

Remissammanställning – En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Sammanfattning

Den 1 mars 2017 löpte remisstiden ut för utredningsförslaget om en ny svensk flygskatt (En svensk flygskatt SOU 2016:83). Totalt hade 197 yttranden lämnats in till Finansdepartementet per den 1 mars. Av dessa har 136 lämnats av aktörer som bjudits in av regeringen att lämna synpunkter, medan 61 yttranden lämnats av andra aktörer på eget initiativ. Genomgången visar att:

- Av de 156 yttranden som tar ställning till förslaget ställer sig 126 negativa till, eller avstyrker, det. Bland dessa återfinns tunga instanser som Riksrevisionen, Statskontoret, Ekonomistyrningsverket och Tillväxtverket.
- Skarp kritik riktas mot att skatten har försumbar climateffekt, och därmed helt missar sitt syfte. Åtta av tio yttranden som avstyrker eller är negativa till förslaget pekar på denna problematik.
- Skatten kritiseras också på grund av de stora konsekvenser den väntas få för tillgängligheten och konkurrenskraften runt om i landet. Drygt åtta av tio yttranden som avstyrker eller är negativa till förslaget framhåller detta. Kritiken lyfts av kommuner, regioner, myndigheter och näringsliv från Kiruna i norr, till Ängelholm i söder.
- Sju av tio yttranden som avstyrker eller är negativa till förslaget tar upp att andra åtgärder är mer effektiva för att minska flygets klimatpåverkan än en flygskatt baserad på passagerarantal.

Hela sammanställningen, med samtliga yttranden listade, återfinns i bilaga 1. I denna bilaga redogörs även för hur remissammanställningen tagits fram.

Bakgrund

Hösten 2015 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor skulle kunna utformas. I direktiven (Dir. 2015:106) angavs att syftet med skatten är att minska flygets klimatpåverkan. Utredningen hade i uppdrag att utforma skatten så att den skulle samverka med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen om bland annat jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i alla delar av landet.

Den 30 november 2016 presenterade utredningen sitt förslag. Förslaget innebär att flygskatt tas ut för passagerare som reser kommersiellt från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Det är flygföretaget som utför flygningen som blir skattskyldigt. Tre skattenivåer föreslås: 80 kronor per passagerare för flygresor inom EES; 280 kronor per passagerare för flygresor till annan världsdel inom 600 mil från Arlanda; 430 kronor per passagerare för flygresor till annan världsdel och längre än 600 mil från Arlanda.

Förslaget har varit ute på remiss fram till den 1 mars 2017.

Svenskt Flygs ställningstagande till förslaget om en svensk flygskatt

Svenskt Flyg delar regeringens ambition, som uttrycks i den svenska flygstrategin, att flygets utveckling ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Förslaget om en flygskatt stärker dock inte något av hållbarhetsperspektiven.

Svenskt Flyg avstyrker förslaget i sin helhet, av följande skäl:

- Svenskt Flyg konstaterar att den föreslagna skatten saknar klimateffekt. Den förväntade reduktionen av klimatpåverkande utsläpp är mycket begränsad, och sannolikt överskattad till följd av missvisande beräkningsmetoder i utredningen. Vidare visar utredningen att skatten kommer att leda till ökad bil- och busstrafik, och att inga incitament skapas för flygföretagen att effektivisera sina transporter och minska de klimatpåverkande utsläppen.
- Svenskt Flyg konstaterar att den föreslagna skatten kan förväntas ha en negativ effekt på tillgängligheten, sysselsättningen och näringslivets konkurrenskraft i Sverige. Utredningens konsekvensbedömningar är dock oprecisa och sällan förankrade i vedertagna internationella beräkningsmodeller. 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 jobb försvinner och att nettoförlusten för Sveriges BNP bara under det första året kan uppgå till 4 miljarder kronor.
- Svenskt Flyg konstaterar att den föreslagna skatten går emot det transportpolitiska funktionsmålet, det regionalpolitiska målet om utvecklingskraft i alla delar av landet, den svenska exportstrategin, den svenska flygstrategin och regeringens övergripande mål om att Sverige år 2020 ska ha EU:s lägsta arbetslöshet.
- Svenskt Flyg bedömer att internationella, konkurrensneutrala styrmedel, investeringar i ny teknik, smartare flygtrafik och en ökad användning av biobränsle är betydligt mer effektiva insatser för att minska flygets klimatpåverkan än en nationell flygskatt.

