|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2017/05555/MRT |
|  |  |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:1886 av Nina Lundström (L) Chicagokonventionen och bränsleskatter

Nina Lundström har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att Chicagokonventionen ska revideras så att Icao kan anpassa regler som medger beskattning av icke miljöanpassad flygfotogen.

Det är riktigt som Nina Lundström påpekar att Chicagokonvention för närvarande hindrar beskattning av flygbränsle för den internationella luftfarten och jag delar uppfattningen att det vore önskvärt att detta beskattningsförbud togs bort. Ett ytterligare hinder mot beskattning av flygbränsle är alla de bi- och multilaterala luftfartsavtal som innehåller förbud mot beskattning, baserat på Chicagokonventionens bestämmelser.

I den flygstrategi, som regeringen antog i januari i år, betonas att Sverige ska vara pådrivande i EU och Icao för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Möjligheten att införa en skatt på flygbränsle har diskuterats flera gånger i Icao, som ett alternativ för att reglera det internationella flygets klimatpåverkan. Dessvärre saknas det för närvarande ett brett stöd bland Icao:s medlemsstater för att göra de erforderliga ändringarna av Chicagokonventionen. I stället har Icao valt att införa ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget, kallat CORSIA, som i korthet innebär att det sätts ett tak för flygets koldioxidutsläpp.

Regeringen är fullt medveten om de stora svårigheter som föreligger med att få till stånd en ändring av Chicagokonventionen, men kommer att fortsätta vara pådrivande i bl.a. Icao för överenskommelser som minskar flygets klimatpåverkan.

Stockholm den 12 september 2017

Tomas Eneroth