

BESLUT

2019-11-11

Dnr: 19/01916

SAKEN

Rapport, SVT1, kl. 18.00 och 19.30 och *Aktuellt*, SVT2, 2019-06-02, inslag om beskattning av flygresor; fråga om opartiskhet och saklighet

BESLUT

Inslagen frias. De strider inte mot kraven på opartiskhet och saklighet.

INSLAGEN*Rapport*

Samma inslag visades i *Rapport* klockan 18.00 och 19.30. I det så kallade löpet inför inslaget sades följande.

Nästan 9000 kronor mer för en Thailandsresa om flygbränslet beskattas som bensin.

I inledningen av inslaget syntes en elektronisk skylt där det stod ”Utsläpps-skatt – Skulle fördyra flyget rejält”. Samtidigt sa en nyhetspresentatör att politiker allt oftare säger att flyget måste stå för sina egna miljökostnader och att Sveriges Television (SVT) räknat på vad det skulle betyda. Som exempel på uträkningen sa hon att en flygbiljett till Thailand skulle kunna kosta nästan 9 000 kronor mer.

Därefter följde ett reportage och en reporter sa att många vant sig vid de billiga flygpriserna. Reportern sa sedan bland annat följande.

Och ett skäl att det kan va så billigt är att flyget bokstavligt talat är skattefritt idag. Tax free. Men nu säger regeringens representanter något radikalt, flyget borde betala sina miljökostnader.

Infrastrukturministern sa sedan att flyget måste bära sina klimatkostnader och att det varit skattebefriat. Sedan sa reportern följande.

Vad händer då om man tar infrastrukturministerns ord på allvar? Ja, när vi tankar bilen med bensin så är ju 4,08 per liter i energiskatt, plus det kommer koldioxidskatten, 2,62 per liter. Totalt blir det alltså 6,70 per liter i skatt för bensinen och skulle man ha

motsvarande skatt på flygets utsläpp, ja då skulle skatterna bli skyhöga. En flygresor tur och retur till London ger ett ton utsläpp enligt Naturvårdsverket. Med samma kostnad per utsläpp som bilen så skulle skatten bli 2991 kronor på Londonresan. Idag är flygskatten 60 kronor. Flyger man istället till Thailand blir det tre ton utsläpp tur och retur. Idag är flygskatten 400 men med samma kostnad som för bensinen skulle skatten bli 22 gånger högre, 8973 kronor. Då har vi ändå inte lagt på moms på 25 procent som det är på bensin.

Samtidigt som reportern berättade om den skatt som utgår på bensin visades grafik med information om kostnaden för respektive skatt. När han pratade om koldioxidskatten visades grafik där det stod ”2.26 kr – koldioxidskatt”.

Därefter sa reportern att man idag kan hitta en resa till Thailand för 4 000 – 5 000 kronor och att resorna skulle bli två till tre gånger dyrare än idag med en flygskatt som motsvarade bensinen. Infrastrukturministern sa sedan att han inte trodde att det var möjligt med en så hög flygskatt i nuläget men att flyget behöver förändras med hjälp av bland annat skatten. Inslaget avslutades med att en person som tankade sin bil intervjuades. Bland annat följande sades.

(Intervjuad) – Det är 60 procent skatt på bensin och diesel så... (Reporter) – Skulle det vara lika mycket skatt på flyget tycker du då? Det är skattefritt när du flyger till Thailand. (Intervjuad) – Ja, ska va skatt där också. [...] (Reporter) – Då skulle det bli 8 900 kronor i skatt på en thailandsresa. (Intervjuad) – Lider inte jag av för jag åker inte dit.

Aktuellt

Inslaget som visades i *Aktuellt* var i stort sett likalydande som det som sändes i *Rapport*.

ANMÄLNINGARNA

Anmälarna har uppgett flera olika sändningsdatum för inslagen. Nämnden har mot bakgrund av anmälningarna granskat inslagen som sändes den 2 juni 2019.

Anmälarna är huvudsakligen kritiska till de uträkningar som förekom i inslagen och anför sammanfattningsvis följande.

- I inslagen sades att den totala skatten på bensin är 6,70 kronor. Detta var fel eftersom momsen utlämnades. Den totala skatten på bensin är egentligen 10 kronor per liter, med andra ord cirka 60 procent. Att SVT mot slutet av inslaget nämnde att momssatsen på bensin är 25 procent räddar inte inslaget. Detta blev extra allvarligt då ämnet var i hetluften med anledning av bensinupproret.
- Det kan inte vara SVT:s uppgift att driva på frågan om skatt på flyg för att underlätta för regeringen.
- I grafiken i inslaget stod det felaktigt ”koldioxidskatt” i stället för ”koldioxidskatt”.

