

## Flygskatt utan klimatnytta hotar jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft

### Ny skatt på flygresor föreslagen

Regeringen tillsatte den 5 november 2015 en utredning med uppdraget att föreslå hur en nationell skatt på flygresor skulle kunna utformas. Regeringens uttalade syfte med skatten är att begränsa flygets klimatpåverkan. Den 30 november 2016 redovisade utredningen sitt förslag. Med denna PM vill Svenskt Flyg visa varför en nationell skatt på flygresor inte är rätt väg till ett hållbart flyg.

Redan för tio år sedan var en flygskatt på väg att införas, trots ett massivt motstånd från flygplatser, fackföreningar, turistnäringen, regioner och näringslivet. Efter regeringsskiftet 2006 stoppades den. Orsaken var att den bedömdes medföra endast försumbara effekter för miljön, samtidigt som den ansågs få stora negativa transportpolitiska, regionalpolitiska och näringspolitiska konsekvenser. Det nygamla förslaget som nu presenterats inrymmer samma dubbelfel – skatten är ineffektiv ur klimatsynpunkt samtidigt som den hotar jobb, tillgänglighet och svensk konkurrenskraft.

Nedan presenteras de viktigaste skälen till att avskriva förslaget om flygskatt, och vad regeringen istället borde göra för att bidra till ett hållbart flyg.

### Tre skäl till att avskriva förslaget

#### 1. Flygskatt är ineffektivt ur klimatsynpunkt

Syftet med en skatt på flygresor formuleras tydligt i utredningens direktiv – den ska minska flygets klimatpåverkan. En nationell skatt har dock begränsad klimateffekt, något som utredningen själv konstaterar. Utredningen beräknar att en flygskatt skulle minska de totala svenska utsläppen med som mest 0,2 miljoner ton per år. Det motsvarar några dygn av vägtrafikens utsläpp.

Utredningen konstaterar också att flygskatten kan leda till ökat bilresande, och rentav ökade klimatutsläpp.

#### 2. Flygskatt försämrar tillgängligheten kraftigt

I uppdraget till utredningen betonade regeringen att en flygskatt ska samverka med de transportpolitiska- och regionalpolitiska målen. Förslaget som presenterats riskerar dock att kraftigt försämra tillgängligheten och konkurrenskraften i hela landet.

En nationell flygskatt beräknas leda till cirka en halv miljon färre passagerare per år. Hårdast drabbas inrikesflyget, och resultatet blir färre inrikeslinjer med färre avgångar. 2006, när en flygskatt var på väg att införas, hann flera flyglinjer läggas ned innan förslaget skrotades. I Norge infördes en "flygstolsavgift" i somras, och redan har flera linjer lagts ned. Som en följd av färre flyglinjer har flygplatsen Rygge tvingats stänga, och även flygplatsen Værnes utanför Trondheim har drabbats hårt.

För de svenska regionala flygplatserna, som redan kämpar för sin överlevnad, finns en överhängande risk att flera måste stänga om en flygskatt införs. De minsta flygplatserna drabbas hårdast.

För många är flyget det enda realistiska alternativet att nå andra delar av landet. Över 70 procent av resorna mellan Stockholm och Norrland genomförs med flyg. En väl utvecklad flyginfrastruktur med flygplatser runt om i landet förbinder Sverige med övriga världen och gör det möjligt att etablera företag och verksamheter även utanför storstäderna. Det gör att människor kan komma till och från jobb, att företag kan rekrytera rätt kompetens, att turistnäringen kan växa och att vi kan hälsa på nära och kära. En flygskatt som försämrar tillgängligheten slår direkt mot lokal och regional konkurrenskraft och mot regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet.

### 3. Flygskatt ger negativa effekter för svensk ekonomi

Flygnäringen bidrar till den svenska ekonomin på flera sätt – dels som direkt arbetsgivare, dels som möjliggörare för handel, investeringar och turism. WSP, ett av världens ledande analysföretag, har beräknat de samhällsekonomiska effekterna av en flygskatt. Effekterna kommer bli tusentals förlorade jobb och flera miljarder i BNP-förlust.

