. lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,
7. lagen (1991:1482) om lotteriskatt,
8. lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m.,
9. lagen (1994:1563) om tobaksskatt,
10. lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
11. lagen (1994:1776) om skatt på energi,
12. lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,
13. lagen (1999:673) om skatt på avfall, *och*
13. lagen (1999:673) om skatt på avfall,
14. lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, *och*
14. lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, *och*
15. lagen (2006:000) om skatt på flygresor.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:400.

**3 kap.**1 §<sup>2</sup>

Skatteverket skall registrera

1. den som är skyldig att göra skatteavdrag enligt 5 kap. eller betala arbetsgivaravgifter,

2. den som är skattskyldig enligt mervärdesskattelagen (1994:200), med undantag av en sådan mervärdesskattegrupp som avses i 6 a kap. 1 § mervärdesskattelagen och av den som är skattskyldig endast på grund av förvärv av sådana varor som anges i 2 a kap. 3 § första stycket 1 och 2 nämnda lag,

3. den som är grupphuvudman,

4. den som har rätt till återbetalning av ingående mervärdesskatt enligt 10 kap. 9–13 §§ mervärdesskattelagen,

5. den som gör sådant gemenskapsinternt förvärv som är undantaget från skatteplikt enligt 3 kap. 30 d § första stycket mervärdesskattelagen,

6. den som är skattskyldig och redovisningsskyldig enligt lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, och

7. den som är skattskyldig enligt

a) lagen (1972:820) om skatt på spel,

b) 4 § första stycket 1 lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,

c) lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,

d) lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,

e) lagen (1991:1482) om lotteriskatt,

f) 10, 13 eller 15 § eller 16 § första stycket eller 38 § 1 lagen (1994:1563) om tobaksskatt,

g) 9, 12, 14 eller 15 § lagen (1994:1564) om alkoholskatt,

h) 4 kap. 3, 6, 8 eller 9 § eller 12 § första stycket 1 eller 11 kap. 5 § första stycket 1 eller 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi,

i) lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,

j) lagen (1999:673) om skatt på avfall, *eller*

j) lagen (1999:673) om skatt på avfall,

k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, *eller*

l) 7 § första stycket lagen (2006:000) om skatt på flygresor

**10 kap.**32 b §<sup>3</sup>

Den som är skattskyldig enligt lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m. *eller* 4 § första stycket 2 eller 3 lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel skall redovisa skatten i en särskild skattedeklaration för varje skattepliktig händelse. Deklarationen

Den som är skattskyldig enligt lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., 4 § första stycket 2 eller 3 lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel *eller* 7 § *andra stycket* lagen (2006:000) om skatt på flygresor, skall redovisa skatten i en särskild skattedeklara-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2003:664.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2002:400.

skall lämnas in senast 25 dagar efter den skattepliktiga händelsen. tion för varje skattepliktig händelse. Deklarationen skall lämnas in senast 25 dagar efter den skattepliktiga händelsen.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

BILAGA 3

## Utskottets lagförslag

### Förslag till lag om skatt på flygresor

*Regeringens förslag*

*Utskottets förslag*

10 §

*Regler för förfarandet vid beskattning finns i skattebetalningslagen (1997:483).*

*Bestämmelserna i skattebetalningslagen (1997:483) gäller vid bestämmande, debitering, redovisning och betalning av flygskatt. Den som är skattskyldig enligt 7 § första stycket skall registreras enligt 3 kap. 1 § skattebetalningslagen. Den som är skattskyldig enligt 7 § andra stycket skall redovisa skatten i en särskild skattedeclaration enligt 10 kap. 32 b § skattebetalningslagen.*



BILAGA 4

## Trafikutskottets yttrande 2005/06:TU6y

## Skatt på flygresor

---

### Till skatteutskottet

Skatteutskottet beslutade den 20 april 2006 att bereda trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2005/06:190 Skatt på flygresor jämte eventuella motioner.

I sitt yttrande tar trafikutskottet upp propositionens yrkande 1. Lag om skatt på flygresor samt följdmotionerna i relevanta delar. Vidare behandlas följande motionsförslag om skatt på flygresor som har väckts med anledning av proposition 2005/06:160 Moderna transporter och som med detta yttrande överlämnas till skatteutskottet.

