

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

103 33 Stockholm

Datum	Ert dnr	NNRs dnr
2017-02-28	Fi2016/04305/S2	2016/262

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

Näringslivets Regelrådet, NNR, har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan över ovan nämnd remiss och anför följande;

Allmänt

NNR avstyrker förslaget om att införa en flygskatt. Detta mot bakgrund av att utredningen inte visat att förslagens kostnader och effekter står i proportion till det syfte som anges med att införa en flygskatt. Förslaget innebär endast att klimatpåverkan minskar marginellt samtidigt som den föreslagna utformningen inte ger några incitament för flygföretagen att minska klimatpåverkande utsläpp eller effektivisera sina transporter. Vidare får skatten negativa konsekvenser för infrastruktur och företagande runt om i landet om flyglinjer upphör eller flygplatser tvingas lägga ned. NNR kan också konstatera att förslaget som sådant går tvärs emot andra transportpolitiska mål såsom den svenska flygstrategin och exportstrategin, vilka förespråkar ökad tillgänglighet via direkta flyglinjer samt fler utländska företag till Sverige.

Förslagets påverkan på näringsliv och konkurrenskraft

I utredningens uppdrag har inte ingått att bedöma lämpligheten i att införa en skatt på flygresor. NNR kan dock konstatera att det så sent som 2006 föreslogs ett liknande upplägg, vilket sedermera stoppades innan det infördes. Argumenten (då som nu) var bl a att skatten var ineffektiv i ett klimathänseende och bedömdes få negativa effekter för näringsliv och transporter. NNR menar att förhållandena inte har ändrats på ett sådant sätt att ett införande av en flygskatt motiveras nu, jämfört med 2006.

Just dessa negativa effekter får antas ha varit vägledande för de relativt många övriga europeiska länder som avstått från att införa eller som avskaffat flygskatten. Här kan bl a nämnas Danmark som avvecklade flygskatten 2007 då passagerare istället valde att flyga från Sverige. Länder som fortfarande har någon form av flygskatt- Norge, Storbritannien och Österrike har alla fått sänka eller justera sina skattesatser p g a den internationella konkurrensen. Dessutom kan tilläggas att effekterna i Norge av att införa flygskatt bl a resulterade i nedlagda linjer och en stängd flygplats.

Utredningen beräknar att den totala minskningen av avresande resenärer från flygplatser i Sverige blir ca 450 000- 600 000 per år samt att efterfrågan på inrikes resor blir mellan 3,6–4,8 procent. Motsvarande siffra för flyg inom Europa och internationellt ligger mellan 1,4–2,9 procent. Samtidigt har Svenskt Flyg låtit analysföretaget WSP göra beräkningar utifrån olika

modeller. WSP kommer fram till att passagerarantalet minskar med mellan 700 000 och 1,2 miljoner passagerare och att i storleksordningen 3 700 till 7 000 jobb försvinner. En flygskatt innebär därmed icke försumbara negativa effekter, i synnerhet i de delar av landet som saknar alternativ när det gäller transporter.

NNR menar att ovanstående visar att konsekvenserna för näringslivet och tillgängligheten i landet bli stora i förhållande till den kompensation som utredningen hävdar blir fallet i form av en generell ökningstakt av antalet flygresor.

NNR ser också betydande målkonflikter med andra mål som finns för regional-, transport- och näringspolitiken. Utredningen skriver att införandet av en skatt på flygresor resulterar dels i att priserna förändras och dels att tillgängligheten och åtkomsten till svenska orter kan komma att förändras. Samtidigt inriktas regeringens regionalpolitiska mål på utvecklingskraft i alla delar av landet, det transportpolitiska målet talar om grundläggande tillgänglighet och användbarhet medan de näringspolitiska målen, i detta fall flygstrategin och exportstrategin, förespråkar ökad tillgänglighet via direkta flyglinjer samt fler utländska företag till Sverige. Även utredningen lyfter i sin konsekvensutredning fram målkonflikten mellan förslaget om flygskatt och fler direktlinjer.

Sammantaget menar NNR att förslagets negativa konsekvenser överväger nyttan i denna del.

Miljö- och klimatmässiga konsekvenser

En svensk nationell flygskatt ger ingen minskning av klimatutsläpp, åtminstone inte när det gäller resor inom EU/EES. Detta eftersom flyget ingår i EUs gemensamma handelssystem med utsläppsrätter. Systemet sätter ett tak för utsläppen och minskas de i Sverige frigörs motsvarande utsläppsutrymme för andra aktörer inom EU/EES.

Utredningen själv beräknar att utsläppsminskningarnas storlek för Sverige (givet ett införande av en flygskatt) kan uppgå till mellan 0,04-0,11 miljoner ton per år, vilket ska jämföras med de 53 miljoner ton Sverige släpper ut årligen. Utredningen konstaterar också att det finns en möjlighet, om än teoretisk, att den föreslagna skatten kan resultera i högre utsläpp av koldioxid (och därmed ha en större klimatpåverkan) än om en skatt inte skulle införas.

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. Utredningen själv påpekar detta i sin konsekvensutredning.

NNR vill i detta sammanhang lyfta fram andra möjliga åtgärder och styrmedel som åtminstone bort övervägas för att minska flygets klimatpåverkan för att sedan ställas i relation till det alternativ som ett införande av en skatt innebär. De exempel som åsyftas är exempelvis satsningar på biobränsle, gröna inflygningar, differentierade landningsavgifter, forskning och teknik (såsom nya flygplanstyper). Den internationella flygorganisationen ICAO har dessutom beslutat om ett ekonomiskt styrmedel med kompensation för utsläpp från flyget beträffande flygningar till och från EU/EES. Flygskatten kommer därför inte som NNR ser det att bli tillämplig på dessa flygningar då det nya systemet träder ikraft.

NNR anser sammantaget att konsekvenserna av att införa en flygskatt blir stora och negativa samtidigt som nyttan är mycket begränsad. Utredningens konsekvensutredning menar NNR styrker detta i flera avseenden. Samtidigt är ett problem i sammanhanget att utredningen inte redovisat eller övervägt några alternativa lösningar till flygskatten som sådan.

NNR avstyrker mot bakgrund av ovan förslaget i sin helhet.

NÄRINGSLIVETS REGELNÄMND

Andrea Femrell