

PM - Budskap

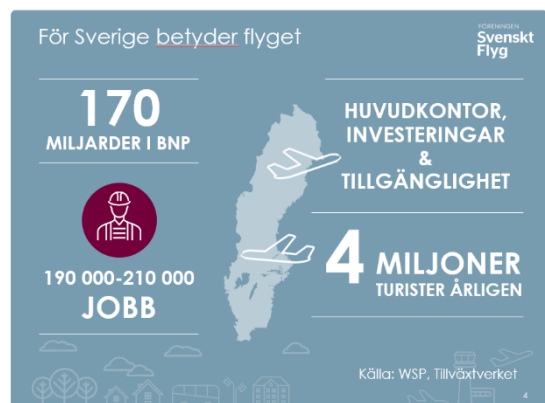
Flygskatteutredningen 30 november 2016

Ineffektiv flygskatt hotar jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft

Bakgrund - skatt på flygresor

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, turismnäringen, 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 förslag som nu presenterats inrymmer samma dubbelfel – skatten är fullständigt ineffektiv ur klimatsynpunkt samtidigt som den hotar jobb, tillgänglighet och svensk konkurrenskraft.



Det är till stor hjälp i om ni direkt när förslaget presenteras hjälper till att uppmärksamma frågan med egna vinklar och perspektiv. Media är nu intresserade av frågan vilket ger en möjlighet att kunna kommentera. Lägg gärna upp kommentarer på hemsidor, skicka ut pressmeddelanden, skriv debattartiklar och insändare och upprop genom lokala grupper på facebook. Man kan också skriva brev till kommun och riksdagspolitiker och förklara situationen. Svenskt Flyg kommer att fortsätta sprida digitalt innehåll via twitter och facebook, hjälp oss att sprida innehållet och skriv gärna själva. Använd gärna #stoppaflugskatten så blir trycket högre. Svenskt Flyg tar tagit fram ett kort PM med 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 är dock en synnerligen ineffektiv åtgärd. Inrikesflygets andel av de svenska koldioxidutsläppen är idag nere på knappt en procent. **Enligt beräkningar skulle en svensk flygskatt kunna minska utsläppen med ca 0,2 procent per år. Lika mycket som vägtrafiken släpper ut på 48 timmar.**

Det är dessutom högst osäkert om någon minskning överhuvudtaget uppstår.

- Försämrans konkurrensvillkoren i ett land flyttas flygplan, flyglinjer och personal till andra länder, utsläppen följer efter och det enda som sker är att Sverige exporterar koldioxidutsläpp.
- Flyget ingår som enda transportslag i EU:s handel för utsläppsrätter och regleras under unionens utsläppstak. En minskning av flyget i Sverige innebär att utsläppsrätterna kan nyttjas av andra, exempelvis tysk kolkraft. Den totala mängden utsläpp minskar alltså inte.
- Om regeringen verkligen vill arbeta för ett hållbart flyg är internationella styrmedel och investeringar i utvecklingen av biobränsle och ny teknik en betydligt mer effektiv väg att gå då det minskar utsläppen vid källan och därmed får reell effekt på de totala utsläppen.
- Flyget ska halvera sina utsläpp till år 2050. Flyget har som första världsomspännande industri enats om långsiktiga globala miljömål: Flygets utsläpp av fossil koldioxid ska minska med 1,5 procent per passagerarkilometer till 2020. Därefter ska utsläppen inte tillåtas öka även om trafiken ökar. De faktiska utsläppen av fossil koldioxid ska 2050 vara nere på hälften av 2005 års nivå.
- ICAO enades om ett historiskt klimatavtal 6 oktober 2016. Det rör sig om ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. Utsläpp kompenseras genom att flygbolagen köper utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen där det är mest effektivt. Det innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp stabiliseras på 2020 års nivå, i linje med FN:s klimatmål.

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 försämma tillgängligheten och konkurrenskraften i hela landet.

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. Behovet av flygresor kommer inte att minska. Sverige har långt till stora marknader i världen och Sverige är det land inom EU som har längst mellan landsändarna. Exporten står för nästan hälften av svensk ekonomi. Det gör att luftfart även framöver kommer att vara grundläggande långväga kollektivtrafik för resor, möten och affärer i en global ekonomi. 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 flygskatt som försämrar tillgängligheten slår direkt mot lokal och regional konkurrenskraft och mot regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet

- En nationell flygskatt beräknas leda till uppemot 1,5 miljoner färre passagerare per år.
- Inrikesflyget drabbas hårdast och resultatet blir färre inrikeslinjer med färre avgångar. Till skillnad från resor från Sverige kommer flygresor inom Sverige beskattas tur och retur. .
- För de svenska regionala flygplatserna, som redan kämpar för sin överlevnad, finns en överhängande risk att flera måste stänga vid en sådan utveckling.
- Den kraftfulla fördyring som föreslås kommer att skapa stora skillnader i kostnadsnivån för flygresor till Sverige i relation till våra grannländer. Analyser från andra länder tyder på att flygbolagen endast flyttar sin produktion till andra länder och att skatten därmed endast leder till en export av utsläpp men att de totala utsläppen inte minskar.
- Flygbolagen kommer att satsa mer på Oslo, Köpenhamn och Helsingfors.
- Det finns i de flesta fall få realistiska alternativ till flyget och tåget är sällan ett alternativ vid längre resor. I bl.a. norra och sydöstra Sverige utgör flyget den absolut viktigaste långväga kollektivtrafiken.

