

Kammarens protokoll

Riksdagens snabbprotokoll

2007/08:101

Onsdagen den 23 april

Kl. 09:00 - 16:11

.....
.....

7 § Beskattning av flygbränsle för privat ändamål

Föredrogs

skatteutskottets betänkande 2007/08:SkU28

Beskattning av flygbränsle för privat ändamål (prop. 2007/08:122).

Anf. 19 PETER PEDERSEN (v):

Herr talman! Som förste talare kanske jag får göra en tillbakablick och beskriva ärendet för att göra det begripligt för eftervärlden genom protokollet.

Förslaget till proposition 2007/08:122 om beskattning av flygbränsle som förbrukas i luftfartyg när de används för privata ändamål är föranlett av att Sverige på området har haft ett EG-rättsligt undantag som upphörde att gälla från och med den 1 januari 2007. Huvudregeln i det aktuella direktivet har varit att flygbränsle som används för kommersiellt ändamål ska vara skattefritt, medan flygbränsle som används för privat ändamål ska beskattas. Medlemsstaterna får dock begränsa tillämpningsområdet för skattebefrielsen för flygbränsle till att enbart gälla flygfotogen. Det innebär att det är möjligt att beskatta flygbränslet även när bränslet används yrkesmässigt, eller kommersiellt om man vill uttrycka det så.

Sverige har alltså sedan EU-inträdet haft ett undantag från gemenskapsrättens regler om beskattning av flygbränsle som används för privat nöjesflygning. Allt flygbränsle har således varit skattebefriat oavsett användningsområde. Detta upphörde att gälla vid utgången av år 2006.

Nu föreslås alltså att vi i den förändrade verkligheten ska upprätthålla en ordning som går ut på att det privata flyget ska beskattas, medan det kommersiella flyget inte ska drabbas av någon typ av beskattning. Vi i Vänsterpartiet vill i detta sammanhang betona att vi i andra motioner i andra sammanhang väldigt tydligt talar om att vi anser att alla transportslag, även flyget, rimligtvis ska bära sina samhällsekonomiska kostnader på kort och lång sikt. Det är alltså angeläget att luftfarten bidrar till att utsläppsminskningar genomförs, så att de mål som vi satt upp här i riksdagen, till exempel vad gäller miljö kvalitet, kan uppnås. Det kan också konstateras att flyget räknat per passagerarkilometer är det transportsätt som påverkar miljön mest i negativ bemärkelse. Vi finner att det är en orimlig ordning att just flyget ska vara något slags skattefria zon. Vi är medvetna om att det finns ålderdomliga regler, system och internationella överenskommelser som i dag omöjliggör att vi går in och beskattar till exempel flygfotogen inom internationell luftfart. Men det är en väg som vi måste gå. Vi har föreslagit andra åtgärder för att se till att även flyget betalar sina samhällsekonomiska kostnader, till exempel en start- och landningsskatt för inrikesflyget.

Herr talman! Vi vill därför välkomna att regeringen lägger fram detta förslag. Vi ser det som ett första steg mot en beskattning av allt flygbränsle. Det första steget är alltså att man beskattar flygbränsle för privat ändamål. Det är rimligt att man nu går vidare och tittar över möjligheten att beskatta det bränsle som används för kommersiellt flyg. Det är fullt möjligt att delvis tillgodose det vad gäller flygbensin som används kommersiellt. Vi tycker att det ska utnyttjas.

Med anledning av detta har vi en gemensam reservation tillsammans med Miljöpartiet, som jag härmed yrkar bifall till.

Anf. 20 HELENA LEANDER (mp):

Herr talman! Att flyget, det mest klimatskadliga av alla transportslag, inte betalar några som helst klimatskatter är rent ut sagt knäppt. Vi vet att skatter är ett kostnadseffektivt sätt att styra för att minska utsläppen. Det borde förstås också gälla flyget. Självklart borde också flyget vara med och betala för sin miljöpåverkan, precis som alla andra transportslag. Att det inte är så får vi skylla på EU och den borgerliga regeringen.

Peter Pedersen har gjort ett hedervärt försök att bringa lite ordning i de snåriga EU-reglerna. Jag ska försöka göra det snäppet ännu mer pedagogiskt, om det går.

EU:s energiskattedirektiv talar om vilka flygbränslen som man får beskatta, vilka man inte får beskatta och vilka man måste beskatta. Till att börja med måste vi skilja mellan å ena sidan flygfotogen, som nästan uteslutande används i kommersiellt flyg, å andra sidan flygbensin, dieselolja och gasol, som används i mindre flygplan respektive i luftballonger – jag vet inte hur stort det är i sammanhanget, men de finns i alla fall – för antingen privata eller kommersiella ändamål.

Flygfotogen för kommersiellt bruk får vi inte beskatta. Flygbränsle för privat bruk måste vi beskatta oavsett sort. Hur vi gör med flygbensin, dieselolja och gasol för kommersiellt bruk får vi välja själva.