- 2005/06:T24 yrkande 8
- 2005/06:T26 yrkande 2
- 2005/06:T27 yrkande 4

# Utskottets överväganden

## Propositionen

I propositionen förslås att en skatt på flygresor skall införas, utformad som en skatt på transporterade passagerare. Såsom motiv för skatten anges behovet av att begränsa luftfartens klimatpåverkan.

Det hänvisas till att regeringen i budgetpropositionen för år 2006 aviserade en skatt på flygresor som ett led i den gröna skatteväxlingen; skatten beräknades inbringa ca 1,44 miljarder kronor per år i bruttoskatteintäkter och en periodiserad nettoeffekt på 1,16 miljarder kronor per år. I den nu framlagda propositionen anmäls att beräkningarna visar något lägre intäkter, nämligen 1,41 miljarder kronor i bruttoskatteintäkter och en periodiserad nettoeffekt på 1,14 miljarder kronor.

Flygskatt skall betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. I lagen om skatt på flygresor definieras vissa begrepp, däribland flygföretag. Även begreppet destination inom Europa definieras, och det anges innefatta även utomeuropeiska delar av de angivna länderna. Skattskyldig skall det flygföretag som utför flygningen vara.

Vissa undantag skall gälla. Bland annat skall flygskatt inte betalas för passagerare som reser *till* en flygplats inom det stödområde A som anges i bilagan till lagen eller i Hagfors respektive *från* en flygplats inom de stödområden A eller B, som anges i bilagan till lagen, eller Gotland till en destination inom Europa. De föreslagna undantagen från passagerarskatten kan anses som ett statligt stöd enligt EG-rätten och kräver ett godkännande av Europeiska kommissionen för att bli gällande. Enligt regeringens bedömning kommer stödet att anses förenligt med berörda regler i EG-fördraget (art. 87 c). Det hänvisas även till meddelande från kommissionen om riktlinjer för finansiering av flygplatser m.m. En ansökan kommer att tillställas kommissionen under våren 2006.

Flygskatten skall tas ut med 94 kr per passagerare som reser till en destination inom Europa och med 188 kr per passagerare som reser till en annan destination.

Lagen om skatt på flygresor föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

## Motionerna

### *Moderata samlingspartiet*

Avslag på propositionen yrkas i motion 2005/06:Sk26 av Lennart Hedquist m.fl. Motionärerna anser att alla transportslag skall bära sina kostnader, även de som är förenade med negativ miljöpåverkan. Det framlagda förslaget får enligt motionärernas mening endast marginella effekter på miljön,

medan risken är stor att man bland allmänheten får mindre acceptans för miljöförbättrande skatter. Flyget är nödvändigt för att skapa bättre förutsättningar för arbetsmarknaden, det regionalpolitiska perspektivet och besöksnäringen.

Även i motion 2005/06:Sk22 av Björn Hamilton och Elizabeth Nyström föreslås avslag. De hänvisar till att Konkurrensverket och Energimyndigheten anser att skatten snarare skulle hota miljön. Framför allt befarar de att turistindustrin skadas.

Motion 2005/06:Sk25 av Anders G Högmark innehåller också ett yrkande om avslag. Motionären anser att Sverige – såsom ett geografiskt stort men glest befolkat land – är beroende av flyget för tillväxt och välfärd i hela Sverige. Han pekar på att Danmark valt att avskaffa sin flygskatt, och de anser att detta kan innebära konkurrensnedvridande effekter till nackdel för framför allt södra Sverige. När det gäller miljöeffekter kritiserar förslaget för att sakna koppling till den faktiska bränsleförbrukningen. Dessutom hänvisas till beräkningar av Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) enligt vilka mer än 50 % av de inrikesflygresor som förväntas försvinna kommer att ersättas med bilresor enligt beräkningar av Sika. Motionären förordar ett system med handel för utsläppsrätter som ett kostnadseffektivt alternativ.

Avslag yrkas även i motion 2005/06:Sk21 av Ulla Löfgren och Jan-Evert Rådström. Kritiken går ut på att bestämmelserna inte innebär något incitament för flygbolagen att vida åtgärder för att minska flygets miljöbelastning; även om ett flygbolag skulle utveckla en mer miljövänlig teknik kvarstår skatten oförändrad. Att antalet fyllda flygstolar minskar marginellt bidrar inte heller till att det blir färre flygplan i luften, sägs det vidare. Däremot är sannolikheten stor att de personer som skulle ha suttit i dessa stolar i stället väljer bilen.

