



Finansdepartementet

Dnr Fi2016/04305/S2

103 33 Stockholm

HK dnr 2016-0138

Stockholm den 23 februari 2017

Remissvar avseende betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Stockholms Handelskammare svarar på eget initiativ på remissen av betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83). Handelskammaren är en näringslivsorganisation för Stockholms län och Uppsala län och består av omkring 2 000 företag som är medlemmar i organisationen.

Sammanfattning

Stockholms Handelskammare avstyrker samtliga förslag i betänkandet.

Följande punkter sammanfattar Handelskammarens svar.

- En svensk flygskatt skulle enligt utredaren endast marginellt bidra till minskad klimatpåverkan.
- En flygskatt skadar Sveriges och Stockholmsregionens ekonomi och står inte i proportion till klimatnyttan.
- Flygskatten underminerar det nyligen ingångna avtalet om att införa amerikansk inresekontroll på Arlanda flygplats.
- Det finns flera och viktiga alternativ, särskilt biobränsle, som kan minska flygets klimatpåverkan som förtjänar uppmärksamhet.

I ett avsnitt lämnar Handelskammaren ett antal kommentarer på betänkandet. Det gäller bland annat den negativa erfarenheten av flygskatt i andra länder.

Stockholms Handelskammare avstyrker förslagen om flygskatt

Stockholms Handelskammare avstyrker förslagen om att införa en svensk flygskatt. Det framgår av betänkandet att en flygskatt endast marginellt skulle kunna bidra till ett övergripande mål om lägre klimatpåverkan.

I betänkandet framkommer också att en flygskatt skulle ha negativ effekt på både tillgängligheten inom Sverige och internationellt, på regional utveckling samt på flygbolagens vilja att etablera flyglinjer till och från Sverige. Detta sammantaget skulle skada Sveriges konkurrenskraft.

Den samlade bilden som betänkandet ger är att en svensk flygskatt inte skulle uppfylla regeringens intention med kommittédirektivet. Slutsatsen blir då att en svensk flygskatt inte bör införas.

Flygskatt är ineffektivt ur klimatsynpunkt

I betänkandet gör utredaren bedömningen att en flygskatt har mycket begränsade effekter på klimatutsläppen från flyget. Enligt utredaren går det dessutom inte att utesluta att en flygskatt skulle leda till ökade utsläpp.

Skatten skulle enligt förslaget sakna direkt koppling till utsläppsmängder. Den kan därför inte användas för att särskilja flygplan med olika bränsleförbrukning och utsläppsdata. Utredarens egen bedömning av skattens effekt kan också bara tolkas som att effekten blir svag. Vidare tycks en sådan direktkoppling vara oförenlig med EU-regler och internationella regler.

Slutsatsen är att regeringen måste söka andra lösningar för att minska flygets klimatpåverkan på ett effektivt och proportionerligt sätt.

Ensidigt införande av förlegad modell

Att Sverige inför en nationell flygskatt går emot erfarenheten av flygskatt i länder som är jämförbara med Sverige. Till exempel har Danmark, Irland, Nederländerna och Portugal sänkt, avskaffat eller avstått från att införa en flygskatt. Flygskatter har alltså under senare tid varken skapat klimatnytta eller förutsägbarhet för aktörerna.

Flygskatt skadar Stockholms och Sveriges ekonomi

En flygskatt riskerar även att få stora negativa effekter för samhällsekonomin. Analysföretaget WSP beräknar att utredningens förslag kommer att leda till en minskning av antalet passagerare med mellan 700 000 och 1,2 miljoner, att mellan 3 700 och 7 000 arbetstillfällen försvinner och att nettoförlusten för Sveriges BNP bara under det första året kan uppgå till fyra miljarder kronor.