Hittills har Sverige haft ett undantag från beskattningen av privat flygbensin, men det har gått ut, precis som Peter Pedersen sade. Det är därför regeringen nu kommer med ett förslag om att anpassa lagstiftningen till detta. Det handlar alltså inte om att den regering om tidigare har varit med och rivit upp den flygskatt som den förra regeringen försökte införa plötsligt har ändrat sig i klimatdebattens spår, utan det är ren EU-anpassning. Följaktligen går man inte heller en millimeter längre än man måste enligt EU-direktivet.

Flygfotogen för kommersiellt bruk får vi som sagt inte beskatta. Däremot skulle vi mycket väl kunna beskatta andra flygbränslen än fotogen. Det skulle inte bara ha miljöördelar. Det skulle också underlätta administrationen väsentligt.

Att man ändå inte gör det förklarar man med att det skulle kräva att man notifierar det till kommissionen för statsstöds godkännande. Det skulle ta lite tid och fördröja ärendet som redan har blivit försenat.

Det är klart att man kan fråga sig varför det har dröjt så länge med anpassningen. Men helt bortsett från den frågan förstår jag att man vill ta det lite lugnt och få i gång det här så fort som möjligt.

Varför då inte när man har fått en beskattning av flygbränslet gå vidare och åtminstone se till att man så fort som möjligt kan beskatta det kommersiella flygbränsle som vi har möjlighet att beskatta?

Det bästa och rakaste vore om vi kunde beskatta allt flygbränsle oavsett var det används. Det vore det mest effektiva sättet att bryta den oroväckande ökningen av flygtrafiken. Men det kräver att Sverige verkar internationellt för att allt flygbränsle ska kunna beskattas.

I stället för att göra det sätter regeringen sitt hopp till att flyget ska inlemmas i EU:s handel med utsläppsrätter. Det låter fint i teorin. I teorin är handel med utsläppsrätter absolut ett bra verktyg. Men i praktiken skulle det inte hjälpa långt.

Om flyg och konkurrensutsatt industri ska tävla om samma utsläppsrätter är risken uppenbar att det slutar med att det köpstarka flyget köper upp industrins utsläppsrätter och fortsätter att öka mer eller mindre ohejdat medan industrin flyttar utomlands. Då har vi inte vunnit jättemycket för miljön.

Vill man på allvar minska flygets klimatpåverkan är det svårt att komma runt det. Det krävs klimatskatter på flyget. Därför yrkar jag bifall till reservationen.

Anf. 21 CHRISTIN HAGBERG (s):

Herr talman! Jag kan i princip instämma i vad de två föregående talarna sagt. Flyget måste debatteras mycket mer när det gäller klimatfrågan och också stå för sina utsläpp. Det här betänkandet är en liten början på det. Vi har ingenting emot att man ändrar det.

En tanke som slog mig när jag läste detta första gången var att man kanske borde ta en diskussion i regeringen och i EU om vad som är kommersiellt flyg. Förutom de viktiga transporterna inte minst i glesbygd där man har ett behov av att ha den här typen flyg räknas här upp flygfotografering och reklamflyg.

Vad skönt det skulle vara att slippa flygplanen som kommer med en lång remsa efter sig när man ligger på badstranden på sommaren. Det finns inget skäl för att vi ska undanta dem från att betala skatt. Det är en sådan fråga som vi borde kunna ta upp och diskutera.

En annan fråga som kanske är ännu mer allvarlig är att vi behöver piloter och utbildning. Vi har alla blivit uppvaktade av dem som tycker att det är oklart. De behöver flygtimmarna för att gå vidare i sin utbildning. Räknas det som kommersiellt eller räknas det som privat flygning?

Man har överlåtit till Skatteverket att tolka det. Jag hoppas att man tolkar det på ett bra sätt så att man som enskild inte blir drabbad för att man valt att utbilda sig till pilot. Även om vi tycker att man ska beskatta flyget mer lär vi aldrig kunna ta bort det. Vi behöver också kommunikation globalt i den här frågan.

En ytterligare fråga som vi gärna vill lyfta är att Skatteverket återigen får nya pålagor att hantera. Man har beräknat en driftskostnad på 1–1 ½ miljon om året som man inte får någon kompensation för. Återigen tas utrymme till den här typen av frågor i stället för att jaga skattefusket, som vi har efterlyst från oppositionen.

Jag stannar där. Jag har inga yrkanden.

Anf. 22 LENA ASPLUND (m):

Herr talman! Som de föregående talarna har varit inne på har vi sedan EU-inträdet 1994 haft ett undantag från direktivens regler om beskattning av flygbränsle som används för privat nöjesflygning som man kallar det. Det svenska undantaget från bestämmelsen upphörde januari år 2007.

Regeringen ansökte under hösten 2006 om förlängning av undantaget med skattefrihet för privatflygets bränsle. Det godkändes dock inte. Det gällde inte bara Sverige utan alla andra medlemsstater som hade haft undantag. Betänkandet SkU28 handlar om att införa skatt på flygbränsle för privat bruk.