I motion 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. sägs att flygskatten inte bör införas eftersom den kan medföra en försämrad trafik samtidigt som en miljöstyrande effekt uteblir. Särskilt hårt skulle skatten slå mot flyglinjer med svagt reseunderlag och mot landets mindre flygplatser (yrkande 2).

Skatten kommer generellt att drabba de mindre flygplatserna hårt, anser Anders G. Högmark i motion 2005/06:T27. Särskilt utsatta blir Sturup och Västerås flygplatser, eftersom lågprisaktörer kommer flytta sin verksamhet från dessa flygplatser. Detta kommer i sin tur att innebära väsentliga bortfall av intäkter inom besöksnäringen och betydligt färre arbetstillfällen. En flygskatt bör inte ingå i en modern luftfartspolitik är slutsatsen (yrkande 4).

### *Folkpartiet liberalerna*

Avslag på propositionen yrkas i motion 2005/06:Sk27 av Anna Grönlund Krantz m.fl. Motionärerna anser att den föreslagna skatten saknar direkt koppling till miljöeffekter. Å andra sidan har den en rad nackdelar. Skat-

ten skulle slå hårt mot flyglinjer med svagt reseunderlag och mot landets mindre flygplatser. Vidare skulle främst privatresenärer drabbas, men även näringslivets förutsättningar i många delar av landet kommer att försämrats, menar motionärerna. Risken är också att flygtrafiken flyttar från Sturup till Kastrup. Motionärerna hänvisar också till Lagrådets kritik, bl.a. med avseende på förslaget förenlighet med EG-rättens statsstödsregler (yrkande 1).

Sverige bör inom EU verka för gemensamma ekonomiska styrmedel mot flygets klimatpåverkan. Motionärerna förordar skatt på flygbränsle eller handel med utsläppsrätter, som de anser har en mer direkt koppling till en sådan klimatpåverkan. Sammanfattningsvis anser de att det är bättre att vänta på ett fungerande system på EU-nivå än att Sverige – och dessutom ensidigt – i dag inför ett dåligt system (yrkande 2).

I valet av styrmedel bör man ta hänsyn till att flygets utsläpp på högre höjd ger större klimatpåverkan än på marken, framhåller motionärerna (yrkande 3).

### *Kristdemokraterna*

I motion 2005/06:Sk24 av Lars Gustafsson m.fl. yrkas avslag på propositionen. Miljömässigt har skatten samma effekt som ett slag i luften, anför de. Däremot skulle den slå hårt mot dels enskilda människor med lägre inkomster, dels näringslivet och därmed sysselsättningen på en rad orter i landet. Vidare anser man det vara anmärkningsvärt att riksdagen beslutade om intäkterna från skatten i december 2005, dvs. innan förslaget var färdigutrett.

I motion 2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson framhålls att man inte skall äventyra de mindre flygplatsernas överlevnad genom införandet av en flygskatt. Regeringens förslag kommer att minska resandet, vilket kommer att påverka även Axamo flygplats negativt, hävdar motionärerna. Det är anmärkningsvärt att regeringen tänker utforma skatten som ett fast belopp per resa, vilket får till följd att låginkomsttagare drabbas hårdast. Näringslivet i Jönköpings län – liksom i övriga Sverige – är på grund av långa avstånd inom landet och till viktiga regioner utomlands extremt beroende av frekventa och kostnadseffektiva transporter. Den nya flygskatten innebär risk för en hämmad tillväxt men också för en accelererande social och regional klyvning av Sverige (yrkande 8).

### *Centerpartiet*

Likåsa i motion 2005/06:Sk20 av Jörgen Johansson m.fl. yrkas avslag på propositionen. Grundläggande krav på en miljöskatt är att den har en miljöstyrande effekt, anför motionärerna. Förslaget allvarliga brister kan snarare medföra extra miljöbelastning. Samtidigt kommer färre transporter att utföras inom landet, vilket är märkligt mot bakgrund av uttalandena i vårpropositionen år 2006 om viljan att satsa på turismen i landet. Vidare hävdas att flygtrafiken kommer att försvinna från många regionala flygplat-

ser utan att alternativa resmöjligheter erbjuds, vilket innebär en väsentligt mycket sämre situation för näringslivet. Motionärerna saknar vidare en fördelningspolitisk analys avseende olika resenärsgupper. Skatten torde i praktiken ha tillkommit av fiskala skäl snarare än miljöstyrande (yrkande 1).