Målen i regeringens exportstrategi är att öka exporten, öka Sveriges attraktionskraft för investeringar, kompetens och turister, öka andelen exporterande företag samt öka deltagandet av svenska företag i den globala ekonomin. Exportstrategin syftar också till att minska arbetslösheten. Rimligen är det en tydlig målkonflikt för regeringen eftersom en svensk flygskatt skulle motverka samtliga ovanstående mål i exportstrategin och att införandet slår särskilt hårt mot Stockholmsregionen som leder exporten.

Skadar samspelet mellan stad och land

Det står klart att flygskatten kommer att göra det svårt att få fler internationella direktlinjer och fler avgångar från flygplatser i Sverige. Något som går emot den politik regeringen hittills har fört.

En väl utvecklad flyginfrastruktur med flygplatser runt om i landet förbinder Stockholm med övriga världen och gör det möjligt att etablera företag och verksamheter även utanför storstäderna. Med flygskatten finns det en överhängande risk att flera regionala flygplatser måste stänga. Skatten skulle därmed skada samspelet mellan stad och land.

Slår hårt mot Stockholmsregionen

Flyget är i dag det enda transportslag som gör det möjligt att ta sig från hela landet till och från Stockholm över dagen. Det är helt nödvändigt för Stockholmsregionens konkurrenskraft att denna möjlighet finns kvar.

Över hälften av företagen i Stockholmsregionen anser att Arlanda är avgörande eller mycket viktig för verksamheten. Företag inom kunskapsintensiva branscher är mer beroende av flygtjänster än genomsnittet. Inom tjänstenäringen är det över 60 procent av företagen som anser att Arlanda är avgörande eller mycket viktig för verksamheten.

Exportmotorn Stockholm

Stockholm är Sveriges exportmotor och huvudsakliga nod för landets internationella affärer. Varuexporten från Stockholms län uppgår till närmare 300 miljarder kronor årligen och omkring 40 procent av de allra största exportföretagen har huvudstadsregionen som sin hemvist. Länet står för närmare 30 procent av rikets varuexport, men har endast 23 procent av landets befolkning. Det ställer stor krav på goda flygförbindelser, men även på andra kommunikationer. En flygskatt kommer att slå direkt mot förutsättningarna för den internationella handeln.

Stockholms huvudkontorsekonomi

Närheten till en internationell flygplats och stort utbud av direktlinjer är helt avgörande för huvudkontorsekonomins fortlevnad och utveckling. En flygskatt kommer att slå mot Stockholm som huvudkontorsekonomi och hotar inte bara huvudkontoren utan även avancerade tjänsteföretag och arbetstillfällen runt dem.

En analys av tidskriften Forbes lista över världens 2 000 ledande företag (från år 2014) visar att Stockholm ligger i världstoppen med nio huvudkontor för företag i globala branscher. Det ger en åttonde plats bland världens städer i absoluta tal. Räknar man huvudkontor i globala branscher per capita har Sverige en mycket stark ställning och hamnar på fjärde plats efter Irland, Schweiz och Hongkong. Av de 2 000 företagen i alla branscher har 23 sitt huvudkontor i Stockholmsregionen.

Amerikansk inresekontroll på Arlanda flygplats

Amerikansk inresekontroll redan på Arlanda flygplats skulle stärka regionen och Sveriges handel och kommunikationer. Den transatlantiska ekonomiska länken är mycket stark. För Uppsala län är USA den absolut viktigaste exportmarknaden, för Stockholms län den tredje viktigaste exportmarknaden. Goda flygförbindelser och direktlinjer till USA är avgörande.

I november år 2016 undertecknade inrikesministern ett avtal om amerikansk inresekontroll (U.S. Preclearance) på Arlanda flygplats med USA. Det skulle möjliggöra både fler linjer till och fler destinationer i USA. Flygbolagen skulle

också kunna trafikera Stockholm för att samla avgångar till USA från Arlanda flygplats och stärka den som nav för internationell flygtrafik.

Avtalet om inresekontroll, liksom regeringens exportstrategi och flygstrategi, syftar till ökat resande och fler direktlinjer. I värsta fall riskerar en flygskatt få sådana konsekvenser att den avtalsmässiga och rättsliga förutsättningen för att etablera en anläggning för amerikansk inresekontroll (amerikanska flygbolags trafik på Arlanda) försvinner.