När det gäller flygbränsle för privat bruk är i huvudsak flygbensin och inte flygfotogen som används. För att lösa frågan så att inte all flygbensin ska vara beskattningsbar har regeringen valt att ta ut skatt på all flygbensin som säljs. Sedan får de som använder flygbensinen för kommersiellt ändamål, till exempel skolflyg, segelflygsbogsering, brandflyg med mera, ansöka om återbetalning av skatten. Ett sådant system finns redan i Sverige när det gäller skatt på bränsle som förbrukas i fiskebåtar och taxibåtar när förbrukningen sker för annat än privata ändamål.

Herr talman! I motionen från Miljöpartiet skriver man att man vill att allt flygbränsle ska beskattas oavsett om det är privat eller kommersiellt bruk. Det är möjligt när det gäller flygbensin men inte flygfotogen av praktiska skäl. Det är en väldigt liten del av all flygfotogen som används för privat bruk. Den mesta delen av flygfotogenet används kommersiellt. Där vet vi att vi inte kan beskatta det. Att då beskatta flygbensin även för kommersiellt bruk skulle kunna leda till en konkurrensnedvridning. Därför har regeringen valt att gå den här vägen.

Jag håller med om att det är fel att flyget inte på något sätt får betala för att det är med och smutsar ned. Men frågan är mycket mer komplicerad än vad Vänsterpartiet och Miljöpartiet skriver i sin reservation. Vi kan inte bara rakt av beskatta flygbränslet. Vi har dels konkurrenssynpunkten att tänka på, dels förbjuder oss Chicagokonventionen att göra det.

Vi kan beskatta allt flygbränsle inom landet. Men det inser vi nog alla att det inte kommer att göra något annat än att slå ut det svenska flyget gentemot konkurrens från andra länder. Vi kan sluta bilaterala avtal med andra länder. Men det är krångligt och inte ett speciellt effektivt sätt att gå till väga. Det är betydligt bättre att ta med flyget i systemet med utsläppshandel som EU har planerat.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till utskottets förslag i skatteutskottets betänkande SkU28 *Beskattning av flygbränsle för privat ändamål*.

Anf. 23 HELENA LEANDER (mp) replik:

Herr talman! Vi är från Miljöpartiets och också från Vänsterpartiets sida, inbillar jag mig, mycket väl medvetna om att frågan inte på något sätt är okomplicerad. Precis som Lena Asplund säger finns det internationella konventioner som har åsikter om man får beskatta flygbränsle i internationella sammanhang eller inte. Vad jag tycker är lite tråkigt är att man från regeringens sida inte ens har någon viljeinriktning att påverka konventionen och göra det möjligt.

Från Storbritanniens sida har man gått ut och sagt att man faktiskt vill ha någon form av beskattning av flygbränsle och bjudit in de länder som vill ha bilaterala överenskommelser. Det vore alldeles utmärkt om vi kunde ha en bilateral överenskommelse med Storbritannien så att vi i varje fall beskattar den flygtrafik som går däremellan och för den delen att vi beskattar flyget inom Sverige.

Det är inte så att om vi beskattar flyget i Sverige kommer på något sätt andra att ta över. Flygsträckor inom Sverige är inom Sverige. De kan inte gärna flytta på sig och gå genom Malaysia om människor vill flyga från Lenas hemort till riksdagen.

Jag tycker att det skulle vara trevligt med lite viljeinriktning. Det är inte det optimala att bara beskatta flygbensinen och flygfotogenet för ett kommersiellt ändamål; det fattar jag också. Men det är i alla fall ett steg på vägen.

Ärligt talat vet jag inte riktigt hur stort problemet med konkurrenssnedvridning skulle bli. Det är ändå olika sorters plan vi talar om. Om det skulle bli så att planen går över från flygbensin till flygfotogen finns det de som hävdar att det bara skulle ha miljöfördelar. Jag är inte säker på att det egentligen skulle vara en så stor katastrof. Jag tycker i alla fall att vi bör göra vad vi kan för att så långt som möjligt kunna beskatta flygbränsle och dess klimatpåverkan. Om det skulle vara nödvändigt kan vi göra det steg för steg.

Anf. 24 LENA ASPLUND (m) replik:

Herr talman! Det vi gör är att arbeta inom ICAO för att ändra i Chicagokonventionen. Man kan göra tillägg där – så kallade annex. Det finns ett urval som man ska arbeta med nu. Jag läser ur Luftfartsstyrelsens papper, där det står så här: att minska flygets miljöpåverkan genom att införa skärpta krav för buller och avgaser och utveckla principer för nyttjande av miljörelaterade ekonomiska styrmedel för flyget.