Hela Svenskt Flygs remissvar finns att läsa på www.svensktflyg.se/flygskatt-remissvar/

Översikt – Uppfattning om förslaget som helhet

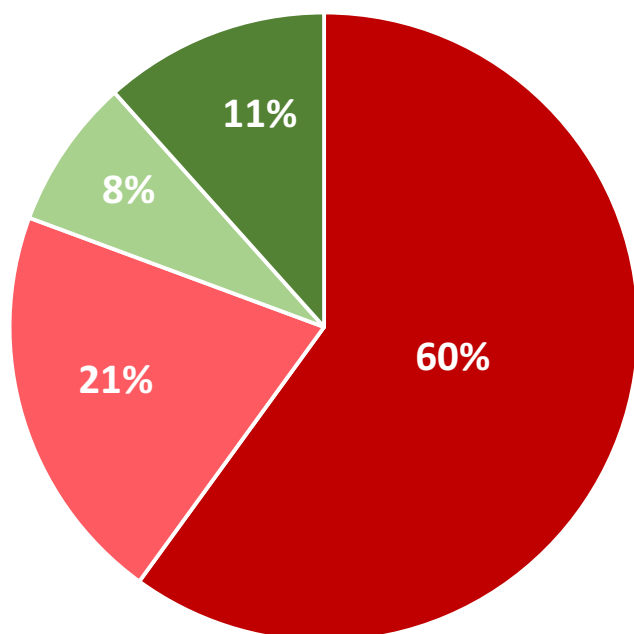
Mellan den 8 december 2016 och den 1 mars 2017 har totalt 197 yttranden lämnats till Finansdepartementet om förslaget till en ny svensk flygskatt. Av dessa har 136 lämnats av aktörer som bjudits in av regeringen att lämna synpunkter, medan 61 yttranden lämnats av andra aktörer på eget initiativ. 41 av yttrandena tar inte tydlig ställning till, eller saknar åsikt om, utredningens förslag.

Av de 156 yttranden som tar ställning är drygt åtta av tio negativa till eller avstyrker utredningens förslag, däribland Riksrevisionen, Statskontoret, Tillväxtverket, Ekonomistyrningsverket och ett flertal kommuner och regioner i olika delar av landet. Kritiken riktas framför allt mot att skatten har en mycket begränsad klimateffekt, men samtidigt riskerar att försämra tillgängligheten och konkurrenskraften i många delar av Sverige. Luleå kommun fångar de argument som förs fram i ett stort antal yttranden när man skriver:

”Luleå kommun motsätter sig att en flygskatt införs. För stora delar av Sverige finns i praktiken inga alternativ till flyget. En skatt på flyg ökar oundvikligen transportkostnaderna för företag, turister, besökare och invånare som inte har alternativ till flyget. Detta kommer att ha negativa effekter på såväl den regionala utvecklingen som Sveriges konkurrenskraft i stort. Samtidigt är minskningen av klimatpåverkan till följd av en flygskatt begränsad.” (Luleå kommuns remissvar, sid. 1)

Kritiken mot förslagets ringa klimateffekt och de negativa konsekvenserna för tillgänglighet och konkurrenskraft är så omfattande att den redovisas närmare i separata avsnitt nedan.

Figur 1. Uppfattning om förslaget som helhet – samtliga yttranden



Anmärkning: I diagrammet inkluderas inte de yttranden som är opartiska till, eller inte har någon åsikt om, förslaget

■ Avstyrker ■ Negativ ■ Positiv ■ Tillstyrker

Utöver kritiken mot förslaget klimatteffekt och negativa konsekvenser på andra samhällsområden riktar flera aktörer också skarp kritik mot kvaliteten i utredningens analyser och beräkningsmetoder. Riksrevisionen skriver att man:

"[...] saknar en mer omfattande samhällsekonomisk analys som grund för de föreslagna skattenivåerna. Bland annat presenteras endast en översiktlig konsekvensbedömning baserad på uppskattade efterfrågeförändringar givet elasticiteter med mycket stor osäkerhet. Inkomstfördelningseffekter och regionala effekter analyseras endast summariskt. Riksrevisionens bedömning är att betänkandet i flera delar inte utgör ett fullgott underlag för att fatta beslut om en svensk klimatrelaterad skatt på flyg." (Riksrevisionens remissvar, sid. 3)

Även Ekonomistyrningsverket slår ned på utredningens samhällsekonomiska analys:

"Vidare har utredningen inte tagit i beaktande den undanträngningseffekt på övrig konsumtion som en högre kostnad för flygresor sannolikt innebär. Med ett minskat konsumtionsutrymme hos hushållen för övriga varor och tjänster bör mervärdesskatteintäkter från dessa minska. Detta saknas i sammanställningen för de offentligfinansiella konsekvenserna. Sammantaget anser ESV att utredningen sannolikt överskattar nettointäkterna." (Ekonomistyrningsverkets remissvar, sid. 2)

Statligt ägda Swedavia lyfter ett antal brister i utredningens klimatberäkningar:

