

FLYGSKATT: EN SKATT PÅ MÖTEN MELLAN MÄNNISKOR

En konsekvensanalys

SAMMANFATTNING

När ett flygplan startar eller landar skapar det jobb, stärker personliga relationer och ökar vår globala och lokala förståelse. Det har vi alla upplevt personligen. Flyget är en möjliggörare som skapar tillväxt och knyter samman Sverige med sin omvärld.

Precis som för andra delar av vårt samhälle har flyget utmaningar framför sig när det kommer till miljön. För att kunna tackla flygens utsläpp krävs teknisk utveckling och effektivisering. Den globala flygbranschen ska ta sitt ansvar för klimat och hållbarhet genom att halvera utsläppen till 2050. Därför ingår redan idag den europeiska flygnäringsen i EU:s handel med utsläppsrätter.

Vissa samhällsdebattörer kräver införandet av en svensk flygskatt. Detta skulle innebära stora samhällsliga kostnader men helt marginella klimateffekter.



- Flygskatt är ett mycket ineffektivt sätt att minska utsläppen. De beräkningar som finns visar att de totala svenska utsläppen skulle minska med 0,2 procent med en flygskatt - en sjundedel av det som släpps ut på grund av fortkörningar varje år och mindre än vad svensk vägtrafik släpper ut under 48 timmar.
- Inrikesflyget står för ungefär 1 procent av Sveriges totala utsläpp av koldioxid. Transportsektorn som helhet står för nära 38 procent av de totala utsläppen.
- Särskilda flygskatter har införts men sedan dragits tillbaka i ett antal länder, bland annat Nederländerna, Irland och Danmark, efter att de samhällsekonomiska konsekvenserna visat sig vara allt för negativa.
- I Storbritannien beräknas landet gå miste om 178 miljarder kronor i BNP mellan 2013 och 2015 på grund av dess höga flygskatt.
- Internationell erfarenhet visar att flygskatt blir en förlustaffär för statskassan, med minskade resurser för exempelvis nödvändiga klimatinvesteringar som följd.
- Flyget är inte beskattat idag – men heller inte subventionerat i närheten av samma utsträckning som andra trafikslag. Till skillnad från väg- och tågtransport finansieras flygets infrastruktur, det vi säga flygplatser och trafikledning, helt av biljettpriser. Investeringar i väg och räls betalas helt av skatteintäkter.
- Flygnäringsen bidrar med 53 miljarder varje år till svensk BNP, skapar 44 000 arbetstillfällen och genererar skatteintäkter till statskassan på 24 miljarder kronor.
- En flygskatt skulle hota 10 000-tals svenska arbetstillfällen, snedvrider konkurrensen till förmån för utländska flygbolag och flygplatser och besöksnäring samt allvarligt hota konkurrenskraften hos det svenska näringslivet.
- En flygskatt skulle leda till sämre tillgänglighet, ett försämrat linjeutbud och minskade satsningar på Sverige som flygmarknad. Priskänsliga resenärer tvingas välja sämre alternativ, se sin rörlighet begränsas eller stanna hemma.
- Det enda ärliga och effektiva ekonomiska styrmedlet för att minska flygets utsläpp är handel med utsläppsrätter.

HÅLLBART FLYG

– en global lösning är nödvändig



De totala utsläppen globalt måste ned till de nivåer som gör det möjligt för oss att klara 2-gradersmålet. Flygbranschen tar sitt ansvar för att minska koldioxidutsläppen.

Vi tror att detta är möjligt att uppnå genom att kombinera teknisk utveckling och effektivisering av flygtransporter med vissa ekonomiska styrmedel. Vi bidrar redan idag aktivt för att hitta den bästa lösningen i en kombination av dessa åtgärder, på global nivå.

En lösning för att nå målet om en godtagbar global utsläppsminskning för flyget måste ta hänsyn till både det samhällsekonomiska och det klimatmässiga perspektivet. Vi måste finna det billigaste sättet för samhället som helhet att nå största möjliga positiva effekt för klimatet.

Idag trycker flygbranschen på inom FN-organet ICAO för att uppnå en halvering av globala koldioxidutsläpp till 2050 jämfört med 2010. Vägen dit går genom flera åtgärder i samspel – som nya biobränslen, förbättrad motorteknologi och effektiviserade flygvägar, där också ekonomiska styrmedel som exempelvis handel med utsläppsrätter är en viktig del.

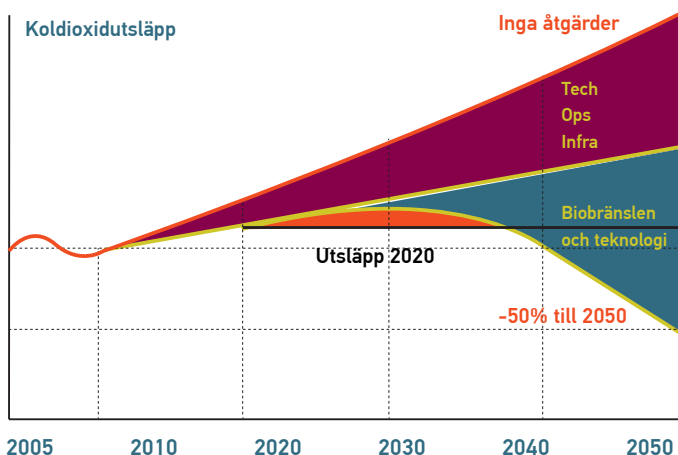
Den svenska flygnäringsen ingår sedan 2012 i EU:s handel med utsläppsrätter, ETS. Nyckeln till att nå framgång med åtgärder för utsläppsminskning och effekter med verklig betydelse för klimatet är att finna en global lösning som inte snedvrider konkurrens, försämrar samhällsekonomi och skjuter verkliga lösningar på framtiden utan några bevisliga miljöeffekter. Vi kommer i detta underlag gå igenom hur en flygskatt kan komma att påverka Sverige.

I Sverige står inrikesflyget för ca 1 procent av de totala utsläppen av koldioxid¹. Den svenska flygnäringsens utsläpp är framförallt bara en bråkdel av transportsektorns andel av de totala utsläppen som ligger på 38 procent².

Den svenska flygbranschen har en bevisad god förmåga att utan regleringar arbeta för minskade utsläpp. **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.

FLYGBRANSCHENS FÄRDPLAN FÖR GLOBALA UTSLÄPPSMINSKNINGAR³

- Utsläpp utan teknikutveckling
- Kända tekniska, operationella och infrastrukturmässiga åtgärder
- Biobränslen och ytterligare teknisk utveckling
- Koldioxidneutral tillväxt från 2020
- Totala utsläpp
- Ekonomiska styrmedel



VAD TYCKER SVENSKA FOLKET?⁴

En klar majoritet av svenskarna tror att flyget slår lör mer än fem procent av världens totala utsläpp av koldioxid. I själva verket är siffran mindre än två procent.

Fyra av fem tillfrågade svenskar har en ganska eller mycket positiv inställning till flyget.

Sju av tio svenskar betraktar satsningar på ny flygplans och motorteknik samt nya bränslen som det mest realistiska sättet att minska flygets globala miljöpåverkan.

1 Naturvårdsverket

2 Energimyndigheten

3 ICAO

4 TNS SIFO 2013

FLYGET STÅR PÅ EGNA BEN

– och skapar värde för det svenska näringslivet

Det sägs ofta att flyget är subventionerat. Att transportslaget gynnas i förhållande till exempelvis tåg eller vägtrafik eftersom det inte beskattas på samma sätt. Att flyg inte beskattas som transporter med tåg eller bil är riktigt, men att det skulle innebära att det subventioneras stämmer inte alls.

Flyget är det enda transportslag som finansierar sin infrastruktur helt på egen hand, sånär som på ett statligt driftstöd på ungefär 180 miljoner kronor per år till vissa regionala och kommunala flygplatser och statligt upphandlade flyglinjer. Det betyder att till exempel flygplatser och flygtrafikledning – flygets motsvarighet till vägar eller räls – helt och hållet betalas av resenärens flygbiljett, alltså med avgifter istället för med skatter. Flygets 180 miljoner, som täcks med råge av skatteintäkter från moms på biljettförsäljning, kan jämföras med de sammanlagt 44,9 miljarder kronor som regeringens vårdproposition för 2014 lägger på transport och kommunikationer, i huvudsak för investeringar i och underhåll av vägar, räls och infrastruktur för sjöfart.