Jag tycker att det är den vägen vi ska gå för att få med oss Europa, till att börja med, och även resten av världen när det gäller att få bukt med flygets utsläpp. Det som jag hoppas mest på är stor forskning framöver så att vi kanske får andra flygbränslen – kanske fossilfria sådana. Jag vet inte; jag är inte lika insatt i den bit som gäller bränsle för flyget som när det gäller bilar. Men det borde kunna gå, det också, framöver.

Vi inser att det åtminstone skulle slå ut Sturup som flygplats om man skulle beskatta allt flygbränsle och flygfotogen inom Sverige. Det är helt klart. Det är en av orsakerna. Då skulle människor välja Köpenhamn i stället. Då är det mycket bättre att vi får in en handel med utsläppssystem och kan göra folk medvetna om att man kanske inte ska välja flyget alltid. Man kan åka tåg. Det går jättebra. Även upp till Sollefteå går det att åka tåg.

Anf. 25 HELENA LEANDER (mp) replik:

Herr talman! Det blir tydligt när Lena Asplund varnar för att om vi beskattar flyget finns det risk att vi slår ut flygplatser. Om vi däremot inför handel med utsläppsrätter finns inte den risken. Priset på utsläppsrätterna skulle bli så löjligt lågt att det inte skulle påverka flygresandet. Alltså skulle vi kunna hålla våra flygplatser vid liv.

Jag vet förresten inte om Lena Asplund såg reportaget i söndags om vilka enorma subventioner som går till kommunala flygplatser. På Torsby flygplats ger man 4 700 kronor eller något sådant per passagerare. Jag hoppas att det inte är den melodin vi ska ha för att med alla medel hålla våra lokala flygplatser vid liv. Vi ska kanske snarare satsa på en utbyggd spårinfrastruktur så att människor kan ta tåget.

Det är positivt att Lena Asplund ändå tycks vara öppen för att kunna verka inom ICAO för att få till stånd en förändring. Det borde trots allt inte vara omöjligt. ICAO bildades efter andra världskriget, då situationen var helt annorlunda. Man ville främja flyget för någon sorts fredligt utbyte mellan människor. Det är en aspekt som förvisso fortfarande finns kvar, men sedan dess har klimataspekten tillkommit. Jag tror inte att vi kan ha regler som förbjuder beskattning av flygbränsle, som trots allt står för så stor klimatpåverkan. Det rimliga är att flyget precis som andra transportslag får vara med och betala för sin klimatpåverkan för att på så sätt kunna få ned den.

Ärligt talat tror jag inte att det hjälper med nya bränslen, för det är så otroligt mycket mer energikrävande att flyga jämfört med att rulla fram på en räls eller till och med på en väg. Även om vi skulle få fram biobränslen som funkar för flyg skulle det gå åt så enormt mycket. Det handlar nog helt krasst om att minska flyget. Där tror jag att en beskattning är nödvändig.

Anf. 26 LENA ASPLUND (m) replik:

Herr talman! Jag håller helt och hållet med Helena Leander om att vi ska arbeta för att minska flyget. Men det finns ju vissa sträckor som vi kanske måste flyga för att vi ska kunna ta oss fram och om vi inte ska gå bakåt i tiden.

Vi ratificerade ICAO 1946. Man började 1944. Det är klart att det krävs förändringar. Det är på det planet vi måste jobba. Vi kommer ingen vart med att beskatta allt flygbränsle i Sverige. Då har man fortfarande den lilla vinkeln där man bara tittar på Sverige och inte globalt när det gäller miljöförstörelsen. Det är alltid så när Miljöpartiet är i gång. Man tittar på Sverige som om man skulle ha satt en liten bubbla över Sverige. Det har vi inte gjort, utan vi har ett jordklot där all koldioxid går upp och fördelar sig. Vi måste titta på hela världen i stort, och inte bara på Sverige. Det hjälper inte. Detta kommer att slå ut det svenska flyget. Helena Leander tog upp subventionerna av de små flygplatserna. Jag såg också programmet, och tyckte väl att det var lite galet. Men det är egentligen ingenting som hör hemma på riksdagens bord, för mycket av det här är kommunala subventioner.

Anf. 27 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Herr talman! Förslaget i betänkandet är som sagt en följd av EG:s energiskattedirektiv. Det innebär en administrativ börda både för enskilda och för Skatteverket; det ska vi vara helt på det klara med.

Vi kan konstatera att berörda branscher har deltagit i processen med arbetet med propositionen fram till detta resultat. Förändringar är dock alltid ifrågasatta. Ett stort antal undantag är exemplifierade i betänkandet. Det kan möjligen vara bra ur tillämpningssynpunkt. Men jag delar Christin Hagbergs synpunkter att det måste utvärderas och följas noga vilka undantag man ska ge.

Ett sådant undantag som är rätt handfast är frågan om skogsplantsbevakning. Det är en angelägen fråga där regeringen i fjol tog initiativ till statligt ansvar.

Systemet med återbetalning av aktuell skatt liknar det som i dag tillämpas på lantbrukets område och som där fungerar hyggligt väl.

