

PM 2017:27 RI (Dnr 110-2007/2016)

En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid den 1 mars 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ” En svensk flygskatt (SOU 2016:83)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Regeringen har beslutat att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Utredningen, som har antagit namnet Utredningen om skatt på flygresor, har överlämnat betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83).

Förslaget innebär att flygskatt ska betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skyldighet att betala skatt ska inträda när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska tas ut med olika skattenivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger

1. helt inom Europa
2. helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda
3. i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda

De föreslagna skattenivåerna baseras på klimatvärderingar för flygresor och föreslås uppgå till 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor för de olika avståndsklasserna.

Lagen om skatt på flygresor föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

Finansdepartementet har remitterat förslaget till Stockholms stad för yttrande.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Stadshus AB, som i sin tur har remitterat vidare till dotterbolagen

Stockholm Business Region AB och Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamn AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret ser positivt på att regeringen i likhet med flera andra länder i Europa går fram med ett förslag till nationell flygskatt för att minska flygets klimatpåverkan, men vill samtidigt understryka vikten av ytterligare åtgärder.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att mot bakgrund av att det brådskar att komma tillrätta med klimatutsläppen så är detta ett litet men nödvändigt steg i rätt riktning och det behövs styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan.

Stockholms Stadshus AB anser att en bra flygtrafikinфраstruktur är avgörande för att klara den fortsatta tillväxt som sker i staden och regionen samtidigt som klimatet är en av de viktigaste globala frågorna. Koncernledningen anser att det bör undersökas om nya skattesatser för flyg kan utformas i internationella samarbeten och på EU-nivå för att säkerställa likställighet mellan olika länder och aktörer.

Mina synpunkter

Klimatet är en av vår tids stora utmaningar. Trots att Sverige utgör en mycket liten del av världens totala utsläpp är vår påverkan per invånare relativt sett stor jämfört med många andra länder. Transportsektorn är i dag till stor del beroende av fossila bränslen och en av de sektorer i vårt samhälle som påverkar klimatet negativt. Däremot tror vi inte att människors behov eller vilja av att transporteras sig, lokalt, nationellt eller globalt kommer att minska. För att minska transportsektorns negativa klimatpåverkan måste vi därför planera samhället smartare och med olika styrmedel påverka beteenden och teknisk utveckling. För Stockholms stads del handlar det bland annat om att minska vardagstransporternas klimatpåverkan, genom att satsa på exempelvis utbyggd kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Nationellt kan det vara insatser som investeringar i järnvägen och mer miljövänliga drivmedel till inrikesflyget.

Flyget utgör i dag en stor del av de totala utsläppen från svenska transporter och det är välkommet att regeringen tillsatt en utredning vars syfte är att minska flygets klimatpåverkan. Detta stämmer väl överens med stadens strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Det är angeläget att flyget i större utsträckning än i dag betalar för de klimatkostnader det medför.

Utredningens förslag innebär att flyget kan få betala en större del av sina klimatkostnader, vilket i grunden är positivt. Primärt borde detta ske genom europeiska eller internationella överenskommelser. I avvaktan på en sådan kan dock en svensk flygskatt vara ett steg i rätt riktning. Det är angeläget att en sådan skatt utformas på ett sätt som inte enbart leder till att långdistansflygningar flyttas till närliggande länder i Östersjöregionen samtidigt som Stockholms internationella tillgänglighet och konkurrenskraft skadas.

Utöver detta konstaterar vi att utredningen inte adresserar övergången till förnybara bränslen. Det skulle behövas en effektiv styrning som stimulerar övergången från fossila till förnybara flygbränslen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”En svensk flygskatt (SOU 2016:83)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 8 februari 2017

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen – en sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut avslås.
2. Som svar på remissen ”Betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)” anføres följande.

Stockholm är en av Europas snabbast växande storstadsregioner. Samtidigt dras staden isär när Socialdemokraternas tillväxt- och jobbientliga politik sätter hela regionen i gungning. Ett gott företagsklimat i Sverige och Stockholmsregionen skapas genom en kombination av rimliga skattenivåer och en hållbar infrastruktur som går att lita på. Vi kommer alltid att ta strid mot skattehöjningar som slår mot jobb och tillväxt.

Den flygskatt som den rödgröna regeringen tänker driva igenom kommer att slå direkt mot tillgängligheten till och från vår region. Inte minst kommer inrikesflyget att drabbas och därmed förloras utbyten mellan Stockholmsregionen och övriga landet. Den större risken i sammanhanget är att fler kommer välja att flyga från Köpenhamn istället för Stockholm. Det kommer att minska Stockholms attraktionskraft samtidigt som en nationell flygskatt inte tillför någon miljönytta.

Därför är det anmärkningsvärt att finansborgarrådet i sitt utlåtande skriver att förslaget om en nationell flygskatt är ”positivt” och ”ett steg i rätt riktning”. I just detta ärende borde större hänsyn tas till att Stockholm som stad kommer att drabbas negativt då jobb, investeringar, turism och besöksnäring försvinner som ett resultat av skatten.

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och Stockholms län står för en tredjedel av landets BNP. Om regionen ska fortsätta att vara konkurrenskraftig måste näringslivet kunna verka över hela landet samtidigt som det är möjligt för människor att ta sig till huvudstaden över dagen. Flyget är det enda transportslag som tillhandahåller den möjligheten. Nu riskerar regeringens politik att äventyra flygets framtid genom införandet av en nationell flygskatt. Både Danmark och Nederländerna har provat att införa en flygskatt, men båda länderna har dragit tillbaka denna på grund av dess skadliga inverkan på ekonomin och jobben. Konsekvenserna skulle bli desamma i Sverige. Införandet av en nationell flygskatt riskerar bli en kostsam och ineffektiv åtgärd för att komma åt utsläppen. Vi anser att en avsevärt större

miljönytta nås om man satsar på internationella spelregler för flyget och incitament för att ersätta fossila bränslen med exempelvis biodrivmedel.

Vi utformar vår politik *med* utvecklingen och inte *mot* den. Det är vår politik, en politik som främjar och stimulerar utveckling, innovation, entreprenörskap och tillväxt, som Stockholm behöver. Stockholm och stockholmarnas behov kommer alltid främst för oss.

Därför säger vi nej till en nationell flygskatt och vill i stället slå vakt om den tillväxtvänliga politik för jobb och företagande som fördes under såväl Alliansregeringens som våra senaste år i majoritet i Stockholms stad. Vår stad och region befinner sig i ett läge där behovet av nya jobb ökar dramatiskt, därför kommer vi motarbeta alla tillväxtfientliga förslag från den rödgröna regeringen.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) enligt följande.

Flygresor utgör en tiondel av våra totala klimatpåverkande utsläpp i Sverige. Feministiskt initiativ välkomnar utredningens förslag om flygskatt. Utredningen föreslår en flygskatt på 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor för de olika avståndsklasserna. Det är bra att skatten beräknas på avstånd och klimatpåverkan. Vi anser dock att skatten skulle vara något högre, särskilt för inrikesflyg som föreslås till 80 kronor per avresande passagerare

Vi anser att inrikes resor med flyg kan beskattas högre i syfte att tågtrafiken ska öka och att flygresor inom Sverige ska minska. Utredningen har inte presenterat något tydligt förslag på hur skatteintäkterna ska användas. Feministiskt initiativ föreslår att intäkter från flygskatt investeras i utbyggnad av järnväg och kollektivtrafik, för att på så sätt ytterligare främja ett mer progressivt klimat- och miljöarbete.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Utredningen har haft i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Syftet med skatten ska vara att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till att nå miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan*. I uppdraget har också ingått att beskriva konsekvenserna av ett införande av en flygskatt. Utredningen har tolkat uppdraget som att skatten ska vara en skatt på persontransporter. Av Chicagokonventionen från 1944 följer att användningen av flygbränsle inte får beskattas inom den internationella flygtrafiken. En flygskatt kan därför inte läggas på själva flygbränslet utan behöver utformas på ett annat sätt. Hänsyn måste även tas till unionsrätten i EU. Med dessa utgångspunkter har utredningen valt att ta fram förslag på en punktskatt som baseras på passagerare, i likhet med de flygskatter som finns i bland annat Norge och Tyskland. Även europeiska länder som tidigare haft flygskatt och som valt att ta bort den har studerats i utredningen.

