

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÐ

Från Riksdagsförvaltningen
2017-11-29
Besvaras senast
2017-12-06 kl. 12.00

Till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:349 Flygskatt utan brytpunkt

Flygskattens konsekvenser fortsätter att komma upp till ytan. Utöver den vanliga kritiken om i stort sett obefintliga klimatnyttor och negativ respons från en klar majoritet av remissinstanserna förekommer även oklarheter kring implementeringen och utformningen av flygskatten. Hur flygplatser som får minskad trafik ska kompenseras är den mest brännande frågan, men även andra problem har dykt upp.

Ett av dessa problem är att flygskatten inte har någon brytpunkt. Det slutgiltiga förslag som regeringen presenterade i budgetpropositionen för 2018 (2017/18:1) innebär att skatten ska träda i kraft den 1 april 2018 och att tre skattenivåer föreslås: 60 kronor per passagerare för flygresor inom Europa, 250 kronor per passagerare för flygresor till annan världsdel inom 600 mil från Arlanda, 400 kronor per passagerare för flygresor till annan världsdel och längre än 600 mil från Arlanda, med undantag för resor till USA och Kanada då skatten blir 250 kronor.

Flygbranschen är en så kallad förskottsbransch där flygbiljetter oftast säljs lång tid innan själva tjänsten konsumeras. Avsaknaden av brytpunkt i lagen får konsekvensen att tusentals flygbiljetter som säljs fram till den 1 april, men där resan kommer att genomföras efter detta datum, påverkas.

Utan en brytpunkt för försäljning blir det i realiteten en skatt på flygföretagen utan koppling till skattens syfte, och något som snedvrider svenskt flygs konkurrenskraft gentemot andra utländska flygbolag som opererar på samma marknad. Andra länder som har eller har haft flygskatter har också haft tydliga brytpunkter inskrivna i lagen. Så var även fallet i Sverige i fråga om den flygskatt som infördes år 2005.

En flygskatt utan en tydlig brytpunkt får konsekvensen att skatten läggs på flygbolagen, vilket snedvrider konkurrensen och redan nu innebär höjda biljettpriser, trots att skatten ännu inte har börjat gälla. SAS räknar med att redan vid årsskiftet ha sålt runt 200 000 biljetter för resor som sker efter den 1 april, vilket ger en antydning om hur många resenärer som drabbas före skattens införande. Flygbolagens enda sätt att förbereda sig för detta är att redan nu höja priserna, vilket i slutändan drabbar konsumenterna.

I den tidigare flygskattepropositionen (2005/06:190) 10 § står följande: ”Denna

lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Skatt tas dock inte ut för flygresor som har beställts för en namngiven passagerare minst en kalendermånad före den dag lagen träder i kraft”. I fallet med den nya skatten skulle det innebära att flygbiljetter sålda efter den 1 mars 2018 skulle omfattas av skatten, och på så sätt skulle en större förutsägbarhet skapas för både konsumenter och flygbolag.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga finansminister Magdalena Andersson:

Kan ministern redogöra för varför den nya skatten saknar brytpunkt, trots att det får till följd att effekterna av skatten blir märkbara redan nu, och särskilt mot bakgrund av att andra länder haft tydliga brytpunkter inskrivna i lagen?

.....

Edward Riedl (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders