

Handläggare:
Peter Dahlberg, 08-508 29 323

Till
Finansroteln

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

Svar på remiss från Finansroteln (dnr 110-2007/2016).

Sammanfattning

Betänkandet *En svensk flygskatt* föreslår nya flygskatter med olika nivåer beroende på avståndet till slutdestinationen och dess geografiska läge för att uppnå minskad klimatpåverkan. Koncernledningen välkomnar förslag som minskar klimatpåverkan för flygresor, men anser att förslaget bör ha sitt strategiska fokus på att säkra goda och ändamålsenliga flygförbindelser i kombination med minskad klimatpåverkan för flygresor.

Koncernledningen anser att en bra flygtrafikinfrastuktur 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.

Ärendet

Finansdepartementet har begärt in yttrande på ett betänkande om hur en skatt på flygresor ska utformas. Avsikten med skatten är att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till måluppfyllelse för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Enligt direktivet till betänkandet ska också konsekvenserna beskrivas av ett införande av en flygskatt.

En flygskatt får på grund av Chicagokonventionen från 1944 inte läggas på flygbränslet och en skatt behöver också utformas med hänsyn till unionsrätten i EU. Därför föreslås från den 1 januari 2018 en punktskatt för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skatten föreslås få olika nivåer beroende på om slutdestination är inom (1) Europa, (2) helt eller delvis i en annan världsdelen än Europa med högst 6000 kilometer från Arlanda, eller (3) i övriga världen längre än 6000 kilometer från Arlanda.

Skattenivåerna föreslås uppgå till 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor för de olika avståndsklasserna. Skattenivåerna ligger i nivå med likartade skatter i andra länder i EU.

Vid framtagande av nivåerna har också beaktats att flyget redan i dag betalar för utsläppsrätter inom EU:s system för handel med dessa.

Statens nettointäkter från skatten uppskattas till knappt 1,8 miljarder kronor per år. Den minskade klimatpåverkan från flyget bedöms få en nettoeffekt om 0,08–0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Efterfrågan på flygresor kan med förslaget minska med ungefär tre till fem procent för inrikesflyget och omkring en till två procent för flyg inom Europa och övriga världen.

Finansroteln har remitterat betänkandet *En svensk flygskatt* (SOU 2016:83) till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Business Region och Stockholms Hamn. Stockholms Hamn har valt att inte svara på remissen. Nedan följer en redovisning av bolagets remissvar i huvudsak. Remissvaret i sin helhet återfinns i bilagan.

Underremiss

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 skatteintäkterna användas offensivt genom att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt med statliga insatser och strategiska industriella samarbeten (*bilaga 1*).

Koncernledningens synpunkter

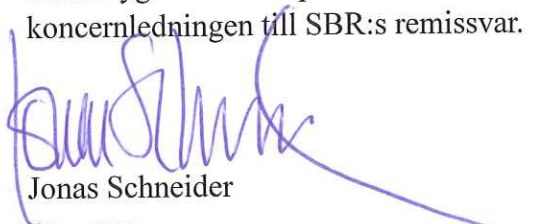
Koncernledningen välkomnar förslag som bidrar till minskad klimatpåverkan för flygresor. I stadens strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 framgår att staden gör bedömningen att det kan vara svårt att ersätta all användning av fossila bränslen inom flyget.

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 icke-europeiska 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.



Jonas Schneider
Vice VD

Bilaga

1. Remissvar Stockholm Business Region AB

Stockholm

Business Region

Handläggare: Thomas Andersson
Tel: 0850828517
E-post: thomas.a.andersson@stockholm.se

En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Svar på remiss

Stockholm Business Regions förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss om en svensk flygskatt (SOU 2016:83). Svaret lämnas också som svar på den remiss Stockholm Stadshus AB har tillsänt SBR. Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 2 februari 2017.

Olle Zetterberg

Thomas Andersson

Ärendet

Regeringskansliet har översänt betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83) och bereder Stockholm Business Region möjlighet att svara på remissen. Svar på remissen ska vara Regeringskansliet tillhanda senast den 1 mars 2017.

Utredningen har också remitterats till Stockholms stad och i en underremiss önskar Stockholms stadshus AB att SBR ska svara på de förslag som framförs i betänkandet. Svar på remissen ska vara Stockholms stadshus AB tillhanda senast 16 januari 2017. Bolaget har begärt och beviljats anstånd till den 23 januari 2017.

Stockholm Business Regions analys och bedömning

Sverige är ett av världens mest internationaliserade länder. Vårt välstånd har byggts upp genom att våra företag genom frihandel och innovativa produkter kunnat agera på en global marknad. Bara som ett exempel kan Ericsson nämnas vars internationalisering redan tidigt riktades mot en global närvaro. Skälet är givetvis att Sverige ligger långt från de stora marknaderna och detta faktum förefaller nästan ha givit landet en konkurrensfördel i att nå framgång med internationell expansion. Vi har därför i många år varit mycket beroende av väl fungerande kommunikationer med alla större transportslag. I takt med att mera av våra exportprodukter handlar om högkvalitativa produkter och tjänsteexport kommer därför en god tillgänglighet med flyg till vårt land att ha en avgörande betydelse för vår framtida konkurrenskraft.