Förslaget innebär att flygskatt ska betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skyldighet att betala skatt ska inträda när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska tas ut med olika skattenivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger

1. helt inom Europa
2. helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda
3. i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda

De föreslagna skattenivåerna baseras på klimatvärderingar för flygresor och föreslås uppgå till 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor för de olika avståndsklasserna. Skattenivåerna ligger i paritet med liknande skatter i andra medlemsstater och har bestämts med beaktande av att flyget redan i dag betalar för utsläppsrätter inom EU:s system för handel med utsläppsrätter, European Emissions Trading Scheme (EU ETS). Vid bestämmandet av skattenivåerna har hänsyn inte tagits till det nya globala styrmedlet avseende klimatpåverkan från internationellt flyg som FN-organet Icao fattade beslut om i oktober 2016. Detta på grund av att det systemet kommer att inledas med en frivillig fas först år 2021 och bli obligatoriskt år 2027, samt att prisnivåerna för de utsläppskrediter som ska användas i systemet är okända. När systemet är i kraft och prissättningen av utsläppskrediterna är känd kan nivåerna för flygskatten behöva justeras. Detsamma gäller om priserna avsevärt förändras inom EU ETS.

De statsfinansiella nettointäkterna av den föreslagna skatten på flygresor beräknas uppgå till 1,75–1,78 miljarder kronor per år. Skatten kan förväntas leda till en reduktion av efterfrågan på flygresor med 3,6–4,8 procent för inrikesflyget, 1,4–1,9 procent för flyg inom Europa och 1,5–2,1 procent för flyg utom Europa. Även om en skatt på flygresor införs kan emellertid det totala antalet avresande passagerare från flygplatser i Sverige förväntas öka, men ökningstakten kan minska. Cirka 40 procent av de resenärer som avstår från att flyga som en följd av skatten kan förväntas flytta

över till andra trafikslag, främst till biltrafik men även till tåg och buss. De regionala konsekvenser som uppstår bör kunna hanteras genom upphandling av flyglinjer och statligt stöd till regionala flygplatser.

Skatten förväntas leda till begränsade men positiva effekter för klimatet genom minskade utsläpp av koldioxid och en minskning av övrig klimatpåverkan från flyget. När hänsyn tas till ökade utsläpp från andra trafikslag genom överflyttningar från flyget kan nettoeffekten förväntas uppgå till en reduktion om 0,08–0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Utredningen räknar med en viss överflyttning av passagerare till gränsnära flygplatser i grannländer, främst i Öresundsregionen. Denna effekt bedöms bli liten.

Lagen om skatt på flygresor föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Stadshus AB, som i sin tur har remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Business Region AB och Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamn AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Flygets klimatpåverkan ingår i den Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 som kommunfullmäktige antog 28 november 2016. Av de totala utsläppen av växthusgaser i Stockholm utgör flygets utsläpp knappt en procent. Det som räknas in är starter och landningar på Bromma flygplats. Ur ett konsumtionsperspektiv blir flygets klimatpåverkan dock större, det vill säga om man räknar in stockholmarnas totala flygande. Beräkningar från Naturvårdsverket visar att svenskarnas internationella flygande svarar för lika stora utsläpp som all bilkörning i Sverige. I Stockholm ingår inte dessa utsläpp i de kvantitativa klimatomålen, men däremot i det informationsarbete som miljöförvaltningen bedriver i syfte att minska medborgarnas klimatpåverkan.

Stadsledningskontoret konstaterar att flygets klimatpåverkan ökar och utgör ett växande problem. Det är därför viktigt att styrmedel kommer på plats som verkar för en minskad klimatpåverkan.

Stadsledningskontoret ser positivt på ett förslag till svensk flygskatt för att minska flygets klimatpåverkan, men vill samtidigt understryka vikten av ytterligare åtgärder. Det viktigaste är att regeringen verkar för att internationella överenskommelser och styrmedel utformas så att de globala klimatutsläppen från flyget verkligen minskar i en takt som stödjer uppfyllandet av Paris-avtalet och så att enskilda länders konkurrenskraft inte försämras. Det beslut som Icao fattade i oktober 2016 blir inte obligatoriskt förrän år 2027 och syftar endast till att stabilisera flygets klimatutsläpp på 2020 års nivå, vilket stadsledningskontoret anser vara en otillräcklig ambitionsnivå. Ett annat viktigt område är övergången till förnybara flygbränslen vilket förslaget till flygskatt inte adresserar. En effektiv styrning från fossila till förnybara flygbränslen är nödvändigt ur klimatsynpunkt, och detta behöver göras genom en utveckling av flygskatten eller på annat lämpligt sätt.

Sverige har lång erfarenhet av att använda miljöstyrande skatter och avgifter som utgår från idén att förorenaren ska betala för sina utsläpp. Principen om att internalisera de externa effekterna har tjänat miljön väl samtidigt som övriga konsekvenser kan begränsas. De nivåer

på flygskatten som utredningen förslår är baserade på de klimatkostnader som flyget orsakar, och hänsyn har tagits till att flyget redan betalar en del av sina kostnader genom det europeiska systemet med handel med utsläppsrätter.

Stadsledningskontoret anser att de nivåer på flygskatten som utredningen föreslår är rimliga och väl underbyggda, men att nivåerna behöver justeras baserat på den internationella utvecklingen så att den samlade effekten av styrmedlen verkligen leder till den önskade utsläppsminskningen. De effekter på klimatutsläppen som utredningen prognosticerar, baserat på den föreslagna flygskatten, är blygsamma, vilket understryker vikten av ytterligare insatser.

Flygets klimatpåverkan är en global fråga, och det är mycket viktigt att Sverige driver på det internationella arbetet så att klimatpåverkan minskar kraftigt. Att Sverige i likhet med flera europeiska länder driver på och går före med en nationell flygskatt är ett bra första steg, men det är på det internationella planet som det kommer att avgöras om flygets klimatpåverkan verkligen minskar i den takt som är nödvändig.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remissen ”Betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)” anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att översända förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som hänvisade till reservation anfordrad av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser det som angeläget att minska flygets klimatpåverkan. Även om flygets totala andel av Sveriges koldioxidutsläpp är relativt liten så är det en ökande andel. Globalt bedöms flyget stå för ca 2 % av utsläppen av fossil koldioxid. För Sverige är motsvarande siffra 4-5%. Dessutom bidrar flygtrafiken till klimatpåverkan även genom att utsläpp sker på hög höjd vilket kan bidra till molnbildning som också förstärker växthuseffekten.

I utredningen refereras olika studier av hur flygets klimatpåverkan kan värderas ekonomiskt. Det finns osäkerheter både kring vilka skador som faktiskt uppkommer samt hur kostnaderna för dem ska beräknas. Utredningen har utgått från bedömningar från Trafikanalys och VTI. Då framgår att värdet för utsläppen varierar med sträckan från t.ex. Bromma-Visby 94-105 kr till Arlanda-New York 2060-2670 kr.

Som synes utgör de föreslagna avgifterna en mycket liten del av de uppskattade kostnaderna för utsläppen. Vid en internationell jämförelse ligger de föreslagna avgifterna i samma storleksordning som de i Tyskland. Den föreslagna lägsta skattenivån är också i paritet med den norska. I Norge har man dock ingen differentiering av skattenivån.

Andra åtgärder

Under 2016 fattade ICAO (Internationella civila luftfartsorganisationen) beslut om ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationellt flyg. Det beslutet innebär dock bara att utsläppen ska stabiliseras på 2020 års nivå. Det träder i kraft på frivillig grund 2021 och blir obligatoriskt 2027. ICAO:s beslut kommer inte att leda till en minskning av flygets klimatpåverkan men kan leda till att ökningen avstannar någon gång under nästa decennium.