Beskattningen av den långväga kommersiella flygtrafiken tas upp i Vänsterpartiets reservation. Det är en annan fråga, och en principiellt mycket viktig sådan till vilken vi får återkomma i ett annat sammanhang. Jag vill med detta, herr talman, yrka bifall till utskottets förslag och avslag på motionen.

Anf. 28 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Det handlar om beskattningen av de bränslen som olika luftfartyg drivs fram med. Det är angeläget att se till att det överallt blir så att flyget betalar sina verkliga utsläppskostnader. Därför är det viktigt att inlemma all flygtrafik i endera utsläppssystemet eller på så sätt att man har en särskild beskattning av det överallt – om inte det första är tillräckligt effektivt.

Man kan naturligtvis, som Helena Leander gör, diskutera om utsläppsrättigheterna är tillräckliga för att flyget verkligen ska betala sin egen kostnad. Det får man se framöver.

Herr talman! Man upphör aldrig att förvånas över hur Miljöpartiet och Vänsterpartiet hanterar en del skattefrågor. Jag har läst reservationen från dessa två partier. Jag förvånades redan över att de tänkte reservera sig. Men jag var helt övertygad om att de nu skulle föra fram det som de gick till val på förra gången, nämligen att det var flygstolarna man åter skulle satsa på. Det är ju det de har stått fast vid hela tiden – principen att man ska beskatta flygstolar i Sverige men inte i någon annanstans. Det är lika begåvat som om man skulle beskatta antalet sitsar i bilar, och inte utsläppen.

Nu vill emellertid Miljöpartiet och Vänsterpartiet någonting helt annat. I sin reservation har de en utmärkt mening. Jag ska läsa upp den så att den blir förd till protokollet: Regeringen bör därför inom EU och internationellt verka för att även flygbränsle som förbrukas av det kommersiella flyget ska beskattas. Detta är ju regeringens politik. Däremot är det inte er politik. Ni vill ju gå ur EU. Just de två partier som vill att vi ska verka starkare för detta vill att vi ska gå ur EU. Så länge vi är kvar i EU håller jag med er. Nu vet vi inte hur länge Miljöpartiet står kvar vid sin åsikt att vi ska gå ur EU, men fram till dess får vi väl tro att det är på det sätt som ni skriver.

Det blir väldigt konstigt att man reserverar sig för en linje som i själva verket är regeringens politik. Jag vill gärna fråga Peter Pedersen om man med denna mening vill markera att vi ska ha lite större bokstäver eller lite högre röst. Jag vet inte riktigt om jag ska rösta för reservationen, för det är ju regeringens politik i

huvudfrågan, eller om jag ska rösta för utskottets förslag. Detta är exakt regeringens politik. Alla partier vill ju detta, precis som Lena Asplund och Åke Sandström har talat om tidigare. Detta är regeringens politik, och Socialdemokraterna har också anslutit sig till detta. Det är huvudlinje. Ni har haft en annan huvudlinje tidigare, men nu går ni in för något helt annat. Det är väldigt konstigt.

Det blir ännu konstigare när ni föreslår att vi ska vara kvar i EU under den här betingelsen och samtidigt bryta mot de regler som EU ställer upp. Man kan inte inta hur många positioner som helst samtidigt. Det går inte. Därför hamnar jag på att jag ändå kommer att rösta på utskottets förslag i betänkandet. Det är logiskt uppbyggt. Så länge vi är kvar i EU ska vi arbeta inom EU för att få de saker som ni skriver om i reservationen, men man kan inte göra som i reservationen och skriva att vi ska arbeta inom EU men bryta mot deras regler. Det går helt enkelt inte. Vi måste ha lika villkor för flyget både i Sverige och i andra länder.

Herr talman! Jag tror att det är väldigt viktigt för de ärade åhörarna att förstå att om vi ska lyckas med en effektiv utsläppspolitik när det gäller flyget kan man inte isolera den här frågan bara till Sverige. Det är helt omöjligt. Vi måste se till att vi får lika regler i alla EU:s länder. Där vill jag gärna ge Socialdemokraterna ett erkännande. De följer linjen att om vi ska ha en effektiv miljöpolitik kan vi inte betrakta Sverige som en liten ö, utan vi måste se till att de svenska synpunkterna beaktas mer inom EU. Vi för en politik som många länder inom EU inte omfattar. Vi står för vår linje, och det är endast inom EU vi kan påverka detta. Jag yrkar bifall till förslaget i utskottsbetänkandet efter vederbörlig betänketid.

Anf. 29 HELENA LEANDER (mp) replik:

Herr talman! Jag känner Gunnar Andrén som en hederlig debattör, men i dag blev jag faktiskt lite besviken. Jag vet inte hur många debatter vi har haft om den här flygskatten med Gunnar Andrén. Jag tror att Gunnar Andrén är mycket väl medveten om att vi hela tiden helst har velat ha en beskattning av flygbränslet eftersom det är det mest effektiva, men att vi har hindrats av dessa regler och bland annat Chicagokonventionen och EG-direktivet om energiskatter. Det har gjort att vi har sett att hellre än att sitta i ett hörn och hoppas att det någon gång i framtiden ska gå att ändra detta är det bättre att ha någon form av skatt på flyget som på något sätt kan dämpa flygökningen. Det trodde jag Gunnar Andrén var medveten om.

