

En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ser positivt på utredningens ambition att uppnå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Flygets ökande klimatpåverkan måste brytas och det är positivt om flyget i högre utsträckning bär sina egna klimatkostnader.
- Flygskatten i sig bidrar i begränsad omfattning till att minska flygets klimatpåverkan. SKL menar att flygskatten kan ses som ett medel som möjliggör andra insatser för att minska flygets klimatpåverkan.
- SKL anser att andra åtgärder än flygskatt för att uppnå miljömålet Begränsad klimatpåverkan inte har belysts tillräckligt. En bredare politik för att minska flygets klimatpåverkan krävs, bland annat biobränsle och teknikutveckling.
- SKL menar att det är viktigt att beakta hur skatten påverkar de delar av Sverige där flyget har avgörande betydelse för tillgängligheten. SKL anser att det är viktigt att de regionala konsekvenserna beaktas och att regionala undantag kan behövas för att motverka negativa effekter.
- Staten behöver ta ett tydligare ansvar för tillgängligheten i hela Sverige. SKL anser att det inte är rimligt att staten överlämnar en så stor del av kostnaderna för landets flyginfrastruktur till kommunerna.

Flygets klimatpåverkan måste minska

SKL ser klimatfrågan som en av vår tids största samhällsutmaningar.

Överenskommelsen i Paris i kombination med många olika aktörers aktiva insatser och teknisk utveckling ger hopp om att världssamfundet kan hantera denna utmaning.

En aktiv klimatpolitik med tillhörande samhällsomställning förutsätter hänsyn till både social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Konkurrenskraften och sysselsättningsmöjligheterna på olika nivåer behöver värnas inom ramen för en fortsatt ambitiös svensk klimatpolitik.

Klimatpåverkan ska minskas och alla transportslag behöver bidra. Flygandet har ökat mycket kraftigt sedan år 1990 och SKL delar bilden av att detta är problematiskt och måste brytas. En flygskatt innebär att flyget i högre utsträckning bär sina egna klimatkostnader vilket är positivt.

SKL anser att flygets klimatpåverkan i första hand bör hanteras i internationella överenskommelser. Det är positivt att FN-organet Internationella civila luftfartsorganisationen eller International Civil Aviation Organisation (Icao) fattat beslut om ett nytt globalt styrmedel avseende klimatpåverkan från internationellt flyg.

Det är samtidigt olyckligt att ett föräldrat internationellt avtal lägger hinder i vägen för införandet av en koldioxidskatt.

Flygskatten i sig har begränsad klimateffekt

SKL har noterat utredningens bedömning av flygskattens effekt på flygets klimatpåverkan. Utredningen skriver att en skatt på flygresor bedöms minska ökningen av antalet avresande passagerare, men ökningen kommer ändå att fortsätta. 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. Den utsläppsminskningen kan jämföras med Sveriges totala utsläpp av koldioxid som år 2014 uppskattades vara 53 miljoner ton.

De statsfinansiella nettointäkterna är mer påtagliga. Intäkterna från den föreslagna skatten på flygresor beräknas uppgå till 1,75–1,78 miljarder kronor per år. SKL menar att flygskatten kan ses som ett medel som möjliggör andra insatser för att minska flygets klimatpåverkan. Andra insatser är avgörande för att målet om begränsad klimatpåverkan ska uppnås.

Det är dock viktigt att poängtera att det finns osäkerhet i beräkningarna av vilken intäkt skatten ger. En viktig bransch som påverkas är besöksnäringen, vars totala exportvärde år 2015 uppgick till 112,6 miljarder enligt Tillväxtverket. Små förändringar i utländska besökares val av Sverige som destination kan påverka statens nettointäkter från skatten.

Andra åtgärder och incitament behövs

En nackdel med en skatt som grundas på avresande passagerare är att den saknar direkt koppling till utsläppsmängder av växthusgaser. Den kan därför inte användas för att särskilja flygplan med olika bränsleförbrukning och uppmuntrar inte flyget till effektivare transporter. SKL accepterar dock utredningens bedömning att en skatt med bränsle som skattebas inte är möjlig utifrån gällande internationella överenskommelser.

SKL ser det därför som positivt att utredningen behandlar andra åtgärder och styrmedel som kan bidra till minskad klimatpåverkan. Utredningen tar bl.a. upp mer energieffektiva flygplan, användande av biobränsle eller incitament i form av rabatterad flygplatsavgift. Utredningen nämner också Fly Green Fund som är ett initiativ för att lösa problemen med låg tillgång och höga priser på biobränsle för flyget genom att fungera som en plattform där enskilda resenärer kan köpa biobränsle för sin flygresor. Ytterligare andra insatser är att stödja forskning som kan bidra till minskad klimatpåverkan från flyget och olika former av klimatkompensering (tex

genom att finansiera projekt som minskar utsläppen på en nivå som motsvarar de utsläpp som resan orsakat).