Att flyget finansieras på det sätt det gör har till stor del att göra med globala överenskommelser på grund av flygets internationella särart. Vi ska inte ställa de olika transportslagen mot varandra, de behövs alla i ett väl fungerande nationellt och internationellt transportsystem. Vi behöver däremot vara på det klara om dess olika förutsättningar.

Flyget är inte subventionerat.

En studie gjord av Oxford Economics 2010 har beräknat **flygets direkta bidrag till svensk BNP till 53 miljarder kronor årligen**. 60 miljarder kronor spenderas i Sverige varje år av resenärer som anländer till Sverige med flyg. När det gäller arbetstillfällen skapar flygnäringen över 44 000, och bidrar till att underhålla ytterligare 100 000 inom besöksnäringen. En betydande del av den svenska exporten förlitar sig dessutom på flygtransporter – flygfrakten står för 25-30 procent av det totala svenska exportvärdet. Flygnäringen som helhet bidrar med 24 miljarder kronor till den svenska statskassan varje år ¹.

Det finns en direkt koppling mellan god tillgänglighet och tillväxt. Ju bättre utbud av flyglinjer, desto större möjligheter till investeringar och företagsetableringar i Sverige, till nya arbetstillfällen och till ökad handel och tillgång till nya marknader för det svenska näringslivet.

” - TENIKEN KAN INTE ERSÄTTA DE MÖTEN DÄR DET HANDLAR OM ATT STARTA RELATIONER, ATT LÄRA KÄNNA VARANDRA ELLER I DETALJ DISKUTERA AFFÄRER”

Michael Wolf, vd Swedbank

” - BRA OCH DIREKTA FLYGFÖRBINDELSER SKAPAR NÄSTAN PER AUTOMATIK OCKSÅ ETT BRA AFFÄRS- OCH KONTAKTKLIMAT”

Eva Östling, vd Visita

” - SVERIGE ÄR EN AV VÄRLDENS MEST EXPORTORIENTERADE EKONOMIER OCH VI ÄR DÄRFÖR BEROENDE AV ATT VI HAR BRA INTERNATIONELLA FLYGFÖRBINDELSER.”

Jacob Wallenberg

FRAMTIDENS RESANDE



I en värld kännetecknad av omvälvande teknisk utveckling och globaliserade flöden av varor, tjänster, information och människor gör sig värdet av det fysiska mötet ständigt påmint. Särskilt i näringslivet. Nästan två tredjedelar tycker att virtuella möten är mindre effektiva än fysiska möten, t.o.m. med kunder man redan har och har relation med ². Det genereras fler idéer i fysiska möten, än i telefon eller via video ³. Ungefär hälften av alla affärer blir av om man får träffa den presumtiva kunden, jämfört med 30 % av utan fysiskt möte ⁴. Det är därför tillgänglighet är avgörande för tillväxt. Flyg handlar inte bara om transportera varor och gods, utan kunskap, idéer, relationer. Svensk flygnäring möjliggör det personliga mötet. Vi ser till att alla kan resa säkert till, från och inom Sverige till konkurrenskraftiga priser. Vi bidrar därmed till att öka svensk tillväxt och stärka svenska företags internationella konkurrenskraft. Näringslivet underlättar också kunskapsutbyte och möten med andra kulturer – en nödvändighet i en allt mer globaliserad värld.

Turismen är en stor och växande del av den svenska ekonomin. Turismen till och inom Sverige stod 2013 för en konsumtion på 284,4 miljarder kronor. Rese- och turistnäringen i Sverige räknar med att omsätta 407 miljarder kronor år 2020 ⁶.

Det är väl känt att Sverige är ett liten exportberoende ekonomi med långa avstånd både inom landet och till våra exportmarknader. Sverige har inte kommit dit genom att isolera sig mot omvärlden, eller avskärma vissa delar av landet från de andra. Ett konkurrenskraftigt Sverige kräver att hela landet kan leva och att vi knyter oss än närmre vår omvärld.