Jag tror också att Gunnar Andrén är medveten om att Miljöpartiet inte sitter i ett litet hörn och hoppas att vi i Sverige ska rädda jorden ensamma. Vi måste självfallet jobba internationellt för att lösa klimatproblemen. Vi har haft debatter här där vi har föreslagit en internationell koldioxidskatt bland annat på flygbränsle eftersom det här är ett globalt problem.

Men samtidigt måste vi inse att vi är ledamöter av Sveriges riksdag, och det är enklare för oss att styra över vad vi kan göra i Sverige än att tala om för Kina eller USA vad de ska göra även om vi givetvis försöker att prata och verka i de internationella sammanhang som vi har möjlighet till.

Sedan var det EU-frågan som självklart alltid kommer upp när Gunnar Andrén är med. Ja, EU:s energiskattedirektiv är en sak som gör att man kan ha invändningar mot EU, men å andra sidan har det delvis bäring på Chicagokonventionen också. Man ska inte bara skylla på EU i den frågan. Jag förstår inte riktigt detta att vi vill gå ur EU och samtidigt jobba för att ändra energiskattedirektivet. Gick vi ur EU gällde ju inte energiskattedirektivet för oss. Det problemet ser jag inte riktigt.

Men visst är tågordningen att vi ska ta de möjligheter vi har att beskatta flyget, och där det inte går får vi helt enkelt jobba inom EU, så länge vi är med där, och internationellt i ICAO för att få till stånd någon form av helst global koldioxidbeskattning av flyget.

Anf. 30 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Det viktigaste som Helena Leander säger här är att vi inte kan påverka USA:s och Kinas utsläppspolitik. Det är alldeles riktigt. Det kan möjligen ske genom Kyotoavtalet om de skriver på det och verkligen uppfyller det. Däremot kan vi verkligen påverka andra länder i Europa inom ramen för EU. Det är den väsentliga skillnaden. Sverige är medlem i Europeiska unionen. Men vi är inte en delstat i USA eller Kina, och därför kan vi inte påverka dem alls på samma sätt.

Jag hoppas att Helena Leanders parti, vid den kommande kongressen och partiomröstningen, kommer till insikt om att ni ska vara med fullt ut och påverka de andra länderna i EU. Vi i allianspartierna är inte nöjda

med den klimatpolitik som förs inom EU, och det är inte Socialdemokraterna heller. Vi har en bättre politik i Sverige. Vi ska inte ta ett dåligt alternativ och göra det till vår politik, och det har flygskatten varit. Jag bestrider inte att ni vill ha någonting annat, nämligen det som ni nu reserverar er för, det vill säga att vi ska påverka EU. Men det är ju regeringens politik.

I stället vill ni ha något annat som jag skulle vilja kalla Sturupskatten eller något sådant. Det handlar helt enkelt om att man flyttar över flyg från Sturup till Kastrup eller till Åland. Så skulle det gå till i stället. Det är innebörden av det jag kallar flygstolskatten. Det har ni fört fram som ett väldigt starkt alternativ i den förra valrörelsen.

Det är bra att Socialdemokraterna har övergivet detta i sin motion i år. De inser att det inte går om man vill ha en verklig miljöpolitik på det här området som duger någonting till i hela Europa.

Anf. 31 HELENA LEANDER (mp) replik:

Herr talman! Tror Gunnar Andrén själv att människor som ska flyga till exempel till London och bor i Uppsala, som jag, först kommer att ta färjan till Åland för att därifrån ta flyget till London? Jag tror inte det, men det kanske Gunnar Andrén gör.

Jag tror snarare att har man en skatt på flyget, även om det nu inte går att utforma som en skatt på bränslet utan att man helt enkelt får betala per biljett, kommer att människor att fundera lite grann över de här billiga resorna och kanske inte åka den där weekenden till London, i alla fall inte varje år. Man kanske kommer att fundera på om man kan resa mer miljövänligt och ändå ha kul. Jag tror att möjligheterna finns. Gunnar Andrén säger att det är regeringens politik att beskatta flygets bränsle. Jaha, det är i och för sig väldigt goda nyheter, men hittills har det varit så att vi inte behöver beskatta flygbränslet därför att vi kommer att inlemma flyget i handeln med utsläppsrätter, och det är mycket bättre. Det kommer inte att slå ut flygplatserna eftersom det inte kommer att ge något effekt därför att priset kommer att vara så lågt. Om regeringen nu har svängt och vill ha en beskattning av flygbränslet och kommer att verka stenhårt för det inom EU, inom ICAO och i alla internationella sammanhang där det är möjligt, och prata med USA och Kina för den delen också, är jag bara glad och nöjd.