Särskilt utsatt är den växande besöksnäringen. Varje dag spenderar utländska besökare 25 miljoner kronor i Sverige, och de närmaste tre åren kommer över 28 miljoner människor att vilja besöka vårt land. Tillgång till regionala flygplatser och förbindelser till hela Sverige är en förutsättning för alla de tusentals entreprenörer och företag som verkar inom besöksnäringen.

De negativa effekterna av en flygskatt kan flera andra europeiska länder vittna om. 2008 infördes flygskatt i Nederländerna, men avskaffades ett år senare efter att Amsterdams flygplats förlorat 1,4 miljoner passagerare och landets BNP minskat med 11 miljarder kronor. Liknande effekter fick Irland och Danmark att avskaffa sina flygskatter kort efter införandet, och i Portugal skrinlade man sina planer på flygskatt innan den ens införts. I Storbritannien, där flygskatten primärt syftar till att skapa intäkter för staten, har revisionsbyrån PwC visat att skatten i själva verket kostar mer än den inbringar.

## Nej till flygskatt – Ja till ett hållbart flyg

En nationell skatt på flygresor kommer inte att bidra till ett hållbart flyg, samtidigt som tillgängligheten och den svenska ekonomin riskerar att försämrats betydligt. Istället för flygskatt bör regeringen fokusera på att stödja arbetet för ett hållbart flyg genom att:

- Stimulera, och investera i, utvecklingen av bioflygbränsle

En viktig komponent för att minska flygets klimatpåverkan är en storskalig övergång till fossilfritt bränsle. Nya flygplansmotorer kan idag drivas med upp till 50 procent biobränsle, och redan tankar en del flygbolag biobränsle. Men på grund av den höga kostnaden byts endast några procent av bränslet ut. Därför behövs politiska reformer för att påskynda utvecklingen mot en större marknad, och lägre pris, för bioflygbränsle.

Branschen har givetvis också ett ansvar i arbetet för ett fossilfritt flyg och begränsad klimatpåverkan. Här pågår en ständig utveckling av ny teknik och energieffektiva lösningar. Utsläppen per passagerare har minskat med 20 procent under de senaste tio åren och bränsleförbrukningen per passagerarkilometer har minskat med hela 70 procent de senaste 40 åren. Och arbetet fortsätter. En

flygskatt innebär emellertid att flygbolagens utrymme att investera i ny teknik, och i en större andel biobränsle, minskar.

- Verka för gränsöverskridande styrmedel

Parallellt med utvecklingsarbetet för ett fossilfritt flyg måste även initiativ tas som effektivt begränsar de klimatpåverkande utsläppen här och nu. I detta avseende tar flygbranschen ett stort ansvar. I oktober 2016 enades hela sektorn i FN-organet ICAO om ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. 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 utsläppsrätter vid en eventuell ökning. Till skillnad från en nationell flygskatt innebär överenskommelsen att de globala klimatpåverkande utsläppen begränsas avsevärt.

Inom EU pågår ett arbete med att höja ambitionsnivån i klimatarbetet. Bland annat ses nu EU-ETS, utsläppstaket och handeln med utsläppsrätter, över. Tillsammans med flygnäringen bör regeringen verka för att styrmedlen på EU-nivå blir konkurrensneutrala och effektivt begränsar utsläppen i absoluta tal.

## Vad händer nu?

Utredningens förslag är ute på remiss. Alla som vill har då möjlighet att ge synpunkter på förslaget. Om du också säger nej till flygskatt, men ja till ett hållbart flyg, är remissförfarandet ett viktigt tillfälle att delge regeringen din ståndpunkt.

Svenskt Flyg kommer under remisstiden att arrangera en rad aktiviteter runt om i landet. Håll utkik på [www.svensktflyg.se](http://www.svensktflyg.se) under "Aktuellt" för den senaste informationen. Tveka inte att kontakta oss om du har frågor om våra aktiviteter eller vill ta del av vår kunskap och erfarenhet om hur flyget blir hållbart.