För att komma tillrätta med flygets miljöbelastning förordar motionärerna i stället att flygtransporterna inlemmas i EU:s system för handel med utsläppsrätter, då ett sådant system skulle tillgodose kraven på såväl ett tydligt incitament som konkurrensneutralitet (yrkande 2).

### *Socialdemokraterna*

I motion 2005/06:Sk23 av Lilian Virgin begärs att riksdagen gör ett uttalande om goda villkor för resor till och från Gotland. Vikten av regionförstoring av Gotland när det gäller arbetsmarknaden betonas, inte minst för att underlätta för de till Gotland lokaliserade myndigheterna. Även turistnäringens behov bör beaktas. Motionären hänvisar till att man i gemenskapslagstiftningen på olika sätt har uppmärksammat de geografiska lägesnackdelar som är förenade med öar. Hon utgår från att regeringen noggrant kommer att följa flygskattens effekter för Gotland, och att en omprövning av beslutet kan göras om konsekvenserna visar sig negativa.

## **Kompletterande uppgifter**

### *Luftfartens miljöpåverkan m.m.*

Luftfarten har åren 1999–2005 utvecklats enligt följande (miljoner passagerare på Luftfartsverkets flygplatser):

	<b>Utrikes</b>	(därav Euro- pa)	(därav övr. världen)	<b>Inrikes</b>	<b>Totalt</b>
<b>1999</b>	14,6	13,4	1,1	14,3	28,9
<b>2000</b>	15,8	14,3	1,4	15,0	30,8
<b>2001</b>	15,6	14,3	1,3	14,8	30,4
<b>2002</b>	14,3	13,3	1,0	13,7	28,0
<b>2003</b>	13,4	12,3	1,0	12,7	26,1
<b>2004</b>	14,4	13,0	1,4	13,1	27,5
<b>2005</b>	15,2	13,5	1,7	13,6	28,8

Källa: Luftfartsverket.

Luftfarten beräknas svara för omkring 3 % av de sammanlagda utsläppen av växthusgaser. Utsläppen från flyget ökar snabbare än i någon annan sektor. De utsläpp till luft från luftfarten som anses påverka klimatet är koldioxid, kväveoxider, vattenånga och partiklar av visst slag. I förhållande till övriga transportslag uppgår luftfartens utsläpp av koldioxid till 8 % och kväveoxider till 4 %.

Koldioxid är den viktigaste växthusgasen på grund av de stora kvantiteter som släpps ut men också genom att den kvarstannar länge i atmosfären. Ökade koncentrationer har en känd direkt effekt på uppvärmningen av jordytan. Koldioxid kan bara minskas genom lägre förbrukning av fossila bränslen.

Utsläpp av kväveoxider har två indirekta klimateffekter. Dels produceras ozon under inflytande av solljus, dels kan de reducera den atmosfäriska koncentrationen av metan. Nettoresultatet är att ozonet dominerar metaneffekten, vilket medför en uppvärmning av jordytan.

Vattenånga till följd av utsläpp från flygplan har en direkt växthuseffekt men anses ha en liten effekt eftersom den försvinner snabbt. Men utsläppt på hög höjd kan den framkalla kondensationsstråk, vilket tenderar att värma jordytan. Dessutom kan sådana även utvecklas till cirrusmoln, som misstänks ha en signifikant uppvärmningseffekt.

Svavel- och sotpartiklar har en i detta sammanhang mindre betydelse för växthuseffekten. Svavel reflekterar strålning och har en viss kylande effekt och kan påverka bildandet av och egenskaper hos moln. Sot absorberar värme och har en uppvärmande effekt.

### *Arbetet inom EU*

Det s.k. Kyotoprotokollet omfattar enbart inrikesflyg. Mot denna bakgrund angavs i EU:s sjätte miljöhandlingsprogram att EU avsåg vidta egna åtgärder för att minska utsläppen från den internationella luftfarten om sådana regler inte hade antagits inom ICAO år 2002. Då detta inte blev fallet presenterade kommissionen hösten 2005 ett meddelande om en strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från flygtrafiken (KOM(2005) 459 Minskning av flygets klimatpåverkan).