Anf. 32 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Det övergår mitt förstånd att detta skulle vara en nyhet. Till och med den regering som Helena Leander tidigare stödde ville ha exakt detta. Det är väl ingen som helst nyhet att vi vill ha en annan flygskattepolitik än den som nu finns EU och resten av världen. Det är alldeles uppenbart att vi måste inlemma utsläppsrättigheter. Det föreligger ingen oenighet mellan partierna om detta.

Däremot har ni haft en annan väg fram till det som är en helt felaktig politik som bara skulle fördröja det hela. Vi ska påverka med utsläppsrätter. Men jag håller med Helena Leander om att det inte är säkert att köp av utsläppsrätter räcker. Jag inser att det kan vara så som Helena Leander säger, nämligen att denna kapitalstarka industri skulle köpa sig sådana rättigheter att man måste lägga till andra skatter också. Det får vi titta på. Ingen kan vara tvärsäker på hur det blir.

Herr talman! Det handlar inte om att man skulle ta färjan över till Åland.

Det handlar om att flygplanen skulle tanka på Kastrup där bensinen är billigare eller på Åland eller i något annat land och att de sedan tar upp passagerarna i Sverige. Därför är den här skatten ineffektiv. Det skulle bara innebära att flygplanen flög längre. Det skulle bli mer utsläpp med det systemet.

Anf. 33 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Gunnar Andrén har ju utpekats som den flitigaste debattören i Sveriges riksdag så det är en ära att få delta i debatten om det här intressanta ämnet.

Det här är en riktig soppa. På s. 7 står det så här: I propositionen föreslås att skatt ska tas ut på flygbensin som används för privat ändamål. Något motsvarande förslag läggs inte för gasol och diesel eftersom dessa redan är fullt ut beskattade när det är fråga om luftfart för privat ändamål.

Det visar att det här är obegripligt. Man måste läsa betänkandet många gånger för att förstå detta. Dels är det skillnad mellan kommersiellt och privat dels är det skillnad om man använder diesel, gasol, flygfoto-gen eller flygbensin.

Vänsterpartiet tycker principiellt att man ska ha en beskattning som är teknikneutral. De bränslen som släpper ut mer önskade ämnen i naturen ska beskattas hårdare oavsett om det sker kommersiellt eller privat. Det ska gälla oavsett om det gäller sjöfart, biltrafik eller flygtrafik.

Anser Gunnar Andrén att den principen är rimlig?

Sedan kommer Gunnar Andrén in på de vanliga frågorna om EU. Det är ju ingen hemlighet att Vänsterpartiet var emot det svenska medlemskapet i EU. Men om jag inte minns alldeles fel röstade de närvarande vänsterpartisterna i kammaren för att vi skulle gå med i EU. Vi följde alltså folkomröstningsresultatet. Den diskussionen är ganska ointressant just nu. Nu är vi med i EU och då bör vi försöka verka där på ett konstruktivt sätt.

Det var inte jag som tog upp diskussionen om handeln med utsläppsrätter. Vi nämner det i reservationen. Det finns ju en risk som inte bara Vänsterpartiet och Miljöpartiet utan också stora delar av svenskt näringsliv och basindustrin tar upp. Man pekar på att om vi i stället för att beskatta flyget lägger in handeln med utsläppsrätter i en gemensam bubbla finns risken att det får den konsekvens som Miljöpartiet tar upp, nämligen att vi behåller flyget och blir av med industrin. Är det en önskvärd utveckling enligt Folkpartiet?

Anf. 34 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! På den sista frågan har jag ju svarat ett entydigt nej. Det är ingen önskad utveckling. Jag tycker att jag har varit väldigt tydlig med det. Jag instämde faktiskt med Helena Leander på den punkten. Jag anser att alla de konsekvenserna inte är utredda ännu. Det är möjligt att det finns andra inom mitt parti och inom alliansen – kanske till och med inom andra partier – som redan nu är säkra på att det räcker med utsläppsrätter. Jag har gjort just den reservation som Peter Pedersen och Helena Leander pekar på. Jag anser att det ännu inte är fullt utrett hur det blir på den punkten.

Vi kan lämna frågan om EU. Jag håller med om att de vänsterpartister som för närvarande finns i riksdagen tydligt har klargjort att man ska arbeta inom EU så länge vi är med där. Problemet är att ni som parti fortfarande vill gå ur. Ni har två ståndpunkter i den här frågan. Därför får ni finna er i att det är svårt att skilja de vänsterpartister som finns i riksdagen från partiets åsikt.

Den verkligt svåra frågan som Peter Pedersen ställde är: Ska beskattningen vara teknikneutral? På den frågan är svaret naturligtvis ja. Det är klart att den ska vara det. Det är denna regeringens linje. Det var också den förra regeringens linje. Det finns ingen skillnad. Däremot är EU:s regler sådana att det blir väldigt oöverskådligt. Det håller jag med om. Det handlar om att olika flygmaskiner drivs med olika bränslen som flygfotogen eller diesel och så vidare.