Flygbränsle är till skillnad från andra bränslen i transportsektorn obeskattat. Anledningen till detta är internationella överenskommelser, mellanstatliga avtal och EU-rätt. Att införa en skatt på bränslet torde därför inte vara möjligt.

Flyget ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utredningen hänvisar till en studie som gjorts av effekten av detta. Den anger att ökningen av antalet tonkilometer¹ mellan 2005 och 2020 sjunker från 138 % till 133 % om priset för utsläppsrätterna är 30 euro. Priset har dock i stället legat kring 10 euro eftersom flyget har möjlighet att köpa utsläppsrätter från den handlande sektorn och priset därför inte kunnat bli högre med mindre än att priset på utsläppsrätter höjs generellt.

Utredningen påpekar dock att nivån på flygskatten kan behöva justeras exempelvis om ICAO:s system eller handeln med utsläppsrätter leder till förändringar.

På motsvarande sätt går utredningen på ett förtjänstfullt sätt igenom andra möjliga åtgärder. Dit hör till exempel bättre teknik i form av mer effektiva flygplan och flygvägar, biobränslen, kvotplikter för biobränslen, bränsleskatter genom bilaterala avtal, stöd till forskning och marknadsintroduktion och klimatkompensation.

Förvaltningen menar att det vore mer effektivt med ett styrmedel som uppmuntrar till minskad bränsleförbrukning än ett som bara beskattar antalet avresande passagerare. Att höja bränslepriset genom skattepåslag tas upp av utredningen men skulle i praktiken kräva internationella överenskommelser om det ska nå framgång eftersom planen annars tankas där bränslet är billigast. Det verkar heller inte var möjligt att basera skatten på avresande flygplan i stället för på medföljande passagerare, främst för att det skulle kunna slå hårt mot tillgängligheten i glesbygd.

Förvaltningen konstaterar att mot bakgrund av att det brådskar att komma tillrätta med klimatutsläppen så är detta ett litet men nödvändigt steg i rätt riktning och det behövs styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan. Vidare anser förvaltningen att utredningen på ett tydligt sätt genomlyst de olika möjligheterna. Förvaltningen delar därför utredarens syn på att en avgift bör införas och tillstyrker därför förslaget.

En fråga som inte tas upp i utredningen är hur intäkterna ska användas. Det finns heller inget i utredningens direktiv som säger att frågan ska behandlas. Förvaltningen är medveten om att vi normalt i Sverige inte öronmärker skatteintäkter för särskilda ändamål. Förvaltningens förslag är ändå att man gör en konstruktion liknande den för t ex. trängselskatten, där intäkterna återförs till regionens transportapparat. Flygskatten skulle då kunna användas för åtgärder som minskar climateffekten eller begränsar verkningarna av den.

En annan intressant del i utredningen gäller hur offentliga myndigheter bör kunna klimatkompensera sina flygresor. För kommuner styr kompetensreglerna i kommunallagen dessa möjligheter. Förvaltningen avser återkomma till MHN med en redovisning av detta i särskilt ärende.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 1 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

¹ Tonkilometer beskriver ett fordon's vikt multiplicerat med sträcka

Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Sverige är ett av världens mest internationaliserade länder och mycket beroende av väl fungerande kommunikationer med alla större transportslag. Därför är en god tillgänglighet med flyg avgörande också för framtida konkurrenskraft.

Flygtrafiken bör lika lite som andra transportslag undantas från åtgärder som reducerar utsläppen. Det ideala skulle vara att EU kunde enas om hur frågan borde hanteras. Lagstiftaren bör överväga att, med paralleller till trängselskatten, offensivt använda skatteintäkterna till att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt.

Besöksnäringen är idag en av de snabbast växande näringarna som skapar många nya jobb och skatteintäkter. Den internationella tillväxten blir allt viktigare och i det sammanhanget är god flygtillgänglighet helt avgörande. Utredningen har inte gjort någon analys kring hur en minskad tillströmning av besökare påverkar förutsättningarna för nya jobb i branschen. En effekt som utredningen inte analyserar är hur de allt viktigare direktlinjerna till ickeuropeiska destinationer påverkas av en högre skattebelastning. Utredningen har därför inte heller berört effekten, för det fall att direktlinjerna skulle bli färre, att svenska resenärer tvingas att mellanlanda, vilket innebär mer miljöbelastning än direktflyg. I värsta fall kommer svenska resenärer att välja att flyga med mellanlandning på t.ex. Kastrup för att slippa betala den högre skatten för en långresa.