Kommissionen befarar att ökningarna av växthusgaserna från flyget kommer att uppväga utsläppsminskningarna på andra håll och därmed undergräva EU:s möjligheter att leva upp till kraven i Kyotoprotokollet. Enligt kommissionen är den mest lovande metoden för att åstadkomma utsläppsminskningar att inlemma luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Inom handelssystemet skall ett tak sättas för flygets utsläpp av koldioxid. Därefter tilldelas flygbolagen utsläppsrätter under detta tak. De bolag som minskar sina utsläpp kan sälja rätter till bolag som släpper ut mer än de har lov till. På så sätt får bolagen ett incitament att sträva efter för att minska sin egen klimatpåverkan. För att man skall få så stor effekt som möjligt bör samtliga flygningar från flygplatser i EU omfattas av systemet. Det innebär således att flygbolag utanför EU skall behandlas på samma sätt som EU-baserade flygbolag. Kommissionen anser inte att de EU-baserade flygbolagens konkurrenskraft kommer att påverkas i någon större utsträckning. Inte heller beräknas systemet få några större konsekvenser i fråga om tillväxten i flygsektorn och biljettpriserna. Vidare bör

systemet ta hänsyn till flygets samtliga klimatpåverkande utsläpp, dvs. inte bara koldioxid utan även kväveoxider och de mindre allvarliga utsläppen av vattenånga och partiklar av sulfat och sot skall beaktas.

Samtidigt pågår arbetet i EU på att minska flygets miljöpåverkan genom andra åtgärder såsom högre prioritering av forskning om renare luftfart inom det sjunde ramprogrammet, effektivisering av luftrummet (bl.a. genom Single European Sky) och mer enhetlig tillämpning av energibe-  
skattning.

### **Trafikutskottets ställningstagande**

Trafikutskottet erinrar inledningsvis om att såväl tillgänglighet och regional utveckling som miljö ingår bland de sex transportpolitiska delmål som riksdagen beslutade om år 1998, och som nu är föremål för en viss revidering i den transportpolitiska propositionen (prop. 2005/06:160) Moderna transporter som för närvarande bereds inom trafikutskottet. Vidare vill utskottet påminna om den nyligen framlagda propositionen (prop. 2005/06:172) Nationell klimatpolitik i global samverkan, i vilken regeringen redovisar sin bedömning att utsläppen av koldioxid från transportsektorn till år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå.

Trafikutskottet anser att flyget har en viktig roll i transportsystemet. Det har en i många fall avgörande betydelse för att tillgodose kraven på tillgänglighet och regional utveckling och därmed tillväxt och sysselsättning i hela landet. Enligt trafikutskottets mening är det emellertid angeläget att arbetet med att minska transporternas miljö- och klimatpåverkan även innefattar luftfarten. Särskilt bör åtgärderna inriktas på det slags flyg som mest bidrar till en sådan negativ miljöpåverkan och där åtgärderna sålunda får störst effekt. Samtidigt finns det skäl att påminna om att flyget i vissa fall kan ha en miljöfördel jämfört med andra transportslag. Det är således viktigt att man vid valet av åtgärder väger in samtliga faktorer av relevans för att man skall kunna uppnå de optimala effekterna.

I den föreliggande propositionen föreslås en flygskatt, utformad som en skatt på passagerare. I likhet med regeringen anser trafikutskottet att mest önskvärt vore sådana ekonomiska styrmedel som påverkar efterfrågan på flygandet och valet mellan olika transportsätt samt bidrar till en teknikutveckling för minskad miljöpåverkan och bränsleförbrukning.

Trafikutskottet konstaterar att regeringen inom såväl EU som den internationella flygorganisationen (International Civil Aviation Organization, ICAO) arbetar för att möjliggöra införandet av sådana styrmedel, såsom ett handelssystem för utsläppsrätter och en skatt på flygbränsle, där det nu skapats förutsättningar för ett gemensamt europeiskt system för miljödifferentierade landningsavgifter. Vidare avser regeringen – mot bakgrund av förutsättningarna enligt EG:s energiskattedirektiv, tillsätta en utredning

med uppgift att utreda förutsättningar, lämplighet och utformning av en skatt på flygbränsle för inrikes flygningar i Sverige samt mellan medlemsstater på grundval av bilaterala avtal.