3. Flygskatt ger negativa effekter för svensk ekonomi

Skattens utformning ska samverka med de mål som finns för närings-, transport- och regionalpolitik. Målen för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag över hela Sverige.

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. Med en skattenivå på 110 kronor per inrikesresa och 270 kronor per interkontinentalresa som

miljöpartiet tidigare föreslagit förväntas uppemot 10 000 jobb försvinna. Bara det första året med flygskatt skulle den svenska BNP-förlusten uppgå till 5,4 miljarder kronor.

- Sverige riskerar 10 000 jobb och 5,4 miljarder i minskad tillväxt redan år ett.
- Besöksnäringen kommer förlora besökare till andra länder när en flygskatt gör det dyrare att besöka Sverige.
- Avstånd och långa transporter är redan en konkurrensnackdel för företagare i Sverige, en flygskatt fördyrar och försvårar för företagen att konkurrera.

Flygskatter har i olika former införts i andra länder. I flera fall har skatten dragits tillbaka, inte bara på grund av dess negativa konsekvenser för den nationella flygnäringen, utan också för samhällsekonomin i stort. En flygskatt införs inte nödvändigtvis som ett ekonomiskt styrmedel för att uppnå mål om minskade utsläpp, utan ofta med mål om att skapa en ny inkomstkälla för staten. Dessvärre har flygskatter gång på gång visat sig kosta mer än de drar in till statskassan och med få, om ens några, positiva effekter för miljön. 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 om vi är konkurrenskraftiga, det skapar arbetstillfällen och tillväxt i Sverige.



Flygskatter i andra länder

I Norge infördes en "flygstolsavgift" på 88 NOK i somras, och redan har flera linjer lagts ned. Flygplatsen Rygge har redan meddelat att de lägger ned på grund av flygskatten. Senast drabbad är Værnes utanför Trondheim där flera flyglinjer försvunnit inom kort. Både SAS och Norwegian drar ned sitt utbud av flyglinjer till nästa sommar.

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. I Portugal skrinlade man sina planer på flygskatt efter en utredning. I Storbritannien, där flygskatten primärt syftar till att skapa intäkter för staten, har revisionsbyrån PwC visat att skatten i själva verket kostar betydligt 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 utan försämra tillgängligheten och den svenska ekonomin. Istället för flygskatt bör regeringen fokusera på att stödja arbetet för ett hållbart flyg genom att:

- **Stimulera, och investera i, utvecklingen av bioflygbränsle**

Den enskilt viktigaste och snabbaste komponenten för att minska flygets klimatpåverkan är en storskalig övergång till fossilfritt bränsle. Nya flygplansmotorer kan redan idag flyga med upp till 50 procent biobränsle, och i Sverige tankar redan ett flertal bolag med en del biobränsle. På grund av den höga kostnaden byts dock 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. Flygbolagen investerar ca 30 miljarder i nya flygplan de närmaste åren och samtidigt 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 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.

- **Innovation och utvecklingen av ny teknik och material**

Flyget växer med ca 5 procent per år och har historiskt fördubblas vart 15 år. Den största tillväxten sker inte i vår del av världen utan i Asien, Kina och framöver i Afrika. Vi har ett ansvar för vårt resande här och nu, men även i att framtidens resenärer flyger med nya smarta flygplan. Svensk flygindustri är världsledande inom forskning och innovation av nya material, teknik och tjänster för att energieffektivisera flyget. Deras produkter går på export, svenska komponenter sitter i varje modernt flygplan och leder till minskade utsläpp på global nivå.

- Satsningar på flygindustrin leder till exportintäkter, jobb och tillväxt, samt minskade utsläpp på global nivå.
- Innovation inom flygområdet skapar i hög grad spill-over till andra områden även till andra trafikslag.

Verka för globala styrmedel

Parallellt med utvecklingsarbetet för ett fossilfritt flyg fokuserar vi på att begränsa de klimatpåverkande utsläppen här och nu. I detta avseende tar flygbranschen ett stort ansvar. I oktober 2016 enades flygets FN-organ 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. Det finns också en ny global standard för hur mycket koldioxidnya flygplansmotorer får släppa ut.

Inom EU pågår ett arbete med att höja ambitionsnivån i klimatarbetet. EU-ETS, utsläppstaket och handeln med utsläppsrätter ses över och kommer skärpas. 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 kommer sannolikt att gå ut på remiss inom kort. 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 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.

Anna Wilson, generalsekreterare Svenskt Flyg

Anna.wilson@svensktflyg.se

0709263177

www.svensktflyg.se