- En anmälare har på utförliga grunder kritiserat påståendet om att en resa till Thailand skulle behöva kosta 8 900 kronor för att betala sina egna miljökostnader.
- Flera anmälare är kritiska mot påståendet att en resa till Thailand skulle bli drygt 8 900 kronor dyrare än idag om flyget beskattades så som bensinen och har på närmare anförda grunder uppgett vad de anser vara rätt summa.
- En anmälare är kritisk till hur Naturvårdsverket kommit fram till hur mycket utsläpp olika flygresor ger.
- Flera anmälare har på närmare anförda grunder framfört olika alternativa uträkningsmodeller för hur mycket koldioxid de olika flygen släpper ut.
- En anmälare anser att SVT borde använt den internationellt vedertagna ICAO-modellen som tar hänsyn till bland annat flygplanstyp, beläggning och bränsleförbrukning vid uträkningarna.
- Skatten på bensin är inte att likställa med kostnaden för bensindrivna motorers miljöpåverkan och kan därför inte användas för att beräkna kostnaderna för flygets miljöpåverkan. Detta var en grov och sannolikt missvisande förenkling.
- Reportern sa vid flera tillfällen i inslagen att flyget är skattefritt. Detta är fel då det dels utgår flygskatt dels ofta tillkommer kostnader i form av skatter och avgifter vid köp av en flygbiljett.
- Det faktum att klimatkompensation inte nämndes som ett alternativ innebar ett klart politiskt ställningstagande. Inslaget var hårt vinklat och avvisade helt detta som borde redovisas som det klimatsmarta alternativet.
- En anmälare kritiserar även artiklar om utsläpp av koldioxid i SVT:s app.

PROGRAMFÖRETAGETS YTTRANDE

SVT har fått möjlighet att yttra sig över om inslagen överensstämmer med kravet på saklighet. SVT anser att inslagen stämmer överens med kravet och anför sammanfattningsvis följande.

Inslaget beskrev skillnaden i hur mycket flygresenären betalar i skatt för sin klimatpåverkan jämfört med storleken på miljöskatter som tas ut från bilisten i form av energi- och koldioxidskatter, de två skatter som har motiverats av miljö- och klimatskäl.

I inslagets inledning redogjordes för hur mycket miljöskatter, det vill säga energi- respektive koldioxidskatt som konsumenten betalar per liter bensin. I reporterns speaker där han redogjorde för miljöskatterna för bensin var det tydligt, både i text och i grafik att det handlade om energiskatt och koldioxidskatt, det vill säga miljöskatter. Den sista meningen visade tydligt att det var just skatter för utsläpp, inte all skatt, som jämförelsen handlade om.

Senare i inslaget framgick det tydligt i en speaker att även moms tas ut på bensen och att biltrafikanten påförs såväl klimatskatter som moms, samtidigt som flyget inte betalar någon klimatskatt alls. I slutet av inslaget underströks ännu en gång storleken på den totala skatten, det vill säga miljöskatter plus moms som påförs bilisten i en intervju med missnöjd bilist.

Att momsen inte fanns med i den inledande uträkningen av skatten på bensen motiveras av att den inte är att en klimatskatt, utan är en fiskal skatt som tas ut på alla varor och tjänster utan syfte att vara ett ekonomiskt styrmedel.

Anmälarna har reagerat på att det i inslaget sades att flygtrafiken är ”skattebefriad”. Det förekom på två ställen. Dels i en intervju med infrastrukturministern, dels från reportern i speaker. Reporterns beskrivning av flyget som skattefritt var en drastisk formulering som syftade på beskattning av flygets klimatpåverkan, vilket SVT anser framgick av inslaget som helhet.

I inslaget framgick det att även flyget momsbeskattas. Reportern beskrev den nuvarande flygskatten för resor till London och Thailand och jämförde det med vad kostnaden skulle bli för resenären om även flyget miljöbeskattades.