I sammanhanget vill trafikutskottet vidare erinra om det arbete som Luftfartsverket på olika sätt bedriver för att minska luftfartens miljöpåverkan. För att stimulera flygbolagen att investera i nyare plan med renare motorer har Luftfartsverket infört differentierade start- och landningsavgifter. Även åtgärder för att minska utsläppen från marktransporterna har vidtagits. Vidare gör Luftfartsverket satsningar på att bli klimatneutralt. Arbetet bedrivs bl.a. genom medlemskap i Business Leader Initiative on Climate Change (BLICC), vars syfte är att långsiktigt och på bred front minska företagens klimatpåverkan. Innebörden är att de kommer att kompensera sina utsläpp av växthusgaser med inköp av certifikat som visar att utsläppsminskningar har skett på annat håll.

Vad beträffar det nu aktuella förslaget om en flygskatt kan, som regeringen påpekar, en viss överströmning av resenärer från Sturup till Kastrup bli följden. Inte minst kan detta inträffa mot bakgrund av att man i Danmark på sikt avser att avskaffa sin passagerarskatt. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer utvecklingen i detta avseende och återkommer till riksdagen om systemet visar sig ge icke önskvärda effekter som påkallar korrigerande åtgärder. Samma bör även gälla effekterna för Gotland.

Ett system med utsläppsrätter kan formellt sett införas tidigast år 2008, dvs. det år då nästa period för med handel för utsläppsrätter inom EU inleds. Kommissionen kommer att senast den 30 juni 2006 redovisa en rapport om erfarenheterna av handelssystemet. Förslag kan härvid komma om att ytterligare växthusgaser och sektorer, bl.a. transportsektorn, kan omfattas av systemet. Sådana ändringar avser främst perioden 2013–2017. Med hänvisning till att det således kan komma att ta tid innan effektiva styrmedel kan införas, ansluter sig trafikutskottet till regeringens förslag om införande av en flygskatt baserad på antalet passagerare. Utskottet vill emellertid betona vikten av att skatten på flygresor ersätts i samband med att exempelvis ett system med utsläppsrätter införs.

Därmed avstyrker utskottet för sin del det förslag om avslag på propositionen som framställt i motionerna 2005/06:Sk20 yrkande 1 (c), 2005/06:Sk21 (m), 2005/06:Sk22 (m), 2005/06:Sk24 (kd), 2005/06:Sk25 (m), 2005/06:Sk26 (m), 2005/06:Sk27 yrkande 1 (fp), 2005/06:T24 yrkande 8 (kd), 2005/06:T26 yrkande 2 (m) och 2005/06:T27 yrkande 4 (m). Även motion 2005/06:Sk23 (s) avstyrks.

Såsom har anförts i det föregående anser trafikutskottet – i likhet med vad som anförs motionsledes – att det är angeläget att införa effektiva ekonomiska styrmedel. Mot bakgrund av att Sverige i olika sammanhang, inte minst inom EU, driver arbetet aktivt finner utskottet för sin del att motionerna 2005/06:Sk20 (c) yrkande 2 (c) och 2005/06:Sk27 (fp) yrkandena 2 och 3 (fp) är eller kommer att bli tillgodosedda. De avstyrks således.



Stockholm den 4 maj 2006

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s), Krister Hammarbergh (m) och Tuve Skånberg (kd).

## Avvikande mening

### **Avvikande mening (m, fp, kd, c)**

Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Krister Hammarbergh (m) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Sverige – såsom ett geografiskt stort, men glest befolkat land – är beroende av transporter och alla transportslag för tillväxt och välfärd i hela landet. Vidare är Sverige – på grund av långa avstånd inom landet och till viktiga regioner utomlands extremt beroende av frekventa och kostnadseffektiva transporter. Vi anser att alla transportslag skall bära sina kostnader, även de som är förenade med negativ miljöpåverkan.

Flyget är nödvändigt för att skapa bättre förutsättningar för arbetsmarknaden, det regionalpolitiska perspektivet och besöksnäringen.

