

Finansdepartementet

Dnr Fi3016/04305/S2

103 33 Stockholm

SvHK dnr 2016-0138

Stockholm den 23 februari 2017

Remissvar avseende betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Sveriges Handelskamrar består av elva regionala handelskamrar runt om i landet som arbetar för att förbättra näringslivets villkor.

En flygskatt bör inte införas

Sveriges Handelskamrar avstyrker förslagen om att införa en svensk flygskatt.

Det finns behov av att utveckla politiken för grönt flyg där innovation, teknik och regelverk syftar till att minska utsläppen och inte flygandet. Utredaren visar dock att en svensk flygskatt endast i en mycket begränsad omfattning skulle kunna bidra till det övergripande målet om lägre klimatpåverkan.

I betänkandet framkommer det också att en flygskatt skulle ha negativ effekt på tillgängligheten inom Sverige, på landets internationella flygförbindelser, på regional utveckling samt på flygbolagens vilja att etablera flyglinjer till och från Sverige. Detta skulle skada Sveriges konkurrenskraft.

Regeringens kommittédirektiv är tydliga med att syftet med en flygskatt är att få en klimateffekt men utan att negativt påverka mål rörande till exempel tillgänglighet, näringslivsutveckling och regional utveckling. För många är flyget det enda realistiska alternativet att nå andra delar av landet.

I betänkandet visar utredaren att flygskattens påverkan på Sveriges koldioxidutsläpp skulle bli marginell och att skatten samtidigt skulle innebära att Sverige bidrar till att exportera utsläpp till andra länder dit flygbolagen flyttar delar av sin produktion.

Givet ovanstående blir slutsatsen att en svensk flygskatt inte bör införas. Detta grundar sig primärt på att skatten inte skulle bidra till att uppfylla det övergripande syftet bakom dess införande som anføres i kommittédirektivet.

Kommentarer till betänkandet

Det finns anledning att lyfta fram några viktiga punkter avseende betänkandet och förslagen, framställningen nedan är dock inte avsedd att vara heltäckande.

Tillgänglighet inom Sverige

Utredningens konsekvensbedömningar visar att den föreslagna skatten kan förväntas leda till en minskning av antalet resenärer och ha en negativ effekt på sysselsättningen och näringslivets konkurrenskraft i Sverige. Utredarens

bedömningar är genomgående oprecisa och sällan förankrade i det flertal vedertagna internationella beräkningsmodeller som finns att tillgå.

Analysföretaget WSP beräknar att utredningens förslag kommer att leda till en minskning av antalet passagerare med mellan 700 000 och 1,2 miljoner, att mellan 3 700 och 7 000 arbetstillfällen försvinner och att nettoförlusten för Sveriges BNP bara under det första året kan uppgå till fyra miljarder kronor.

Försämrad flygtillgänglighet samt ackumulerade effekter över åren av färre arbetstillfällen och lägre BNP innebär påfrestningar på svensk ekonomi som avsevärt överstiger de i sammanhanget begränsade intäkter till staten som skatten beräknas ge.

De långsiktigt negativa effekterna för Sveriges tillgänglighet försvårar bland annat regeringens satsningar på besöksnäringen, för ökad export och för fler arbetstillfällen i hela landet. Momssatsen för till exempel upplevelser, logi, mat och transporter är redan i dag högre än i konkurrentländerna. Flygskatten innebär ytterligare ett påslag, som inte medför ett mervärde för gästen.

Icke statliga flygplatser

Tillgången till flygplatser är ett av de främsta skälen varför företag väljer att investera eller nyetablera sig i en region. I anslutning till samtliga Sveriges regionala flygplatser finns tätorter med större industrier, småföretag men också högskolor och offentlig verksamhet som är beroende av flyget. Flygets snabbhet, pålitlighet och räckvidd gör att det inte finns något realistiskt alternativ för de flesta av passagerarna.

Över 70 procent av resorna mellan Stockholm och Norrland genomförs med flyg. Flyget är i dag det enda transportslag som ger människor möjlighet att ta sig från hela landet till och från en plats i en helt annan del av landet över dagen. Därför kommer en flygskatt att slå direkt mot tillgängligheten till och från kanske främst storstadsregionerna men även andra orter. Det kommer i förlängningen att innebära att utbytet mellan städer och regioner i Sverige minskar.

De statliga flygplatserna har ofta fler resenärer än de icke statliga och kan utstå en flygskatt med färre konsekvenser. Icke statliga flygplatser har upptagningsområden som till större del innefattar landsbygd och mindre tätbebyggda områden.

Utredaren konstaterar att införandet av en skatt på flygresor innebär ett minskat antal flygningar, vilket kan få större konsekvenser för de icke statliga flygplatserna. Utredaren bedömer att tillgänglighetsförändringen med stor sannolikhet blir större för flygplatser med ett redan litet antal avgångar.