Vad gäller uträkning av flygets koldioxidutsläpp så finns det olika sätt att räkna. Redaktionen använde en beräkningsmodell från en nyligen publicerad rapport från Chalmers tekniska högskola som Naturvårdsverket beställt. Även flygbranschen var delaktig i arbetet med rapporten och den har också granskats av KTH. Det fanns ett nyhetsvärde i att välja Naturvårdsverkets och Chalmers nya uppdaterade beräkningsmodell och inte räkna enligt någon annan modell från till exempel ICAO. I Naturvårdsverkets rapport fanns en ambition att mer fullständigt än i andra beräkningsmodeller täcka in den totala påverkan på klimatet från flygresor.

I rapporten finns bland annat tre punkter som kan förklara varför den här beräkningsmodellen kommer fram till större klimatpåverkan för svenskarnas flygresor än tidigare modeller.

- I beräkningsmodellen mäts inte bara tankat bränsle, utan hela flygsträckan tur- och retur, medan vissa andra beräkningsmodeller utgår från enkelresor där planen tankas i Sverige.
- I rapporten mäts allt flygresande som svenskar gör. Många modeller för flygresande mäter endast sträckor ut från Sverige till första mellanlandning.
- Höghöjdseffekter inkluderas. Detta påverkar utsläppen per distans avsevärt. Rapporten har ett särskilt avsnitt om just detta och beskriver bland annat hur utsläppen ökar om man inkluderar höghöjdseffekten i beräkningarna.

En anmälare anför att Naturvårdsverkets siffror i rapporten som redaktionen har utgått från inte kan stämma. Naturvårdsverket är en myndighet som lyder under förvaltningslagen och som i sin verksamhet ska agera opartiskt och korrekt.

AKTUELL BESTÄMMELSE

SVT ska utöva sändningsrätten opartiskt och sakligt samt med beaktande av att en vidsträckt yttrande- och informationsfrihet ska råda i televisionen (13 § i sändningstillståndet).

Kravet på saklighet innebär främst att uppgifter som är av betydelse för framställningen ska vara korrekta och att framställningen inte får vara vilseledande, till exempel genom att väsentliga uppgifter utelämnas. SVT ska före sändning av program så noggrant som omständigheterna medger kontrollera sakuppgifter i programmet (13 § andra stycket i sändningstillståndet).

Kraven på opartiskhet och saklighet tillämpas enligt granskningsnämndens praxis i princip fullt ut på programledare, reportrar och andra som genom sin ställning i ett program kan uppfattas som företrädare för programföretaget. Med hänsyn till den vidsträckta yttrandefriheten kan kraven ställas lägre i fråga om intervjuade, debattdeltagare och andra så kallade tillfälliga medverkande.

GRANSKNINGSNÄMNDENS BEDÖMNING

Inslagen handlade om att kostnaderna för flygbiljetter skulle öka om flygbränslet beskattades på samma sätt som bensin. I inslagen redogjorde reportern för hur mycket energiskatten och koldioxidskatten kostar per liter bensin. Det framgick tydligt att mervärdesskatten inte var medräknad i redogörelsen. Nämnden kan inte finna att vad anmälarna anfört i denna del, om vad bensinskatten kostar och att det stod koloxidskatt i grafiken, medför att inslagen strider mot kravet på saklighet.

Vad gäller uträkningarna avseende flygets utsläpp under en resa till London respektive Thailand får SVT, givet vad bolaget framfört i sitt yttrande, anses ha haft grund för uppgifterna. Reportern sa dock vid två tillfällen i inslagen att flyget är skattefritt. Mot bakgrund av att det även framgick att det utgår skatt på flyg, genom att reportern beskrev vad flygskatten på en resa till Thailand respektive London kostar, anser nämnden att inslagen inte strider mot kravet på saklighet i denna del.

Vad anmälarna anfört i övrigt medför inte heller att inslagen strider mot kraven på opartiskhet och saklighet.

Granskningsnämnden tillämpar bestämmelserna i radio- och tv-lagen och i programföretagens sändningstillstånd. Det ingår inte i nämndens uppgift att pröva textinformation på programföretagets webbplats. Anmälarnas kritik i denna del lämnas därför utan åtgärd.

Detta beslut har fattats av Ulrik von Essen, Ulrika Hansson, Clas Barkman, Berivan Yildiz, Bo-Erik Gyberg, Gunnar Springfeldt och Pia Rehnquist efter föredragning av Jenny Englund Grass.

På granskningsnämndens vägnar

Ulrik von Essen

Jenny Englund Grass

Originalhandlingen med namnunderskrifter förvaras hos myndigheten.