En flygskatt minskar flygbolagens vilja att etablera direktlinjer på Arlanda. Investeringarna som krävs för inresekontrollen riskerar därmed att bli olönsamma. Sveriges rykte som avtalspart har rimligen försämrats när finansministern binder sig för en flygskatt som underminerar avtalet om inresekontroll. En utomstående betraktare får lätt intrycket att regeringens politik inte är samordnad.

Effektivare alternativ för att minska flygets klimatpåverkan

Införandet av en svensk flygskatt är ett ineffektivt medel för att minska flygets utsläpp. Som ett litet och exportberoende land är det i stället viktigt att Sverige agerar för internationella styrmedel när det gäller klimatutmaningar.

Regeringen bör också underlätta utvecklingen av och investeringar i ny teknik.

Utgångspunkten i betänkandet är att det är resandet som ska minska och inte utsläppen. Handelskammaren bedömer att det är viktigt att fokusera på de klimatpåverkande utsläppens gränsöverskridande karaktär när det gäller styrmedel, och därmed de internationella lösningar som krävs.

Redogörelsen i betänkandet visar att en svensk flygskatt är ett mycket svagt styrmedel om målet är minskad klimatpåverkan. Sverige bör i stället stödja och bidra till internationella, effektiva och marknadsbaserade styrverktyg som EU:s utsläppshandelssystem (ETS) och flygbranschens globala klimatavtal Corsia.

Det finns även flera andra sätt att minska utsläpp genom ny teknik (som till exempel motorer och nya flygplan), flygrutter och gröna inflygningar som bör främjas.

Biobränsle för flyg

Redan i dag tankar flera flygbolag med en del biobränsle, men på grund av den höga kostnaden byts endast några procent av bränslet ut. Satsningar på biobränsle för flyget är den enskilt effektivaste nationella åtgärden för att bidra till att minska den klimatpåverkan som sker från luftfart inom samt till och från Sverige. Detta då en ökad inblandning av biobränsle innebär en direkt och absolut minskning av koldioxidutsläppen vid källan utan negativ påverkan på tillgänglighet och övriga näringspolitiska mål.

Regeringens flygstrategi

Handelskammaren konstaterar att regeringen i sin flygstrategi skriver om avsaknaden av en helhetsbild av vad som kan och bör göras avseende biobränsle. Det framgår också att mer underlag behövs kring vad som krävs för att biobränsle ska bli kommersiellt gångbart. Ökad kunskap behövs enligt regeringen om andra länders initiativ när det gäller biobränsle.¹

En mindre luttrad organisation än Handelskammaren hade kanske förväntats av att ett förslag, av strategisk natur, som flygskatt, föregick flygstrategin och att strategin i sig saknar ett strategiskt förhållande, av nämnvärd betydelse, till en strategisk fråga som biobränslen. Handelskammaren kan konstatera att frågan om biobränslen, sett i regeringens perspektiv, åtminstone har utvecklingspotential.

Kommentar till betänkandet

Betänkandet har många brister som beslutsunderlag. Nedan följer Handelskammarens kommentarer till delar av det. Kommentarererna följer ordningen i betänkandet.

2.1 Utredningens uppdrag

Handelskammaren noterar att det inte har ingått i uppdraget att utreda lämpligheten i att införa en skatt på flygresor. Det gör att betänkandets värde som beslutsunderlag i grunden kan ifrågasättas.

3.2 Tidigare beskattning av flyget

I avsnittet om tidigare beskattning av flyget berörs de tidigare reglerna för beskattning av flyg i Sverige, liksom det avbrutna införandet av flygskatt år 2006. Avsnittet understryker svårigheterna och betänkligheterna med att införa flygskatter. Att nu framhärda i frågan om en flygskatt framstår som mycket tveksamt. Många alternativa förslag och åtgärder förtjänar mer uppmärksamhet.

