

Finansdepartementet  
10333 STOCKHOLM

Stockholm 2017-02-27

Ref Fi2016/04305/S2

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

Transportföretagen, som representerar drygt 10 500 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund varav Svenska Flygbranschen är ett, har tagit del av rubricerade remiss och har följande sammanfattande synpunkter. Vi vill i övrigt hänvisa till remissvar inlämnat av Föreningen Svenskt Flyg.

Transportföretagen noterar att utredningen enligt sina direktiv har haft till uppdrag att lämna förslag till hur en skatt på flygresor kan utformas varigenom ”flyget klimatpåverkan ska minska, vilket kan bidra till att nå miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan”. Skatten ska enligt samma direktiv även ”uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ” och ”uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan” men samtidigt ”samverka med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen om bl.a. jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i alla delar av landet”. Utredaren konstaterar också att hon inte haft till uppdrag att utreda lämpligheten i att införa en flygskatt.

Transportföretagen kan konstatera att med dessa utformade direktiv är det inte underligt att utredningen ger ett så splittrat intryck. Att bidra till mindre flygresande, vilket ger mindre resurser för flygföretagen, är t.ex. knappast en åtgärd som leder till investeringar i effektivare flygplan med minskad klimatpåverkan eller till alternativa bränslen. Eftersom inrikesflyget är viktigast i de delar där restiderna inte är konkurrenskraftiga för alternativa transportsätt på marken, är det också svårt att se hur fördyrat och minskat flygresande inte kommer negativt påverka de politiska målen om jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i dessa landsdelar. När luftfarten dessutom redan är inkluderad i EU:s handel med utsläppsrätter (ETS), och när flygets FN-organ ICAO nyligen enats om ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg (CORSIA), är det kanske tur att utredaren sluppit ta ställning till lämpligheten i att över huvud taget införa en flygskatt.

Viktigast torde emellertid vara att klimateffekten av den skatt utredningen föreslår är minimal, och för klimatfrågan globalt sett helt försumbar. Detta konstateras ju faktiskt också av utredaren själv. Därmed blir den avgörande frågan om de negativa effekter som fördyrat flygresande och därmed följande effekter på andra samhällsmål får kan motiveras. Förvisso är det alltid svårt att beräkna sådana samhällseffekter. Med tanke på den stora betydelse som inrikes flygtrafik har för näringslivet i stora delar av Sverige utanför storstadsområdena, även inkluderande besöksnäringen, vilket bl.a. regeringens nyligen framlagda flygstrategi understryker, är det emellertid svårt att svara annat än nej på denna fråga. Hur stor försämring av restider och

därmed tillgänglighet menar utredaren och regeringen egentligen är rimlig för att motivera ”val av mer miljövänliga alternativ än flyg”? Ett färdigutbyggt höghastighetsbanenät kunde möjligen konkurrera på enstaka destinationer inom landet, men regeringen har som bekant låtit skjuta sådana investeringar på framtiden. Dessutom skulle sådana snabba landtransporter inte beröra den norra halvan av landet där inrikesflyget har mest avgörande betydelse. Vilka ”mera miljövänliga alternativ än flyg” som avses för de långväga internationella förbindelserna är ännu svårare att se? Vilken styreffekt på val av färdmedel får t.ex. skatten på en resa till London eller Istanbul?

Transportföretagen, som organiserar företag inom alla trafikslag, delar förvisso inriktningen att alla trafikslag bör bära sina externa kostnader inklusive klimatpåverkan. Det gäller även luftfarten. Däremot måste de sätt en sådan internalisering sker på anpassas efter de marknadsförhållanden etc. som gäller. För utpräglat internationella trafikslag som luftfart och sjöfart är nationella särlösningar sällan framgångsrika som styrmedel, vilket även visas av erfarenheter från andra länder. Flygbranschen har sedan länge, i likhet med andra svenska transportbranscher, signalerat ett stort intresse att bidra till hållbara transportlösningar, som bl.a. den extrema ökningen av energieffektivitet hos nya generationer kommersiella flygplan visar. ICAO:s internationella överenskommelse visar också vägen på ett globalt plan, t.ex. bedöms denna överenskommelse till 2050 leda till större totala reduktioner av koldioxid än hela EU:s handelssystem ETS i alla branscher kommer generera. Dock finns återstående problem med klimatpåverkan från flyg innan en hållbar nivå kan uppnås. Det är dock mycket svårt att se att den nu föreslagna flygskatten bidrar här över huvud taget. Minskad investeringsvilja, risk för utflyttning av internationella förbindelser till grannländernas flygplatser etc. underlättar i varje fall definitivt inte ett sådant arbete.

Utredningen, som enligt direktivet även skulle analysera alternativa sätt att bidra till klimatmålen, har underlåtit att jämföra effekter av alternativa åtgärder med den föreslagna skatten. T.ex. saknas en analys av rakare flygvägar i enlighet med EU:s projekt ”Single European Sky”, som enligt de flesta bedömare under alla förhållanden skulle ge betydligt större minskningar av koldioxidutsläpp än en flygskatt. Vilka möjligheter en svensk satsning på biobränsle för flyg skulle kunna ge är heller inte utrett.

Slutsatsen blir att utredningen (inklusive regeringens direktiv till denna) har två illa dolda agendor utöver de angivna. Dels går inte att undandra sig känslan att det är själva flygresan i sig man vill få bort, inte klimatpåverkan. I avsaknad av reella möjligheter att genomföra en sådan politik blir dock förslaget en rent finansierande skatt på mobilitet, som klätts i en ”grön” retorik.

Transportföretagen kan inte ställa sig bakom en sådan strategi. Utredningens förslag avstyrks därför i sin helhet.

Med vänlig hälsning



Transportföretagen