Bolagets samlade bedömning är att även flygets miljöpåverkan måste minska, men att flygskatt kan slå negativt mot svensk tillväxt och svenska arbetstillfällen och därmed påverka konkurrenskraften i negativ riktning. Detta är allvarligt eftersom Sverige är ett litet exportberoende land. Några större effekter på miljön kan inte påvisas. Bolaget inser behovet av att vidta åtgärder för att minska transportsektorns och flygets negativa påverkan på klimatet, men om en skatt ska införas måste skatteintäkten användas offensivt genom att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt med statliga insatser och strategiska industriella samarbeten.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen välkomnar förslag som bidrar till minskad klimatpåverkan för flygresor. I stadens strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 framgår att staden gör bedömningen att det kan vara svårt att ersätta all användning av fossila bränslen inom flyget.

Flygskatten föreslås uppgå till tre nivåer, 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor för olika avståndsklasser. I utredningen görs ingen analys kring konkurrensaspekter i ett internationellt perspektiv. Det finns mycket som talar för att färre internationella flyg medför försämrad internationell attraktionskraft för Stockholm. I vilken omfattning förslaget skulle bidra till en omläggning av resmönster, där incitament stärks för flygplatsbyten vid långresor har inte heller analyserats. Förslaget saknar också åtgärder som stimulerar en övergång till förnybara flygbränslen, vilket borde vara i blickfånget för att bidra till minskad klimatpåverkan för flygresor.

Koncernledningen anser att förslaget bör ha sitt strategiska fokus på att säkra goda och ändamålsenliga flygförbindelser i kombination med en minskad klimatpåverkan för flygresor. En bra flygtrafikinfrastruktur är avgörande för att klara den fortsatta tillväxten som sker i staden och regionen, på motsvarande sätt som för övrig infrastruktur och kommunikationer.

Klimatet är en av de viktigaste globala frågorna och flyg är ett globalt transportmedel. Därför bör det undersökas om nya skattesatser för flyg kan utformas i internationella samarbeten och på EU-nivå för att säkerställa likställighet mellan olika länder och aktörer.

SBR påpekar att förslaget inte påvisar några större effekter på miljön och att god flygtillgänglighet är helt avgörande för internationell tillväxt. Vidare påpekar SBR att utredningen inte analyserar hur minskad tillströmning av besökare påverkar förutsättningarna för nya jobb, eller utvärderar hur direktlinjerna till ickeuropeiska destinationer påverkas av högre skattebelastning. SBR pekar på risken att mellanlandningarna istället ökar, vilket kan innebära en högre miljöbelastning än

direktflyget. För kompletterande och mer utförliga synpunkter hänvisar koncernledningen till SBR:s remissvar.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L), enligt följande.

Införandet av en nationell flygskatt riskerar bli en kostsam och ineffektiv åtgärd för att komma åt utsläppen. Miljöförvaltningen skriver i sitt utlåtande att effekten för klimatet bedöms bli begränsat. Vidare påpekar man att en flygskatt inte är en optimal lösning, för att sedan ändå förse låta att det genomförs. En logik som vi ställer oss minst sagt frågande till.

Utsläppen av växthusgaser uppskattas ha varit 53,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2015. I utredningen om en eventuell flygskatt beräknas att utsläppen kommer att minska med mellan 0,08 och 0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter under ett år om flygskatten införs. Detta motsvarar alltså 1,5-3,7 promille av Sveriges totala utsläpp under ett år. Det betyder att utsläppsminskningen till följd av en flygskatt kan jämföras med de utsläpp som kommer av svenskarnas fyrverkerier och tobaksrökning under ett år.

Vi anser att en avsevärt större miljönytta nås om man satsar på internationella spelregler för flyget och morötter för att ersätta fossila bränslen med exempelvis biodrivmedel.