"Swedavia delar inte utredningens slutsats att flygets internaliseringsgrad av externa kostnader är låg. Swedavia delar inte heller utredningens siffror avseende klimatvärderingen per passagerare på utvalda typsträckor. Swedavia anser att flera metodbrister gör det olämpligt att hänvisa till de aktuella siffrorna. De aktuella underlagen innehåller så många antaganden, gissningar, schabloner och uppräkningsfaktorer att det enligt Swedavia inte går att dra några slutsatser eller grunda några policybeslut på dessa". (Swedavias remissvar, sid. 7)

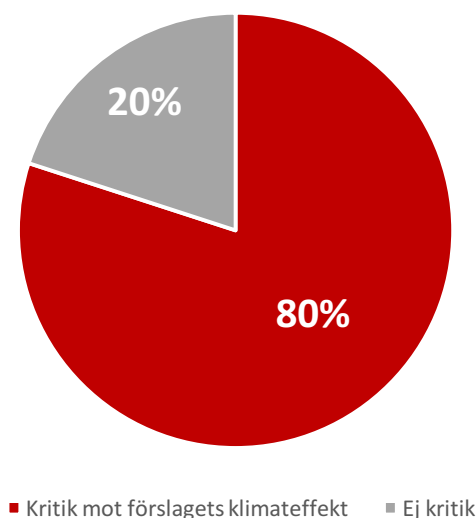
Tabell 1. Exempel på aktörer som avstyrker eller är negativa till förslaget

Myndigheter	Regioner, län och kommuner	Övriga
Riksrevisionen	Länsstyrelsen i Stockholms län	Svenskt Näringsliv
Statskontoret	Länsstyrelsen i Gotlands län	Swedavia
Tillväxtverket	Länsstyrelsen i Västerbottens län	Svensk Handel
Tillväxtanalys	Region Halland	Svenska Transportarbetareförbundet
Ekonomistyrningsverket	Arvidsjaur kommun	Sveriges Handelskamrar
Transportstyrelsen	Göteborgs stad	Stockholms Handelskammare
Konjunkturinstitutet	Luleå kommun	Lantbrukarnas Riksförbund
Statens Energimyndighet	Kalmar kommun	TCO

Kritik mot förslagets klimateffekt

Syftet med en skatt på flygresor är enligt direktiven att minska flygets klimatpåverkan. Av utredningens förslag framgår dock att skatten har en mycket liten effekt på flygets klimatpåverkande utsläpp. 100 av de 126 aktörer som avstyrker, eller är negativa till, förslaget lyfter fram att den föreslagna skatten har alltför liten klimateffekt.

Figur 2. Avstyrkande eller negativa yttranden som riktar kritik mot flygskattens klimateffekt



Bland annat Statskontoret och Ekonomistyrningsverket betonar att flygskatten är ett ineffektivt sätt att minska flygets klimatpåverkan:

”Enligt Statskontoret skulle skatten få en symbolisk effekt, men bli ett mycket trubbigt klimatpolitiskt styrmedel. Enligt utredningens beräkningar skulle skatten leda till att Sveriges totala klimatpåverkande utsläpp skulle minska med någon eller några promille.” (Statskontorets remissvar, sid. 2)

”ESV anser att en passagerarberoende skatt är ett svagt styrmedel för minskade utsläpp från flygtransporter.” (Ekonomistyrningsverkets remissvar, sid. 1)

Energimyndigheten stämmer också in i att flygskatten är ineffektiv, både sett till klimateffekt och konstandseffektivitet:

”Den föreslagna skatten styr inte mot minskad klimatpåverkan utan är en konsumtionsskatt med begränsad klimatpåverkan.

[...]

Regeringen, liksom Energimyndigheten, förordar en kostnadseffektiv styrning för att uppnå de energi- och klimatpolitiska målen. Om de beräknade skatteintäkterna jämförs med den beräknade klimatnyttan i utredningen skulle varje ton koldioxid kosta mellan 3500-8500 kr (beräknad utifrån utredningen), vilket är betydligt högre än den svenska

koldioxidskatten. [...] Den höga kostnaden för att uppnå de minskade klimatutsläppen anses därför inte kostnadseffektiv.” (Energimyndighetens remissvar, sid 1 och 3)

Ett antal instanser, däribland Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen, betonar det faktum att flyget omfattas av EU:s utsläppshandel, och att det därför finns en risk att en svensk flygskatt kan leda till ökade utsläpp i övriga EU:

”Flyg inom EES omfattas av EU ETS. Härmed måste dessa flygbolag lämna in utsläpps-rätter motsvarande sina koldioxidutsläpp. Ett flygbolag som avstår en flygning inom EES behöver inte införskaffa och lämna över lika många utsläppsrätter till regleraren. Eftersom mängden utsläppsrätter är fixerad ökar härmed utsläppsutrymme för andra att dela på. Konsekvensen blir alltså att någon annan aktör kan köpa utsläppsrätter och öka sina utsläpp så att de samlade utsläppen förblir vid taknivån.” (Konjunkturinstitutets remissvar, sid. 2)