6 Flygskatter i EU

I avsnittet om flygskatter i EU framgår det klart att flygskatter inte har varit en framgångsrik åtgärd.

Den europeiska erfarenheten talar emot flygskatten

Nio länder i Europa har sänkt, avskaffat eller avstått från att införa en flygskatt under senare tid. Undantagen är de stora länderna Tyskland och Storbritannien (nu egentligen endast England) samt Norge (där de negativa konsekvenserna snabbt visade sig).

¹ En svensk flygstrategi - för flygets roll i framtidens transportsystem, N2017.2, januari 2017.

Frankrike och Österrike har tvingats justerat sina skatter i ljuset av internationell konkurrens. Fallet Storbritannien är än mer avslöjande. Där det har varit möjligt, i Nordirland och Skottland, har flygskatten avskaffats eller sänkts. En process pågår för att ge Wales makten över sin flygskatt och för att därmed kunna sänka den.

I betänkandet är det svårt att utläsa något som styrker de antaganden utredningen gör om att de negativa effekterna på svensk tillgänglighet skulle bli begränsade. Genomgången av flygskatter i EU visar att skatterna haft stora negativa samhällsekonomiska effekter som lett till skatterna sänkts eller avskaffats.

Erfarenheter från andra länder som infört en nationell skatt visar att flygbolagen flyttar delar av sin verksamhet till andra länder. Därmed innebär en flygskatt att Sverige kan bli en exportör av utsläpp till andra länder och att de totala utsläppen inte minskar.

Uppgifterna om flygskatter i EU är i stort från den senaste tioårsperioden. Att i ljuset av detta inte låta utredningen ta ställning till lämpligheten i att införa en flygskatt framstår som ett misstag eller kall beräkning.

Närmare om flygskatten i andra länder

I Danmark avvecklades flygskatten år 2007 då passagerare på grund av skatten valde att flyga från Sverige samt att det uppstod negativa konsekvenser för dansk ekonomi. I Norge blev den direkta konsekvensen av flygskattens införande att flera avgångar, linjer och en flygplats har avvecklats.

Förändringar i den franska flygskatten infördes för att inte försämra konkurrenskraften jämfört med flygplatserna i Frankfurt och London år 2016.

I Irland återinfördes en flygskatt år 2009. Den avskaffades år 2014 då konsekvenserna för ekonomin ansågs för stora. Nederländerna införde en flygskatt år 2008, som trots att den endast effektivt var i kraft under tolv månader ledde till att 1,4 miljoner passagerare valde att flyga från utländska flygplatser.

I Portugal föreslogs en flygskatt år 2014 som dock aldrig kom att införas. Skälen var att den var kontraproduktiv och skulle äventyra tillväxten. Vidare avvaktande man Icaos system samt gjorde bedömningen att intresset för portugisiska flygplatser skulle komma att minska. Det sistnämnda gick emot regeringens arbete för att locka flygbolag till Portugal.

I Storbritannien infördes en flygskatt år 1994. När Nordirland fick möjlighet att bestämma nivån sattes den till noll pund. Skottland har fått befogenhet över sin skatt och planerar att halvera, sedan avveckla, flygskatten. Nu pågår en process som kommer att ge Wales möjlighet att sänka eller avskaffa skatten.

Österrike införde en flygskatt år 2011. Efter det att betänkandet publicerades beslutade Österrike att halvera flygskatten över två år. Här noteras en låg flytt

av passagerare till andra länder, vilket förklaras av att Tyskland har en motsvarande skatt. I tabellen nedan framgår det vilka åtgärder som länderna har vidtagit.

Översikt av flygskatter i EU och Norge

Land	Avskaffat	Avstätt/Sänkt
Danmark	X	A
Frankrike		S
Irland	X	
Nederländerna	X	
Nordirland	X	
Norge		
Portugal		A
Skottland		S
Storbritannien		
Sverige	X	A
Tyskland		
Österrike		S

Källa: En svensk flygskatt (SOU 2016:83) och Stockholms Handelskammare.