Sverige är det femte största landet i Europa till ytan men bara fjortonde befolkningsmässigt och med en mycket låg befolkningstäthet om ca 20 personer per kvadratkilometer. Detta innebär att det inte är realistiskt att knyta ihop olika landsändar med något annat transportslag än flyg. Mot denna bakgrund är det viktigt hur en flygskatt utformas.

Överflyttning till andra trafikslag, främst biltrafik, förväntas ske på de kortare sträckorna inom Sverige. På längre avstånd kommer troligen överflyttning till bil och tåg vara begränsad.

I södra Sverige kan en effekt bli att fler väljer att resa från Kastrup istället för att använda de skånska flygplatserna. Detta inträffade i Nederländerna när de införde flygskatt och Schiphol tappade resenärer till närliggande flygplatser i Tyskland och Belgien varför de avvecklade flygskatten

Utredningen föreslår att skatt ska tas ut per passagerare som reser från svensk flygplats med 80, 280 eller 430 kr beroende på resans längd. Flygbolaget som utför flygningen ska vara skattskyldig. Skatten beräknas inbringa staten knappt två miljarder kronor per år. Utredningen gör bedömningen att inrikesflyget minskar med maximalt ungefär fem procent och flyg till Europa med knappt två procent och detsamma för flyg till destinationer utanför Europa.

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 mellan landning på t ex

Kastrup för att slippa betala den högre skatten för en långresa. 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.

Utredningen har heller inte utrett hur en sämre flygtillgänglighet påverkar andra samhällsområden som exempelvis hamnverksamhet. Stockholms hamnar bedriver idag en starkt växande kryssningsverksamhet som under högsäsongen 2016 innebar att 230 fartyg angjorde Stockholm varav 57 fartyg började eller slutade i staden. God flygtillgänglighet är en förutsättning för dessa så kallade turn-arounds, som alltså börjar eller slutar i Stockholm.

Detsamma gäller givetvis även för konferenser och möten. Det är ett segment där konkurrensen blivit allt hårdare i takt med att allt fler städer erbjuder fullgoda alternativ som mötes- och kongressstäder eftersom man byggt anläggningar och hotell som täcker behoven. I det sammanhanget är pris och tillgänglighet allt viktigare när man beslutar sig för val av stad för sitt möte eller sin kongress. Det är bolagets bedömning att en flygskatt skulle ha negativa följder för Stockholms förmåga att attrahera möten och kongresser. I sin förlängning kan det också påverka antalet besökare som väljer att komma till Stockholm och Sverige eftersom vi erfarenhetsmässigt vet att många kommer hit på rekommendation från andra som redan varit här.

Uppvärmningen av vår planet till följd av koldioxidutsläpp vid användningen av fossila bränslen är ett av mänsklighetens absolut största problem där flera möjligheter att reducera utsläppen måste användas. Flygtrafiken bör lika lite som andra transportslag undantas från åtgärder som reducerar utsläppen.

Det ideala hade givetvis varit att man inom EU kunde enas om ett enhetligt system för hur frågan borde hanteras. I avvaktan på detta har flera länder infört olika typer av skatter/avgifter på flygresor. Vissa länder har inga skatter vilka inneburit överflyttning av viss trafik när resenärerna kan välja annat land för utresan. Gemensamt för de flesta länder som har skatt är att det varit mestadels fiskala skäl som styrt införande av skatten.

Några avgörande miljövinster har heller inte registrerats.

Frågan om hur skatteintäkterna från flygskatten ska användas ingick inte i utredningsdirektiven men som remissinstans står det oss fritt att föreslå något som för framtiden kan ha långt större effekter för att minska den globala uppvärmningen. De miljövinster som utredning redovisar är trots allt blygsamma och förslaget förefaller snarast allmänt stärka statsfinanserna än någon strategi för hur flygets miljöbelastning ska minska på allvar. Lagstiftaren bör därför överväga att, med paralleller till trängselskatten, offensivt använda skatteintäkterna till att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt. Tekniken finns redan och är väl utprovad. Vad som krävs är att staten bidrar till att inledningsvis subventionera fossilfritt flygbränsle samt att investera i mer produktionsanläggningar. På detta område skulle Sverige kunna bli ett föregångsland. Med Sveriges geografi kommer vi för mycket lång tid framöver behöva ha bra och snabba förbindelser med hela Sverige.

Bolagets samlade bedömning är att även flygets miljöpåverkan måste minska men att flygskatt kan slå negativt mot svensk tillväxt och svenska arbetstillfällen och därmed påverkar vår konkurrenskraft 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 skatteintäkterna användas offensivt genom att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt med statliga insatser och strategiska industriella samarbeten.

SLUT