”Utredningen konstaterar mycket riktigt att utsläppsminskningarna från svenskt flyg inom EU kommer att resultera i ökade utsläpp från andra källor inom EU ETS. Samtidigt ökar även utsläppen från andra transportslag i Sverige som ett resultat av prisinducerad substitution till andra transportslag. Resultatet kan bli obetydliga eller, som utredningen också noterar, till och med negativa utsläppsminskningar inom EU som helhet.” (Riksrevisionens remissvar, sid. 2)

I direktiven till utredningen angavs att en skatt på flygresor bör uppmuntra konsumenter till att välja andra transportslag med mindre klimatpåverkan. Av utredningen framgår emellertid att den överflyttning till andra transportslag som skatten ger upphov till i huvudsak kommer att gå till bil och buss. Direktiven angav också att en skatt bör uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan. Några sådana incitament ger skatten inte för flygföretagen, vilket bland annat Länsstyrelsen i Dalarnas län, SAS och Näringslivets regelnämnd framhåller:

”Den föreslagna skatten ger dock endast incitament till att färre personer reser och inte till genomförande av andra viktiga insatser, exempelvis effektivare flygplan och användande av biodrivmedel.” (Länsstyrelsen i Dalarnas läns remissvar, sid. 1)

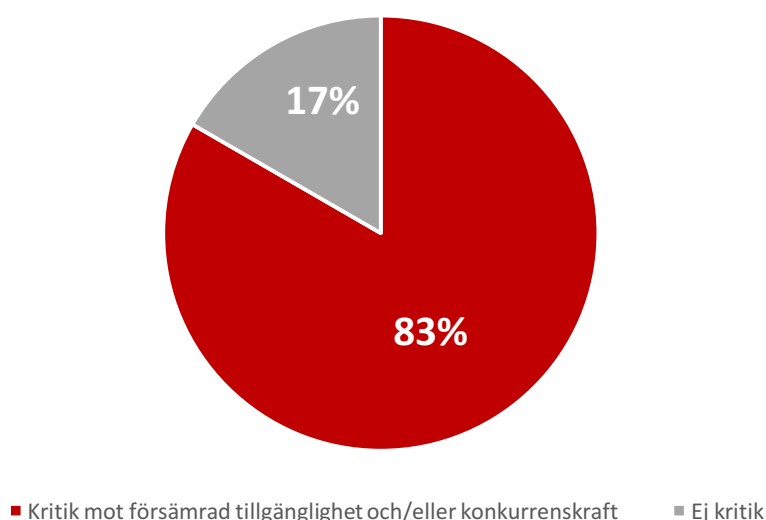
”[...] flygets incitament och möjligheter (vilka också utredningen anser blir ringa) att utveckla effektivare transporter kommer att försenas och försvåras genom en ökad skattebelastning. Detta har också tidigare konstaterats i ett flertal europeiska länder.” (SAS remissvar, sid. 4)

”Förslaget som sådant kopplar inte heller skatten till utsläppsmängden. Detta får till följd att det inte finns några incitament till att välja, investera i eller för den skull särskilja olika energieffektiva flygplan till följd av bränsleförbrukningen. Med andra ord så påverkas det ekonomiska utrymmet för flyget att investera i energieffektiv teknik.” (Näringslivets regelnämnds remissvar, sid. 2)

Förslaget får negativa effekter för tillgänglighet och konkurrenskraft

Flyget som transportmedel har stor betydelse för att hålla ihop Sverige, och förbinder oss till övriga världen. Utredningens konsekvensbedömningar visar att den föreslagna skatten kan förväntas leda till en minskning av antalet flygresenärer. Drygt åtta av tio av de aktörer som avstyrker, eller är negativa till, förslaget påtalar att detta kommer innebära försämrad tillgänglighet och/eller konkurrenskraft på många håll i landet.

Figur 3. Avstyrkande eller negativa yttranden som riktar kritik mot flygskattens effekter för tillgänglighet och konkurrenskraft



Tillväxtverket, regeringens myndighet för att främja hållbar näringslivsutveckling och regional tillväxt, konstaterar att utredningen inte i tillräcklig utsträckning behandlar konsekvenser för näringslivet och regional tillväxt i alla delar av landet:

”I stora delar av landet saknas alternativ till flyget som transportmedel och således ger en flygskatt endast ökade kostnader för att bedriva näringsverksamhet på dessa platser jämfört med andra platser med bättre tillgänglighet till marknader. Tillväxtverket vill betona att utredningens förslag inte skapar förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv i hela landet.” (Tillväxtverkets remissvar, sid. 2)

Svenskt Näringsliv drar samma slutsats som Tillväxtverket:

”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.” (Svenskt Näringslivs remissvar, sid. 3)