Regeringen har nu lagt fram ett förslag till flygskatt för att – som man hävdar – minska flygets miljöpåverkan. Enligt vår mening kommer emellertid åtgärden, utformad som en flygskatt på passagerarna, endast att innebära marginella effekter på miljön. Skatten har nämligen inte någon koppling till den faktiska bränsleförbrukningen och innebär inte något incitament för flygbolagen att vidta åtgärder för att minska flygets miljöbelastning. Även om ett flygbolag skulle utveckla en mer miljövänlig teknik kvarstår skatten således oförändrad.

Däremot är risken påtaglig för skadliga effekter av olika slag. Vår kritiska uppfattning delas av en rad – i sammanhanget tunga – remissinstanser. Konkurrensverket och Energimyndigheten anser sålunda att skatten snarare skulle hota miljön.

Att antalet fyllda flygstolar minskar marginellt bidrar knappast till att det blir färre flygplan i luften. Däremot är sannolikheten stor att de personer som skulle ha suttit i dessa stolar i stället väljer bilen. Detta bekräftas genom de beräkningar som Sika har gjort: ca 50 % av de inrikesflygresor som förväntas försvinna kommer att ersättas med bilresor.

Enligt vår mening skulle flygskatten slå hårt mot enskilda människor. Hårdast träffar den människorna med lägre inkomster eftersom skatten är utformad som ett fast belopp per resa. I propositionen saknas en fördelningspolitisk analys avseende olika resenärsgupper.

Även näringslivet och därmed sysselsättningen på en rad orter i landet kommer att påverkas negativt. Särskilt kan vissa näringsgrenar skadas. Vi har bl.a. turistnäringen i åtanke, en bransch som ju regeringen i andra sammanhang säger sig värna om. Detta är desto mer allvarligt som denna bransch numera representerar en stor tillväxtpotential.

Regionalt kan konkurrensnedvridande effekter uppstå. Särskilt hårt skulle skatten slå mot flyglinjer med svagt reseunderlag och mot landets mindre flygplatser. Några alternativa resmöjligheter erbjuds heller inte, vil-

ket innebär en väsentligt mycket sämre situation för näringslivet. Ett exempel är Västerås, som kan drabbas genom att lågprisaktörer kommer att flytta sin verksamhet. Även förutsättningarna vid Axamo flygplats äventyras. När det gäller effekterna i södra Sverige blir det sannolikt en överströmning av passagerare från Sturup till Kastrup. Denna effekt kan komma att förstärkas genom att Danmark har valt att avskaffa sin flygskatt. Sturups hittillsvarande passagerare kommer troligen att i stället ta bilen eller tåget till Kastrup.

Vi anser det också anmärkningsvärt att regeringen – i strid med intentionerna i riksdagsordningen – i budgetpropositionen hösten 2005 förelade riksdagen ett förslag för beräkning av intäkterna från skatten innan förslaget ens var färdigutrett. Frågan om skatteförslagets förenlighet med EG-rättens statsstödsregler är heller inte färdigberedd.

Ytterligare en negativ effekt av förslaget är att man bland allmänheten får mindre acceptans för miljöförbättrande skatter, detta eftersom förslaget miljömässigt kan betecknas som ett slag i luften.

Sammantaget vill vi betona att en flygskatt av detta slag inte bör ingå i en modern luftfartspolitik. Den nya flygskatten ger således inga positiva miljöeffekter samtidigt som den riskerar att hämma tillväxten och bidra till en accelererande social och regional klyvning av Sverige, vilket knappast är förenligt med delmålen om tillgänglighet och regional utveckling. Skatten torde i praktiken ha tillkommit av fiskala skäl snarare än miljöstyrande.

Vi vill återigen betona vikten av att man kommer till rätta med flygets miljöbelastning. Det är emellertid enligt vår uppfattning bättre att vänta på ett fungerande system på EU-nivå än att Sverige – och dessutom ensidigt – i dag inför ett dåligt system. I valet av styrmedel bör hänsyn också tas till att flygets utsläpp på högre höjd ger större klimatpåverkan än på marken. I stället förordar vi att regeringen inom EU agerar kraftfullt och verkar för att systemet med handel för utsläppsrätter blir verklighet så snart som möjligt. Genom ett sådant kostnadseffektivt system kan man – förutom miljöeffekter – åstadkomma såväl ett tydligt incitament som konkurrensneutralitet. Även skatt på flygbränsle kan vara tänkbart.

Vi anser mot denna bakgrund att skatteutskottet bör avstyrka förslaget.