8.3 Skatt på flygbränsle

I betänkandet noteras det att en skatt på flygbränsle skulle styra mot bränslesnålare motorer och energieffektivare teknik, men att skattefrihet råder för bränslet. För frågan om skatt på bränsle hänvisar utredaren till Miljömålsberedningen. Handelskammaren noterar att beredningen dock stannar vid att Sverige ska agera inom Icao och EU för internationella lösningar:

Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för internationella lösningar. I väntan på, och som komplement till globala överenskommelser bör EU kunna vidta fler åtgärder för att minska utsläppen från flyg och sjöfart.²

Miljömålsberedningen avråder från alla typer av dubbelbeskattning av sektorer som ingår i den handlande sektorn – som en nationell flygskatt.

8.7 Andra styrmedel och åtgärder

Handelskammaren noterar att utredaren belyser flera alternativa åtgärder som nya flygplan och bränslen. Det hade varit önskvärt att lämna fler och mer utvecklade förslag på hur sådana styrmedel och åtgärder skulle kunna användas för att minska flygets klimatpåverkan. Återigen visar detta på regeringens och direktivens tillkortakommande i arbetet för ett grönare flyg.

9 Lag om skatt på flygresor

Stockholms Handelskammare avstyrker alla förslag som syftar till att införa en lag om skatt på flygresor.

² En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (del 1) s. 389.

9.4.4 Passagerare och avresa från flygplats i Sverige som förutsättning för skatteplikt

I avsnittet 9.4.4 framkommer det att en skatt som tas ut för passagerare som reser i flygplan från en flygplats i Sverige saknar direkt koppling till utsläppsmängder av växthusgaser. Den kan därför inte användas för att särskilja flygplan med olika bränsleförbrukning och utsläppsdata. Med denna begränsning blir också utredarens en bedömning av effekten som bara kan tolkas som mycket svag: ”Det betyder dock inte att en sådan skatt behöver sakna miljöeffekt.”

Om man som Handelskammaren önskar en innovativ och klimatsmart utveckling av flyget som minskar utsläppen, framstår regeringens politik som skadlig eller i vart fall inte ändamålsenlig.

9.5.1 Undantag för vissa personkategorier

I avsnittet 9.5.1. om undantag för vissa personkategorier vidgår utredaren att flygföretag kommer att lägga om flyglinjer till flygtrafiksnar i andra länder. För att detta inte ska ske ”i allt för stor utsträckning” görs undantag för transferpassagerare, utan att utredaren närmare förhåller sig till omfattningen och konsekvenserna som kan uppstå. Detta visar på de negativa konsekvenserna av förslaget och förstärker intrycket av att betänkandet är bristfälligt som beslutsunderlag.

9.5.2 Undantag från skatteplikt för flygningar som utförs med viss inblandning av biobränsle

Utredaren avvisar möjligheten att undanta de som använder biobränsle. Emellertid anser inte utredaren att det inte är ”självkänt hur incitament kan skapas för resenärerna [att välja flyg med mindre klimatpåverkan]”. Vidare anser utredaren att man vid en framtida utveckling av skatten skulle kunna utreda hur förenligt ett sådant undantag skulle vara med EU:s statsstödsregler.

Handelskammaren noterar den passiva hållning utredaren och regeringen uppvisar inför en av de viktigaste möjligheterna för att skapa ett grönare flyg. Givet frågornas betydelse framstår denna hållning som förvånande.

9.6 Skattens storlek

I avsnittet om skattens storlek framgår det att utredaren inte har beaktat det nya globala styrmedlet för klimatutsläpp från internationellt flyg som Icao fattade beslut om i oktober år 2016. Anledningen sägs bland annat vara att det nya systemet kommer att inledas med en frivillig fas år 2021 och att utredningen föreslår att den svenska flygskatten ska träda i kraft redan den 1 januari år 2018. Det är en följd av direktivet och utredarens insatser, men det hade enligt Handelskammarens mening varit mer ändamålsenligt att utreda andra åtgärder för att minska flygets klimpåverkan inför införandet av Icaos styrmedel. Jämför även med citatet ur Miljömålsberedningen ovan.