Ett stort antal kommuner, regioner och länsstyrelser belyser de lokala och regionala konsekvenserna om en flygskatt införs. Bland annat Umeå kommun och Arvidsjaur kommun beskriver hur norra Sverige riskerar att drabbas:

För norra Sverige kan införandet av flygskatt innebära färre avgångar och sämre utbud, hämma tillgänglighet och tillväxt. Sverige är ett avlångt land i en perifer del av världen där konkurrens om investeringar, kompetens, företagsetableringar och turism blir allt hårdare. Goda flygförbindelser är och kommer att vara ett måste.” (Umeå kommuns remissvar, sid. 2)

”Landsbygdskommittén pekar särskilt ut 23 kommuner med störst utmaningar och som därför behöver särskilda åtgärder som riktas mot dem. Elva ligger i Norr- och Västerbottens inland. I fem av dessa kommuner är fordonstestverksamheten det enskilt största privata företagandet. Införande av en flygskatt är direkt kontraproduktivt mot denna satsning.” (Arvidsjaur kommuns remissvar, sid. 3)

Men även i södra Sverige, och i huvudstadsregionen, kommer en flygskatt få negativa effekter:

”Det finns inga transportslag i sydöstra Sverige som kan ersätta flyget. [...] För Blekinge innebär det att vi tillhör de regioner som får betala flygskatten. Vi behöver bättre infrastruktur och andra tillväxtåtgärder som bidrar till att våra företag är konkurrenskraftiga, för att göra de arbetsresor Stockholm som är nödvändiga och för att utveckla besöksnäringen. För Blekinge medför flygskatten att utvecklingskraften i den regionala tillväxtpolitiken minskar.” (Region Blekinges remissvar, sid. 2)

”Länsstyrelsen bedömer att en skatt i enlighet med förslaget kommer att försämra möjligheterna till tillväxt i Stockholmsregionen och Sverige i övrigt. Stockholms geografiska läge gör den internationella tillgängligheten via flyg till en avgörande faktor när det gäller internationell attraktionskraft.” (Länsstyrelsen i Stockholms läns remissvar, sid. 1)

Flertalet remissinstanser lyfter även fram att vissa branscher kommer att drabbas särskilt hårt. Sveriges Handelskamrar pekar ut IT och utbildning medan Unionen och Svensk Turism varnar för stora konsekvenser för besöksnäringen:

”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 arbetstillfällen 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.” (Sveriges Handelskamrars remissvar, sid. 3)

”Unionen är således kritisk mot utredningens grunda analys och gör tvärtom bedömningen att flygskatten skulle kunna hota exempelvis den framgångsrika tillväxten av besöksnäringen i främst Norrlands glesbygd. Enligt Unionen riskerar utredningens

förslag i kombination med andra åtgärder/förslag att leda till sammantaget i påtagliga negativa effekter på jobben i flera delar av Sverige och därmed även på lokala skatteintäkter och möjligheten att ge rimlig offentlig service. Risken för en negativ spiral i glesbygden ökar.” (Unionens remissvar, sid. 2)

”En Svensk flygskatt skulle också innebära negativa effekter på flygbolagens vilja att etablera flyglinjer till och från Sverige. Det råder idag hård konkurrens om internationella flyglinjer, framför allt om interkontinentala direktlinjer. Dessa flyglinjer är avgörande för internationell tillväxt i besöksnäringen. Centralt för flygbolagen är de totala kostnaderna för varje linje och en svensk flygskatt skulle innebära en stor konkurrensnackdel.” (Svensk Turisms remissvar, sid. 2)

Den föreslagna skattens negativa effekter innebär att ett införande står i konflikt med flera av regeringens mål inom andra politikområden. Detta påtalas bland annat av Svensk Handel och Företagarna:

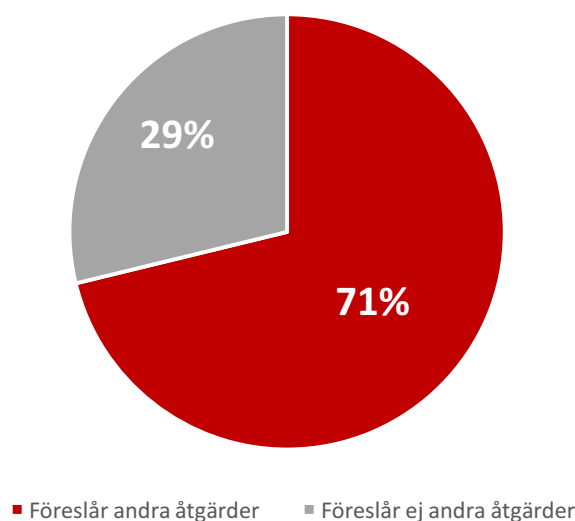
”I utredningens uppdrag har ingått att se över samspelet mellan en eventuell flygskatt och andra regeringsinitiativ och strategier. Svensk Handel ser stora målkonflikter med ett införande av en flygskatt och de målsättningar som återfinns i bland annat regeringens exportstrategi, den svenska flygstrategin och den regionala tillväxtstrategin.” (Svensk Handels remissvar, sid. 2)