Det är jättesvårt. Jag anser inte att det för närvarande finns någon neutralitet. Det är väldigt olika. Men strävan från denna regering och den tidigare regeringen har varit densamma, nämligen att flyget ska bära sina egna kostnader oavsett hur maskinerna ser ut.

Anf. 35 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Problemet är att det ofta blir allmänna proklamationer i en viss riktning men inga reella resultat. Om jag inte minns alldeles fel, och det brukar jag inte göra, är regeringens ståndpunkt att man vill inlemma handeln med utsläppsrätter. Flyget ska alltså in i den gemensamma bubblan. Gunnar Andrén kan ju tycka någonting, men den svenska regeringens officiella ståndpunkt är att vi ska ha en gemensam bubbla för alla handel med utsläppsrätter. Då ska flyget och så småningom kanske vägtrafiken ingå där.

Jag tycker att man ser väldigt lättsinnigt på de farhågor som finns inte bara hos Vänsterpartiet och Miljöpartiet utan också hos Svenska Naturskyddsföreningen och stora delar av svenskt näringsliv. Det tycker jag är allvarligt.

Om vi återgår till det som vi nu ska diskutera, nämligen betänkandet om flygbränsle för privat ändamål, vill jag fråga: Om vi ändå tycker att man ska ta de små stegen i rätt riktning varför kan inte alla andra partier – utöver Miljöpartiet och Vänstern – tänka sig att man ska beskattas likvärdigt oavsett om man framför ett plan privat eller kommersiellt och oavsett om man använder sig av flygbensin, diesel eller gasol?

Det är något vi faktiskt kan göra. Där kan man inte gömma sig bakom EU-regler. Den åtgärden kan vi faktiskt vidta. Det tycker jag skulle vara ett sätt att visa att vi menar allvar och gör vad vi kan för att beskatta flyget. Sedan ska vi försöka påverka de internationella konventioner och regelverk som finns så att

vi kan beskatta även det kommersiella långflyget. Jag tycker att trovärdigheten minskar när vi inte tar de steg som vi faktiskt kan ta.

Då skulle man slippa gränsdragningen mellan vad som är kommersiellt och vad som är privat. Varför ska vi ha sådana inbyggda krångligheter i systemet? Ni skattepolitiker – jag är bara här som suppleant – brukar annars vilja ha klara och tydliga regler som Skatteverket lätt kan identifiera. Man ska inte behöva tolka om det rör sig om en privat nöjesflygning eller en kommersiell flygning och om man kan betala tillbaka pengar. Är det inte en onödigt krånglig ordning?

Anf. 36 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Huruvida den är onödigt krånglig vågar jag inte svara på, men att den är krånglig vill jag gärna säga. Det är påtagligt att det är så.

Peter Pedersen tar upp frågan om gränser mellan olika flygbränslen och olika sorters flygningar. Jag håller med om allt det. Peter Pedersen talar inte om den andra frågan, nämligen de nationella gränserna.

Peter Pedersen är ju från västra Sverige. Vi kan ta flygplatsen i Torsby som exempel. Flygplanen därifrån skulle lätt kunna flyga över och tanka i det västra grannlandet. Så är det. Det gäller dels att ha teknikneutralitet dels att ha neutralitet mellan olika länder så att samma sak gäller för flygbolagen var de än landar. Problemet är att länderna har beslutat sig för lite olika saker. Om vi får med alla länder på att vi ska ha lika höga skatter på de olika bränslena är jag övertygad om att ingen i den här kammaren kommer att rösta emot det. Man kan ironisera över de små stegens politik, men vi strävar ändå i samma riktning.

Det är väldigt bekymmersamt att den sammantagna flygtrafiken ökar sina utsläpp. Med högre beskattning är jag övertygad om att man utöver de ansträngningar som flygbolagen gör nu skulle behöva göra väldigt mycket mer. Bland annat skulle till exempel SAS behöva ta en hel del gamla flygplan med ineffektiva motorer ur drift. De släpper ut väldigt mycket koldioxid. Ett inlemmande i bubblan skulle ha stor effekt på det. Det vore bra för miljön om de blir tvungna att köpa in nya moderna motorer.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 14 §.)

.....

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.54 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

14 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

.....

SkU28 Beskattning av flygbränsle för privat ändamål

1. utskottet

2. res. (v, mp)

Votering:

265 för utskottet

32 för res.

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 113 s, 83 m, 27 c, 22 fp, 20 kd

För res.: 17 v, 15 mp

Frånvarande: 17 s, 14 m, 2 c, 6 fp, 4 kd, 5 v, 4 mp

.....

19 § Kammaren åtskildes kl. 16.11.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanträdet början till och med 9 § anf. 44 (delvis),

av talmannen därefter till och med 10 § anf. 77 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med 12 § anf. 115 (delvis) och

av talmannen därefter till sammanträdet slut.