SKL anser att potentialen för de andra åtgärder och styrmedel som nämns ovan inte framgår tillräckligt tydligt av utredningen, men menar att det är dessa åtgärder som kan få en verklig effekt på flygets klimatpåverkan. SKL menar att dessa insatser behöver bli delar i en bredare politik för att minska flygets klimatpåverkan.

Regionala konsekvenser och undantag

Flygskatten avser påverka konsumenternas och flygföretagens agerande – att avstå från flygresan alternativt välja mer miljövänligt transportslag respektive genomföra effektivare transporter. SKL menar att det är viktigt att beakta hur skatten påverkar de delar av Sverige där flyget har avgörande betydelse för tillgängligheten. För att det ska uppstå en klimateffekt som följd av skatten behöver i princip flyglinjer dras in, även om byte till mindre flygplan kan ha viss påverkan. Tillgängligheten kommer då att påverkas. Det finns också en risk att resande överförs från flyg till bil.

Utredningen gör bedömningen att skatten sannolikt inte påverkar tillgängligheten till Sveriges glesbygd i någon större utsträckning under förutsättning att nuvarande utbud av flyglinjer finns kvar och upphandlas i nuvarande omfattning. Eftersom effekten för företag och boende i Sveriges glesbygd bedöms bli begränsad, om än inte helt obetydlig, föreslår utredningen inte något regionalt avgränsat undantag från flygskatt. SKL invänder mot detta och ser en risk i att flygskatten i delar av Sverige skulle driva på den nedåtgående spiralen för de mindre regionala flygplatser där det finns få alternativ till flyg. Flygskatten skulle därigenom också kunna få negativa effekter för exempelvis besöksnäringen. SKL anser att det är viktigt att de regionala konsekvenserna beaktas och att regionala undantag kan behövas för att motverka negativa effekter.

Staten behöver ta ansvar för tillgängligheten i hela Sverige

Sverige är ett avlångt och glest befolkat land. I många delar av landet finns det idag inte något alternativ till flyget, då restiderna blir allt för långa. Det är därför viktigt att se flyget och de regionala flygplatserna som en del i det nationella transportsystemet.

SKL anser att staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar än vad man gör idag för de regionala flygplatserna. Det är inte rimligt att staten överlämnar en så stor del av ansvaret och även stora kostnader för landets flyginfrastruktur till kommunerna. En flygskatt riskerar att göra förutsättningarna för de regionala flygplatserna svårare. SKL anser därför att staten måste säkerställa att de regionala flygplatserna kan finnas kvar, speciellt i områden där alternativa transporter som ger rimliga restider saknas.

Regeringen har i sina transportpolitiska mål lyft transportinfrastrukturen som en viktig förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige. Flyget och de regionala flygplatserna är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Det gäller både passagerartrafik och transporter av gods. SKL ser att dagens system där staten äger de flygplatser som genererar vinst och kommunerna lämnas med de flygplatser som går med underskott, leder till att både tillgängligheten och konkurrenskraften i regionerna hotas.

De regionala flygplatsernas roll är inte bara att ta hand om passagerartrafik. Det handlar även om godstransporter, verksamheter som polis, tull, brand och räddningstjänst samt försvaret. Alla dessa områden har behov av fungerande regionala flygplatser för sin verksamhet.

Sveriges Kommuner och Landsting



Lena Micko
Ordförande

*Reservation lämnades av alliansen enligt **bilaga**, muntlig reservation lämnades av Sverigedemokraterna*

Styrelsen
Sveriges Kommuner och Landsting
2017-03-10

Dnr: 16/07116

Reservation från Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna

En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Undertecknade reserverar sig till förmån för en ny text i den inledande texten i sammanfattningen av yttrandet:

Nuvarande lydelse:

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ser positivt på utredningens ambition att uppnå miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Flygets ökande klimatpåverkan måste brytas och det är positivt om flyget i högre utsträckning bär sina egna klimatkostnader. Flygskatten i sig bidrar i begränsad omfattning till att minska flygets klimatpåverkan. SKL menar att flygskatten kan ses som ett medel som möjliggör andra insatser för att minska flygets klimatpåverkan.

Reservation till förmån för följande lydelse:

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) delar utredningens ambition att uppnå miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan, men avstyrker förslaget om en svensk flygskatt. Flygets ökade klimatpåverkan måste brytas och det är positivt om flyget i högre utsträckning bär sina egna klimatkostnader. Flygskatten i sig bidrar till begränsad omfattning till att minska flygets klimatpåverkan.