I Sverige är det framförallt Miljöpartiet som på senare tid förordat flygskatt. Det har främst handlat om en särskild avgift som läggs på flygbiljetten för varje flygpassagerare, alternativt en höjning av moms på flygresor. Båda varianter ska var för sig eller i kombination utgöra ekonomiska styrmedel som minskar efterfrågan på flyg.

Flygskatter har i olika former införts i andra länder. *I flera fall har skatten dragits tillbaka, inte bara på grund av dess negativa konsekvenser för den nationella flygnäringsen, utan också för samhällsekonomin i stort.* En flygskatt införs inte nödvändigtvis som ett ekonomiskt styrmedel för att uppnå mål om minskade utsläpp, utan ofta med mål om att skapa en ny inkomstkälla för staten. Dessvärre har flygskatter gång på gång visat sig kosta mer än de drar in till statskassan och med få, om ens några, positiva effekter för miljön.

Storbritannien har haft en passagerarskatt på flygresor sedan 1994 som idag är en av de allra högsta i världen, och sannolikt också den mest samhällsekonomiskt kostsamma. Vid tiden för dess införande hade skatten inget med vinster på klimatområdet att göra utan infördes som ett sätt att dra in inkomster till staten. Efterföljande regeringar har sedan dess behållit och höjt skatten trots omfattande kritik.

Konsultbyrån PwC har gjort beräkningar som visar på att ett avskaffande av Storbritanniens skatt på flygresor med stor sannolikhet skulle betala för sig självt och till och med öka statens inkomster med så mycket som 2,8 miljarder kronor per år. Detta främst genom att skapa fler jobb och högre tillväxt, inte bara inom flygbranschen utan i hela landets ekonomi. *Sammanlagt skulle Storbritanniens ekonomi tjäna 178 miljarder kronor över tre år på att avskaffa passagerarskatten.* Studien visar att passagerarskatten dessutom är ett väldigt trubbigt sätt att uppnå minskade utsläpp, särskilt jämfört med andra ekonomiska styrmedel som exempelvis handel med utsläppsrätter⁷.

Andra europeiska länder har också experimenterat med särskilda skatter på flygresor med avskräckande resultat. *Nederländerna införde 2008 en skatt som avskaffades mindre än ett år senare* efter att flygplatsen Schiphol förlorat 1,4 miljoner passagerare och landets BNP minskat med ca 11 miljarder kronor. Det totala flygresandet hade inte minskat – flygresenärerna hade helt enkelt valt att resa via flygplatser i Tyskland eller Belgien istället. Nu går rörelserna istället åt andra hållet, efter att Tyskland infört en starkt kritiserad skatt 2011. *Danmark avskaffade 2007 en flygskatt* på 75 danska kronor per passagerare på grund av skadeverkningar på den danska ekonomin. *Irland avvecklade sin relativt låga flygskatt på 3 euro per biljett i april 2014* då även de upplevde att kostnaderna för den nationella ekonomin var för stora.

1 IATA 2013

2 Oxford Economics USA 2010

3 World Tourism & Travel Council 2011

4 The Meetology Group 2012

5 Tillväxtverket

6 Rese- och Turistnäringen i Sverige

7 PwC 2013

FLYGSKATTENS KONSEKVENSER FÖR SVERIGE



Med en flygskatt kommer resandet med svenska flygbolag att minska. Detta kommer med stor sannolikhet få en rad allvarliga konsekvenser. Inte bara för flygnäringen i landet utan även samhällsekonomin som helhet.

Den internationella flygorganisationen IATA lät 2013 göra analyser av fyra olika föreslagna varianter för en flygskatt i Sverige. I alla fyra fall skulle en ny flygskatt leda till minskade skatteintäkter, sänkt BNP och tusentals förlorade arbetstillfällen, utöver uträdd lönsamhet för flygbolag och företag inom flygnäringen. När det gäller Miljöpartiets förslag om en skatt på internationella resor inom, till eller från Sverige på 110 kronor inom EU och 270 kronor på resor utanför EU riskerar det minska det totala passagerarantalet med 2,4 miljoner passagerare per år. **10 000-tals arbetstillfällen skulle kunna försvinna i hela den svenska ekonomin, statens intäkter skulle minska med över 3 miljarder kronor och BNP skulle falla med mer än 6 miljarder kronor.**

