

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Vår referens:
256/2016

103 33 Stockholm

Er referens:
Fi2016/04305/S2

Stockholm, 2017-02-24

Remissyttrande

Betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Utredningen har haft i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Syftet som anges i utrednings direktiv är att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till att nå miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan”.

Det är olyckligt att utredningens uppdrag varit att utreda hur en skatt ska utformas, och inte om en skatt är lämplig. Svenskt Näringsliv ser inte att en flygskatt bidrar till att uppfylla det syfte som anges med skatten i utredningens direktiv, något som utredningen själv också konstaterar i konsekvensanalysen. Därutöver får skatten betydande negativa konsekvenser för de såväl de transportpolitiska målen, för näringslivets konkurrenskraft, samt för de regioner där beroendet av flyg för effektiva kommunikationer är stort. Svenskt Näringsliv avstyrker därför förslaget i sin helhet och utvecklar skälen närmre nedan.

En flygskatt får inga effekter på klimatutsläpp vid flygresor inom EES

En nationell flygskatt för resor inom Sverige och till/från EES-området ger ur ett globalt perspektiv ingen minskning av klimatutsläppen. Flyget inom EU/EES ingår sedan 2013 - tillsammans med industrin och energisektorn inom EU - i EUs handelssystem för utsläppsrätter. Grundprincipen i utsläppshandeln är att det sätts ett

gemensamt EU-tak för utsläppen för de sektorer som omfattas. När taket sänks måste utsläppen minska och ett pris uppstår på marknaden. Syftet är att detta ska ske till så låg kostnad som möjligt för hela EU. Om en svensk flygskatt leder till minskade utsläpp från flyget i Sverige blir effekten endast att motsvarande utsläppsutrymme görs tillgängligt för andra länder eller aktörer i systemet. Exempelvis ett tyskt kolkraftverk eller ett franskt stålverk. EUs totala utsläpp minskar inte, trots att Sveriges utsläpp kan minska marginellt. Därför får en nationell flygskatt i Sverige ingen effekt på klimatutsläppen i EU för de flygningar som omfattas av utsläppshandeln.

En flygskatt skulle också innebära ett återinförande av dubbla styrmedel för koldioxidutsläpp genom skatt och krav på förvärv av utsläppsrätter för samma utsläpp - något som tagits bort för dem som ingår i handelssystemet.

I utredningens egen konsekvensanalys pekas på att, invägt effekter av överflyttning till andra transportslag, skulle utsläppsminkningen för Sverige isolerat teoretiskt kunna blir mellan 0,04 miljoner ton per år och 0,11 miljoner ton per år. Detta bör ställas i relation till de 53 miljoner ton som släpptes ut i Sverige som helhet 2014. (s. 192)

För flygningar till och från EU/EES har man inom ICAO enats om ett ekonomiskt styrmedel där flyget kompenserar för sina utsläpp med start 2021. En flygskatt för dessa flygningar blir därmed i princip obsolet redan 2021.

En flygskatt ger inte incitament till ökad energieffektivitet eller minskad användning av fossila bränslen

Flyget har under lång tid investerat i avancerad teknik som bl.a. har lett till starkt ökad bränsleeffektivitet. Utsläppen per passagerare har minskat med 20 procent under de senaste tio åren och bränsleförbrukningen per passagerarkilometer med flyg har minskat med hela 70 procent de senaste 40 åren. Redan idag flygs flera kommersiella linjer på biobränsle, och i Sverige finns initiativet Fly Green Fund som satsar på att utveckla och tillgängliggöra biodrivmedel för flyget. Arbete pågår också med en mer storskalig utveckling av biodrivmedel för flygmotorer i syfte att få upp volymerna och få ner kostnaden.

En flygskatt som tas ut per passagerare - oavsett bränsle eller prestanda hos flygplanet - skulle minska det ekonomiska utrymmet för flygsektorn att investera i ny mer energieffektiv teknik, att arbeta med att öka andelen biobaserade bränslen och att satsa på de innovationer som behövs. Utredningens förslag att inte göra några

undantag för användning av biobränslen innebär också minskade incitament att fortsätta öka användningen av dessa bränslen.

I utredningens konsekvensanalys påpekas detta också. ”*Det innebär dock inte att skatten ger incitament till ökad energieffektivitet eller minskad användning av fossila bränslen genom till exempel en övergång till biobränslen eftersom skatten är helt frikopplad från bränsleförbrukningen och typen av bränsle*” (s. 193). En flygskatt riskerar snarare motverka en utveckling mot ett flyg med minskade klimatutsläpp.

Negativa konsekvenser av en flygskatt

Sverige är ett avlångt land, långt ifrån de stora växande marknaderna i världen. Sveriges BNP är till mer än 40 % beroende av vår export. Sverige är också ett land som värnar frihandel, internationella kontakter och vi har följaktligen många internationellt verksamma företag. För dessa är goda kommunikationer såväl till/från som inom Sverige centrala.

