|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr Fi2017/02551/SE | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Finansdepartementet** |
| Finansministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:1512 av Jesper Skalberg Karlsson (M) Ny nationell flygskatt

Jesper Skalberg Karlsson har frågat mig om förslaget till en ny nationell flygskatt är i enlighet med Miljömålsberedningens förslag om att fokusera på skärpta och samordnade styrmedel inom EU, utforma politik som är kostnadseffektiv och dessutom inte föreslå styrmedel som motverkar varandra.

Syftet med att införa en skatt på flygresor är att flygets klimatpåverkan ska minska. Genom en skatt kan flyget i högre utsträckning bära sina klimatkostnader. Skatten ska dessutom motivera resenärer att välja andra, mer miljövänliga, alternativ.

Skattenivåerna har föreslagits med beaktande av att flyget redan i dag betalar för utsläppsrätter inom EU:s system för handel med utsläppsrätter European Emissions Trading Scheme, kallat EU ETS. Hänsyn har emellertid inte tagits till det nya globala styrmedlet för klimatutsläpp från internationellt flyg som FN:s organisation för civilflyg, Icao, fattade beslut om i oktober 2016. Anledningen är att det nya systemet kommer att inledas med en frivillig fas först 2021 och bli obligatoriskt 2027 samt att prisnivåerna för de utsläppskrediter som ska handlas inom systemet, är okända. Dessutom föreslår regeringen att den svenska flygskatten ska träda i kraft redan den 1 april 2018, dvs. flera år innan det globala systemet inleder sin frivilliga fas.

Jag instämmer således i Miljömålsberedningens förslag i detta avseende.

Det är dock viktigt att förstå att det kan behövas styrmedel, både nationellt och internationellt, som tillsammans kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan.

Stockholm den 14 juni 2017

Magdalena Andersson