”Med de analyser och slutsatser som lagts fram både av Företagarna och av flygskatteutredningen själva bör det således vara tydligt att en svensk flygskatt inte är förenlig med de av regeringen uppsatta strategier rörande tillgänglighet, export och industri.” (Företagarnas remissvar, sid. 3)

Andra, effektivare, åtgärder förespråkas

Mot bakgrund av flygskattens mycket ringa klimateffekt, och stora negativa konsekvenser, framhåller 89 av de 126 aktörer som avstyrker, eller är negativa till, förslaget andra åtgärder som är mer effektiva för att minska flygets klimatpåverkan.

Figur 4. Avstyrkande eller negativa yttranden som framhåller andra åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan



I yttrandena lyfts framför allt behovet av satsningar för en övergång till biobränsle, och gränsöverskridande styrmedel. Exempelvis Swedavia anser att Sverige i första hand bör verka för internationella lösningar:

”Eftersom flyget per definition är en global bransch anser Swedavia att flygets klimatpåverkan i största möjliga utsträckning ska hanteras i en global kontext.”
(Swedavias remissvar, sid. 5)

I oktober 2016 enades hela flygsektorn i FN-organet ICAO om ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg (CORSIA). Systemet innebär att det sätts ett tak för det internationella flygets utsläpp baserat på 2020 års nivå och att flygbolagen därefter kommer att få köpa utsläppsätter vid en eventuell ökning. Flera remissvar och yttranden lyfter fram CORSIA:s betydelse för ett hållbart flyg, exempelvis Connect Sweden:

”Detta system har möjlighet att skapa absoluta utsläppsminskningar utan att skapa de snedvridande konkurrensmässiga effekter som en ensidig svensk flygskatt skulle innebära.” (Connect Swedens remissvar, sid. 4).

När det gäller satsningar för en övergång till biobränsle betonar bland andra LRF och Länsstyrelsen i Västerbotten att det inte bara skulle minska flygets klimatpåverkande utsläpp, utan även stärka svensk ekonomi:

”Ett mer konstruktivt alternativ att jobba vidare med internationellt och i Sverige är att utveckla flygbränslet. En klimatstyrd kvotplikt som styr mot det klimatmässigt bästa bränslet istället för volym är enligt LRF rätt väg att gå. En successivt ökad inblandning av biodrivmedel i flygbränslet (biojet) har därtill fördelen att den öppnar upp för en positiv utveckling av den svenska bioekonomin, vilket också skapar jobb och hållbar tillväxt i hela landet och harmonierar även med utvecklingen för transportsektorn i övrigt.” (LRF:s remissvar, sid. 1)

”Länsstyrelsen avstyrker en nationell skatt på flygresor som inte samtidigt bidrar till ett hållbart flyg, så kallad flygskatt. Istället bör regeringen fokusera på att stödja arbetet för ett hållbart flyg genom att stimulera, och investera i, utvecklingen av bioflygbränsle. [...]

Att framtidens fossilfria biobränsle dessutom kan tillverkas ur svensk skogsråvara från de norrländska skogarna stärker Länsstyrelsens övertygelse om att detta är rätt väg att gå. Genom framsynta politiska beslut finns en stor potential för Sverige att bli självförsörjande på biobränsle och en ny exportprodukt kan bli möjligt.” (Länsstyrelsen i Västerbottens remissvar, sid. 2)

Slutkommentar

Svenskt Flyg konstaterar att en stor majoritet av de yttranden som lämnats in avstyrker, eller är negativa till, utredningens förslag om en ny svensk flygskatt. Förslaget är verkningslöst ur klimatsynpunkt, och riskerar att få stora negativa effekter för svensk samhällsekonomi. Svenskt Flygs ambition är att flyget ska bidra till de offensiva svenska miljö- och klimatmålen. Det fordrar insatser som effektivt minskar de klimatpåverkande utsläppen, och samtidigt tillvaratar flygets nyttor. Den föreslagna flygskatten gör inget därav.

Bilaga 1. Sammanställningen i sin helhet

Så har vi gått till väga

Samtliga yttranden, både från remissinstanser och från aktörer som inte varit remissinstanser, som inkommit till Finansdepartementets registrator till och med den 1 mars 2017 har begärts ut, lästs och bedömts kvalitativt.