Det finns också, enligt utredaren, risk för att så kallade lågprisbolag helt och hållet väljer bort den svenska marknaden. Detta då skatten får relativt större genomslag på biljetter från lågprisbolag. I Norge slutade ett lågprisbolag att flyga från Rygge flygplats när en flygskatt på 80 norska kronor infördes. Flygplatsen tvingades därför att lägga ner.

Sveriges Handelskamrar ser en uppenbar risk att detta kan drabba ett antal flygplatser i Sverige. Detta vore ett hårt slag mot svensk ekonomi eftersom ett mycket stort antal internationella företag har behov av flyg. En mycket stor andel av svensk export sker av företag som har behov av mindre flygplatser.

En flygskatt slår mot hela Sverige – storstäderna, mindre städer, gles- och landsbygd. Konsekvenserna riskerar att bli som mest kännbara där flyget och fler möjligheter för näringslivet behövs som mest. Detta vidgår även utredaren som föreslår att staten ska satsa ytterligare offentliga medel på att upphandla flyglinjer när dessa har lagts ner på grund av flygskatten.

Detta visar förslagens orimlighet; en skatt som riskerar slå ut verksamhet som sedan måste subventioneras förefaller knappast rimlig.

Arbetsstillfällen

Vissa branscher är särskilt beroende av flyget, till exempel IT och utbildning. IT-branschen, som är relativt humankapitaltung, kan lätt flytta verksamheten till en annan ort om tillgängligheten försämras. En sådan flytt av arbetsstillfällen och verksamheter ”är nödvändigtvis inte negativt ur en nationell synpunkt, men troligtvis ur en regional eller lokal synpunkt” enligt utredaren. Detta är en nonchalant hållning till de lokala och regionala perspektiven på frågan. Vidare framgår inte heller varför en sådan flytt skulle stanna vid Sveriges gränser. IT-bolag kan till exempel lätt flytta till andra länder.

Biljettpriser

För flygplatser, kanske främst i Skåne (Malmö och Ängelholm) och flygplatser i Värmland som ligger nära Norge, kan passagerare förväntas utnyttja möjligheterna till billigare biljetter genom att flyga från Danmark eller Norge (något mindre i Norge som ju har infört en flygskatt). Skatten skulle då innebära regionala orättvisor som inte går att kompensera.

Fyra personer som flyger från till exempel Norrland eller Mälardalen kommer att få betala 1 720 kronor mer för en resa till USA jämfört med de som kan välja att resa från Köpenhamn. Samma effekt riskerar att uppstå på inkommande besökare och försämra turistnäringens och det internationella näringslivets konkurrenskraft gentemot grannländerna.

Flygskatt har inte varit framgångsrikt i Europa

Att Sverige inför en nationell flygskatt förefaller gå emot erfarenheten av flygskatt i länder som är jämförbara med Sverige. Nio länder i Europa har sänkt, avskaffat eller avstått från att införa en flygskatt under senare tid. Undantagen är de stora länderna Tyskland och Storbritannien (dock avskaffad i Nordirland och ska sänkas i Skottland) samt Norge.

Förslagets lämplighet

Utredaren understryker att det inte har ingått i uppdraget att utreda lämpligheten i att införa en skatt på flygresor. Handelskamrarna menar att det innebär att betänkandets värde som beslutsunderlag i grunden kan ifrågasättas.

Alternativ för grönt flyg

Utgångspunkten i betänkandet är att det är resandet som ska minska och inte utsläppen. Redogörelsen i betänkandet visar att en svensk flygskatt är ett svagt styrmedel om målet är minskad klimatpåverkan.

En storskalig satsning på biobränsle till flyget skulle kunna innebära en direkt och kraftfull minskning av utsläppen utan negativ påverkan på tillgänglighet och övriga näringspolitiska mål. Det finns även flera andra sätt att minska utsläpp genom ny teknik (till exempel motorer och nya flygplan), flygrutter, gröna inflygningar med mera som bör främjas.

Sverige bör också stället stödja och bidra till internationella, effektiva och marknadsbaserade styrverktyg som EU:s utsläppshandelssystem (ETS) och flygbranschens globala klimatavtal Corsia.

FÖR SVERIGES HANDELSKAMRAR

Maria Rankka
Vd, Stockholms Handelskammare

Sveriges Handelskamrar:

Handelskammaren Jönköpings län

Handelskammaren Mittsverige

Handelskammaren Mälardalen

Handelskammaren Värmland

Mellansvenska Handelskammaren

Norrbottnens Handelskammare

Stockholms Handelskammare

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

Västerbottnens Handelskammare

Västsvenska Handelskammaren

Östsvenska Handelskammaren