Flygskattsförespråkare talar gärna om att intäkter från en flygskatt ska användas för att finansiera investeringar i tåg. Detta trots att internationell erfarenhet och beräkningar om de ekonomiska konsekvenserna tyder på att det finns risk för att statens totala intäkter blir lägre. Om vi inför en flygskatt kan det alltså sluta med att det finns mindre pengar för staten att lägga på utbyggd och upprustad järnväg. Man måste också fråga sig om det är rimligt att just flyget, med en vinstmarginal på ungefär 1 procent, ska betala för eftersatt underhåll på järnvägen.

Ingenting tyder på att en flygskatt skulle ge några betydande positiva effekter för klimatet. **Den potentiella utsläppsminskningen från ett införande av flygskatt i nivå med Miljöpartiets förslag är 100 000 ton koldioxid. Det motsvarar 0,2% av Sveriges totala utsläpp.** Det är en tredjedel av utsläppsminskningen vi skulle uppnå om svenskar började köra med rätt däcktryck på sina bilar, och en sjundedel av de utsläpp som beror på fortkörningar. I ett globalt perspektiv, det enda perspektiv som är relevant när det gäller insatser för klimatet, är utsläppsminskningen till följd av en ensidig svensk flygskatt helt obetydlig. En stor fördel med handel med utsläppsrätter är att den som släpper ut mest också betalar mest. Det gäller inte för flygskatt. En biljett till Las Palmas kommer kosta precis lika mycket i skatt som en biljett till Visby. Med en flygskatt blir det alltså billigare att släppa ut ju längre du flyger, vilket är precis tvärt emot hur det borde se ut om vi vill minska utsläppen.

Den direkta effekten av en flygskatt skulle sannolikt bli att en vikande efterfrågan på flyg leder till att både inrikes och utrikes flyglinjer behöver läggas ned. Sveriges internationella och nationella tillgänglighet skulle försämrats, med negativa konsekvenser för företag och människor i vår extremt exportberoende ekonomi. Flygskatt skulle i ett slag minska möjligheterna för multinationella företag att etablera eller behålla huvudkontor i Sverige. Mindre resursstarka resenärer, som studenter och ungdomar, skulle tvingas välja mindre pålitliga och mer tidskrävande transportslag – med konsekvenser för attraktiviteten hos universitet och högskolor längre från våra storstäder. Svenska flygplatser skulle se resenärer välja att resa via Kastrup eller Oslo, medan priskänsliga turister skulle välja att besöka andra länder i vårt närområde. 10 000-tals arbetstillfällen som är direkt beroende av flygnäringen skulle vara hotade.

SLUTSATSER



Summan av tillgänglig erfarenhet och genomförda kostnadskalkyler pekar på att en svensk flygskatt skulle innebära betydande kostnader för både samhälle och stat med helt marginella effekter för klimatet. Ett beslut om flygskatt får inte vila på antaganden och illa underbyggda faktaunderlag utan bör utredas noga. Flygskatt måste desutom vägas mot andra långt mer effektiva ekonomiska styrmedel och åtgärder för minskade utsläpp i hela samhället som undviker att försämra svensk konkurrenskraft. Vi måste vara på det klara med vad en flygskatt faktiskt innebär. Det innebär en skatt på möten – möten som ger jobb, affärer, studier, nöje och kärlek. Har vi råd att betala flygskattens pris?

POTENTIELL VINST	POTENTIELL FÖRLUST
0,2% MINSKNING AV TOTALA UTSLÄPP	6 MILJARDER KR MINSKAD BNP
3,5 MILJARDER KR I SKATTEINTÄKTER	3 MILJARDER KR I MINSKADE SKATTEINTÄKTER
	10 000 - TALS FÄRRE ARBETSTILLFÄLLEN
	FÖRSÄMRAD TILLGÄNGLIGHET
	FÖRSÄMRAD KONKURRENSKRAFT

Källa: IATA 2013

FÖRENINGEN
**Svenskt
Flyg**

Föreningen Svenskt Flyg Intresse AB

Besöksadress Storgatan 19, Stockholm

Postadress Box 55977, 102 16 Stockholm