



DATUM
2017-02-17
ERT DATUM
2016-12-08

DIARIENR
2016/237-4
ER BETECKNING
Fi2016/04305/S2

Regeringskansliet
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss av betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Statskontoret bedömer att utredningens modell till skatt på flygresor bara till begränsad del skulle uppfylla de syften som anges för en sådan. Skatten skulle inte bli ett effektivt klimatpolitiskt styrmedel.

Statskontoret delar utredningens förslag att avskaffa den så kallade myndighetsavgiften som finansierar vissa delar av Transportstyrelsens verksamhet.

Skattens syften och effekter

Enligt utredningens direktiv finns det flera syften med en skatt på flygresor. Skatten ska minska flygets klimatpåverkan, göra att flyget i högre utsträckning bär sina egna klimatkostnader, uppmuntrar konsumenterna att välja mer miljövänliga alternativ till flyget samt uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan.

Det är osäkert om och i så fall hur mycket skatten kommer att påverka flygets samlade inverkan på klimatet, liksom flygbolagens åtgärder för att minska sina utsläpp. Som förslaget är utformat finns ingen koppling mellan den skatt som ett flygbolag ska betala och de utsläpp som det orsakar. Skatten är oberoende av allt utom antalet passagerare. Varken skillnader mellan olika flygplans specifika utsläpp eller resans längd påverkar skattens storlek.

Att skatten baseras på antalet passagerare betyder inte att priset på varje biljett ökar lika mycket som skatten, eftersom flygbolagen själva bestämmer om och hur de ska kompensera för skatten via biljettpriserna. Rimligen beaktar flygbolagen lönsamheten för olika avgångar, konkurrenssituationen, skillnader mellan olika passagerares priskänslighet etc. De kan också anpassa sina resor för att undvika skatten, till exempel genom att flytta avgångarna till ett land utan skatt. Det är därför osäkert om skatten alls kommer att påverka den enskilde resenärens val av transportmedel.



Skattens enda säkra effekt skulle bli att flygbranschens totala kostnader ökade, vilket kan antas leda till genomsnittligt högre priser på flygresor. Därmed går det att hävda att flyget skulle bära en större del av sina klimat-kostnader. Men effekten skulle bli densamma om flygbolagens samlade kostnader skulle öka av något annat skäl.

Enligt Statskontoret skulle skatten få en symbolisk effekt, men bli ett mycket trubbigt klimatpolitiskt styrmedel. Enligt utredningens beräkningar skulle skatten leda till att Sveriges totala klimatpåverkande utsläpp skulle minska med någon eller några promille.

Myndighetsavgiften inom luftfartsområdet

Statskontoret delar utredningens uppfattning att den så kallade myndighetsavgift som tas ut av flygföretag för att finansiera delar av Transportstyrelsens verksamhet bör avskaffas. Som utredningen konstaterar saknar avgiften koppling till någon motprestation från myndigheten, och uppfyller därmed inte de allmänna kraven för att ta ut avgifter. Enligt Statskontoret bör avgiften därför tas bort oberoende av om flygbolagen belastas med en ny flygskatt eller inte.

Generaldirektör Ingvar Mattson har beslutat i detta ärende. Utredningschef Marie Uhrwing och organisationsdirektör Michael Borchers, föredragande, var närvarande vid den slutliga handläggningen.

Ingvar Mattson

Michael Borchers