



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 konkurrensnedvidande 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 förslagets 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

Likaså 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. Förslagets 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):

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

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 skatteförslaget 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.