Yttrandenas ställningstagande till *utredningens förslag i sin helhet* har kodats i fem kategorier, utifrån följande kriterier:

- **Tillstyrker förslaget:** Aktören uttrycker tydligt att man tillstyrker förslaget, eller liknande formuleringar, eller uttrycker sig starkt positivt till förslaget.
- **Positiv till förslaget:** Aktören uttrycker sig i huvudsak positivt till förslaget. Hit räknas även de som förvisso anger att de inte tar ställning, men likväl i huvudsak uttrycker sig positivt till förslaget.
- **Opartisk eller ingen åsikt:** Aktören uttrycker inte ett tydligt ställningstagande för eller emot förslaget. Hit räknas även de som valt att inte lämna några synpunkter på förslaget.
- **Negativ till förslaget:** Aktören uttrycker sig i huvudsak negativt till förslaget. Hit räknas även de som förvisso anger att de inte tar ställning, men likväl i huvudsak uttrycker sig negativt till förslaget.
- **Avstyrker förslaget:** Aktören uttrycker tydligt att man avstyrker förslaget, eller liknande formuleringar, eller uttrycker sig starkt negativt till förslaget.

Efter att i ett första steg kodat yttrandens ställningstagande till utredningens förslag i sin helhet konstaterades att 126 av 156 yttranden som tar ställning avstyrker, eller är negativa till, förslaget. En andra genomgång gjordes då för att kartlägga vari kritiken mot förslaget består. Följande sorterande frågor användes:

- Tar yttrandet upp att den föreslagna skatten har för låg klimateffekt? (Ja/Nej)
- Tar yttrandet upp att den föreslagna skatten får negativa effekter för tillgänglighet och konkurrenskraft? (Ja/Nej)
- Tar yttrandet upp andra åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan? (Ja/Nej)
- Tar yttrandet upp att utredningens beräkningar och analyser är bristfälliga? (Ja/Nej)

Resultatet av genomgången, med samtliga yttranden listade, återfinns nedan.

Remissinstans	Remissinstansernas allmänna uppfattning av betänkandet i dess helhet	Klimat effekt	Konkurrenskraft	Tillgänglighet	Beräkningar	Andra åtgärder
Aerospace Cluster Sweden	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Airlines for America	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Airlines for Europé	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Arctic Link AB	Avstyrker	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Arvidsjaur kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
BRA Braathens Regional Airlines	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Brussel Airlines	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Connect Sweden	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Dansk Luftfart	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Detur Sweden AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Ekonomistyrningsverket	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Elproj teknik AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Emirates Airlines	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Erik Ovesson	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Fackförbundet ST	Avstyrker	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Föreningen Svenskt Flyg	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Företagarna	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Gota Media AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Göteborgs stad	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Halmstad kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Hemavan Tärnaby Airport	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Hjelmco Oil AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
IATA	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Internationella handelskammaren, ICC	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Invest in Norrbotten	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Joakim Bosved	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Kalmar kommun	Avstyrker	Tar ej upp	Tar ej upp	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Kalmar kommunbolag AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Kalmar Öland Airport	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder

Kungliga svenska aeuroklubben	Avstyrker	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
LRF	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Lufthansa airline Group	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Luleå kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Lycksele flygplats	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Lycksele kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Länsstyrelsen i Gotlands län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Länsstyrelsen i Jämtlands län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Tar ej upp
Länsstyrelsen i Stockholms län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Länsstyrelsen i Västerbotten	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Mora kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Tar ej upp
Norden Machinery AB	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Norrbottens handelskammare	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Norrköpings flygplats	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Norwegian Air Shuttle	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Nova Airlines	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Näringslivets regelrådet	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Region Halland	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Region Jämtland Härjedalen	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Region Jönköpings län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Ronneby kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Ryanair	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Samverkansorganet i Kalmar län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Samverkansorganet i Värmlands län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Samverkansorganet i Västerbottens län	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
SAS	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
SFSA Holding AB Ltd.	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Sigtuna kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Skattebetalarna	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Skellefteå Airport	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Skellefteå kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Småföretagarnas riksförbund	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Statens energimyndighet	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Stockholm Skavsta Airport	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Stockholms handelskammare	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder

Stolleprover	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Storumans kommun	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Svensk Handel	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Svensk Pilotförening	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Svensk Turism	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Svenska Flygbranschen	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Svenska flygsportförbundet	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Svenska Regionala Flygplatser	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Svenskt Näringsliv	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Sveriges Handelskamrar	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Swedavia AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Swedish Aerospace Industries	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Swedish Business Travel Association SBTA	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Swedish Lappland Visitors Board	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Sätra Segeltorp Företagsgrupp	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
TCO	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Thomas Cook	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Tillväxtanalys	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Tillväxtverket	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Transportföretagen	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Turkish Airlines	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Täby Air Maintenance	Avstyrker	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Umeå kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Unionen	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
United Airlines	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
V.S Visit Sweden AB	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Visita	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Örnsköldsvik kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Östersund kommun	Avstyrker	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
AOPA	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Försvarsmakten	Negativ	Tar ej upp	Tar ej upp	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Härjedalens kommun	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Jönköping Airport AB	Negativ	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Kiruna kommun	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Konjunkturinstitutet	Negativ	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder

Kristianstad kommun	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Luleå tekniska universitet	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Länsstyrelsen i Dalarnas län	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Länsstyrelsen i Norrbotten	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Länsstyrelsen i Värmlands län	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Länsstyrelsen i Västernorrland	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Mittuniversitet (ETOUR)	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
NHO Luftfart	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Norrbottens kommuner	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Nyköpings kommun	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Regionförbundet Sörmland	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Riksrevisionen	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Tar ej upp
Samverkansorganet i Blekinge län	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
SEKO	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Statskontoret	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Stockholm Business Region	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Svebio	Negativ	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Svensk Kollektivtrafik	Negativ	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Svenska Transportarbetareförbundet	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Sydsvenska industri och handelskammaren	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Tankesmedjan Fores med 2030 sekretariatet	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Kritiserar beräkningar	Föreslår andra åtgärder
Transportstyrelsen	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp	Föreslår andra åtgärder
Trollhättans kommun	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
USAs ambassad	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
Vänersborgs kommun	Negativ	Tar ej upp	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Växjö kommun	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Försämrar tillgängligheten	Tar ej upp	Tar ej upp
Ängelholms kommun	Negativ	Kritik mot klimateffekten	Försämrar konkurrenskraften	Tar ej upp	Tar ej upp	Tar ej upp
AVCON AB	Tar ej ställning					
Domstolsverket	Tar ej ställning					
FORMAS	Tar ej ställning					
Förvaltningsrätten i Falun	Tar ej ställning					
Hagainitiativet	Tar ej ställning					
Jämtlands flyg AB	Tar ej ställning					
Jönköpings kommun	Tar ej ställning					
Kammarrätten i Sundsvall	Tar ej ställning					

Kommerskollegium	Tar ej ställning					
Konkurrensverket	Tar ej ställning					
Konsumentverket	Tar ej ställning					
Kustbevakningen	Tar ej ställning					
Landstinget Västmanland	Tar ej ställning					
Linköpings kommun	Tar ej ställning					
Linköpings universitet	Tar ej ställning					
LO	Tar ej ställning					
Luftfartsverket	Tar ej ställning					
Lunds Universitet	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Gävleborg	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Hallands län	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Kalmar län	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Västmanlands län	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Örebro län	Tar ej ställning					
Länsstyrelsen i Östergötland	Tar ej ställning					
Malmö stad	Tar ej ställning					
Regelrådet	Tar ej ställning					
Riksdagens ombudsmän	Tar ej ställning					
Riksidrättsförbundet	Tar ej ställning					
Roslagens Helikopterflyg	Tar ej ställning					
SACO	Tar ej ställning					
Sametinget	Tar ej ställning					
SMHI	Tar ej ställning					
Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI	Tar ej ställning					
Statistiska centralbyrån	Tar ej ställning					
Storm Heliworks & Heliholding AB	Tar ej ställning					
Svensk Flygledarförening SATCA	Tar ej ställning					
Trafikverket	Tar ej ställning					
Tullverket	Tar ej ställning					
Tunisiens ambassad i Stockholm	Tar ej ställning					
Vinnova	Tar ej ställning					
Gällivare kommun	Positiv					
Kramfors kommun	Positiv					

Länsstyrelsen i Uppsala län	Positiv				
Region Örebro län	Positiv				
Region Östergötland	Positiv				
Skatteverket	Positiv				
Statens jordbruksverk	Positiv				
Stockholms stad	Positiv				
Stockholms Universitet	Positiv				
Sundsvall kommun	Positiv				
Trafikanalys	Positiv				
Örebro kommun	Positiv				
Chalmers tekniska högskola	Tillstyrker				
Firma Sören Bergmark	Tillstyrker				
Gunnar Isaksson	Tillstyrker				
Göran Folin	Tillstyrker				
Göteborgs universitet	Tillstyrker				
Jordens Vänner - Malmö-Lund	Tillstyrker				
Jordens vänner - Umeå	Tillstyrker				
Kungliga tekniska högskolan	Tillstyrker				
Landstinget Västernorrland	Tillstyrker				
Länsstyrelsen i Kronobergs län	Tillstyrker				
Länsstyrelsen i Skåne	Tillstyrker				
Länsstyrelsen i Västra Götalands län	Tillstyrker				
Naturskyddsföreningen	Tillstyrker				
Naturskyddsföreningen i Göteborg	Tillstyrker				
Naturvårdsverket	Tillstyrker				
Region Kronoberg	Tillstyrker				
Resenärsforum	Tillstyrker				
Världsnaturfonden WWF	Tillstyrker				