Det anges i utredningens direktiv att skattens utformning ska samverka med de mål som finns för närings-, transport- och regionalpolitik. Målen för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag. Målen för den regionala tillväxtpolitiken är att ge utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft. Det är svårt att se hur en flygskatt skulle samverka med dessa mål. I utredningens konsekvensanalys konstateras att ”*Införandet av en skatt på flygresor resulterar dels i en prisförändring, dels i att tillgängligheten och åtkomsten till svenska orter kan komma att förändras.*” (s. 200)

Kostnadsökningar och försämrad konkurrenskraft

En flygskatt skulle innebära kostnadsökningar för verksamhet i regioner som saknar realistiska alternativa transporter. Detta leder till försämrad konkurrenskraft för företag i dessa regioner och kan bl.a. få negativa effekter på sysselsättningen. Särskilt gäller detta för de delar av Sverige som saknar realistiska alternativa transporter till flyget, vilket främst gäller för norra Sverige och Gotland, men även delar av södra Sverige såsom Blekinge.

Försämrade kommunikationer i vissa delar av Sverige

En flygskatt kan leda till försämrade kommunikationer för vissa regioner genom nedläggning av inrikesflyglinjer och regionala flygplatser på grund av bristande lönsamhet. Många regionala flyglinjer och flygplatser har idag svag lönsamhet, framförallt de mindre flygplatserna med få avgångar. En ytterligare kostnadsbelastning genom en flygskatt som riskerar leda till ännu färre avgångar kan

därför leda till att gränsen nås för när verksamheten kan drivas vidare. Om tillgängligheten försämras slår det direkt mot den lokala konkurrenskraften för dem som vill driva företag verksamma över hela Sverige som utanför storstadsregionerna. En flygskatt riskerar därmed direkt motverka det regionalpolitiska målet om att stärka den lokala och regionala konkurrenskraften.

Utflyttning till flygplatser utanför Sverige, och färre direktlinjer

Flygskatten skall enligt förslaget tas ut på flyg som startar från en flygplats i Sverige. Detta innebär en drivkraft både för flygbolag och passagerare att flytta sin flygverksamhet till flygplatser utanför Sverige, och också att dra ner på antalet direktlinjer från Sverige. Den svenska exportstrategin har bland annat som syfte att få fler utländska företag till Sverige. För dessa är goda kommunikationer till slutdestinationen viktiga, och en av de parametrar som har betydelse vid beslut om lokalisering av en verksamhet eller en investering. Därför ingår som en del i exportstrategin en uttalad ambition att få fler internationella direktlinjer med flyg från svenska flygplatser – i syfte att förbättra kommunikationerna. I utredningens konsekvensanalys konstateras att *”Ett sådant mål (om fler direktlinjer SvNs anmärkning) kan försvåras av införandet av en skatt på flygresor eftersom flygföretag då istället kan välja att lägga sina direktlinjer från länder med geografisk närhet till Sverige, exempelvis Danmark.”* (s. 202). En svensk flygskatt blir då direkt kontraproduktiv mot ambitionen att få fler direktlinjer till Sverige, och för att få förbättrade kommunikationer.

En ytterligare effekt tillkommer genom att resor som slutar utanför Sverige inte momsbeskattats här, vilket innebär ytterligare incitament att t.ex. flyga till Köpenhamn även om slutmålet ligger i södra Sverige.

En helhetssyn behövs på transportområdet

En svensk flygskatt skulle innebära en skatt på avstånd i ett stort och transportberoende land som Sverige. Detta får negativa effekter för all verksamhet som drivs i flygberoende delar av landet.

På senare tid har också flera olika skatter höjts på transporter. Höjningar av bränsleskatter har gjorts i olika omgångar, senast nu vid årsskiftet. Dessutom har beslutats om automatisk årlig uppräknings av skatten på bensin och diesel med två procent utöver KPI. I den politiska debatten har förts fram förslag om ytterligare skattehöjningar, t.ex. höjd koldioxidskatt på bränslen.

Inom kort kommer också Vägslitageskattekommittén att lägga fram sitt förslag till en vägskatt på den tunga trafiken. Utredningen har förhandsaviserat att förslaget kommer att innebära en vägskatt på nivån 10-12 kr per mil.

Sammantaget kan dessa skattehöjningar och förslag om de genomförs få mycket allvarliga konsekvenser för svensk konkurrenskraft och regionalpolitik.

Svenskt Näringsliv anser att en noggrann analys måste göras av de sammanlagda samhällsekonomiska effekterna av alla dessa skattehöjningar på transporter.

SVENSKT NÄRINGSLIV



Torbjörn Spector



Maria Sunér Fleming