|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr M2017/02410/Kl |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Miljö- och energidepartementet** |
| Ministern för internationellt utvecklingssamarbete och klimat samt vice statsminister |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2017/18:63 av Rickard Nordin (C) Klimateffekten av regeringens reviderade flygskatt

Rickard Nordin har frågat mig vilken nettoeffekt det blir på utsläppen av växthusgaser, räknat i ton koldioxidekvivalenter, med de avgiftsnivåer för flygskatten och den kompensation till regionala flygplatser som reger­ingen nu föreslår.

Flyget har stor betydelse för jobb, tillgänglighet och hållbar tillväxt i hela landet samtidigt som det är en utmaning för klimatet. Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och flyget står i dag för stora klimatutsläpp. De beräknade utsläppen från svenskarnas internationella flygresor motsvarade enligt Naturvårdsverket utsläppen från all bilkör­ning i landet 2014. Regeringen har därför i budgetpropositionen för 2018 föreslagit att införa en skatt på flygresor för att minska flygets klimat­påverkan.

Regeringen har i sitt förslag sänkt skattenivåerna något jämfört med flygskatteutredningens förslag men samtidigt lagt till en årlig indexering. För att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland föreslås i budgetpropositionen för 2018 att medel tillförs för detta ändamål. Ansvaret för driften och finan­sieringen av de tio statliga flygplatserna i det nationella basutbudet, bl.a. Visby Airport på Gotland, ligger inom ramen för Swedavia AB:s upp­drag.

Regeringen bedömer att flygskatten med den utformning som föreslagits i budgetpropositionen för 2018 kan minska utsläppen av växthusgaser med 85 000–168 000 miljoner ton koldioxidekvivalenter, med höghöjds­effekten inräknad. Det är ett viktigt steg i rätt riktning för att flyget för första gången ska bidra till klimatomställningen.

Stockholm den 11 oktober 2017

Isabella Lövin