11 Konsekvensbedömning

I avsnitt 11.1 upprepas att skatt per avresande passagerare är ett trubbigt instrument för att ge incitament för energieffektiviserande åtgärder och att den ”har troligtvis ingen effekt för arbetet med energieffektivisering” samt att efterfrågan på flygresor ”förväntas minska något”. För Handelskammaren framstår det som mycket tveksamt att framlägga sådana förslag när mycket arbete behöver göras för att minska flygets klimatpåverkan.

11.4 Konsekvenser för miljön

Bilden av tillkortakommandet med en skatt per avresande passagerare förvärras i avsnitt 11.4 där utredaren redogör för risken att flygskatten faktiskt medverkar till att öka utsläppen (s. 193):

Om utsläppsrätter öronmärkta för flyget frigörs och flyttas över till annat flyg inom handelssystemet blir den totala effekten liten. Om det i stället innebär att färre utsläppsrätter köps från stationära källor och sådana utsläppsrätter används av stationära källor, reduceras dessutom övrig miljöpåverkan som är specifik för flyget. Här föreligger, åtminstone teoretiskt, en möjlighet att den föreslagna skatten faktiskt resulterar i högre utsläpp av koldioxid och en större klimatpåverkan än om en skatt inte skulle införas.

Det är naturligtvis en allvarlig brist att föreslå något som riskerar att öka utsläppen. Utredaren menar dock att det är osannolikt. Sett till den sammantagna bilden av den föreslagna skattens effekter på flygets klimatpåverkande utsläpp går det att ifrågasätta om utredaren kan anses ha fullgjort sitt uppdrag i enlighet med regeringens direktiv.

Utredaren avslutar med bedömningen att det är ”betydligt lättare att införa en flygskatt om andra länder redan har gjort det.” Utredaren har haft god tid på sig att fundera på saken, men för Handelskammaren står det inte klart att det är den naturliga eller viktigaste slutsatsen av flygskattens historia i Europa.

En alternativ slutsats är att det må vara lätt att införa en flygskatt (övriga delar av betänkandet listar förvisso förtjänstfullt de svåra övervägningar och nackdelar som utredaren har funnit), men att det vanligaste är att flygskatter avvecklas eller sänks. Fem länder i närtid avskaffat flygskatt, tre har avstått från att införa en flygskatt och tre har sänkt sin skatt.

Ett ensidigt svenskt införande av en flygskatt skulle förmodligen innebära att landet snabbt skulle tvingas sänka eller avveckla skatten. Vidare har redan branschen tagit stora steg mot ett globalt system med Corsia (utan stöd av beslut om svensk flygskatt). Det kan till och med vara så att en svensk flygskatt underminerar genomförandet av det internationella arbetet på området.

11.7 Konsekvenser för olika sektorer

I avsnitt 11.7 redogör utredaren för konsekvenser för andra sektorer. Vissa branscher är särskilt beroende av flyget. IT-branschen samt utbildningsbranschen är de mest känsliga. IT-branschen kan relativt lätt flytta verksamheten om tillgängligheten försämras. Utredaren skriver att det "är nödvändigtvis inte negativt ur en nationell synpunkt, men troligtvis ur en regional eller lokal synpunkt." Möjligen skulle någon annan än utredaren tillmäta detta vikt i ett regionalpolitiskt perspektiv, men det framgår inte heller varför en sådan flytt skulle stanna vid Sveriges gräns och att dessa bolag i viss utsträckning flyttar sin verksamhet utomlands.

11.8 Konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft

Utredaren uttalar inte målkonflikten visavi regionalpolitiken, men är tydligare när det gäller regeringens politik att locka fler direktlinjer till Sverige. Utredaren konstaterar att flygföretag, till följd av skatten, kan välja att lägga sina direktlinjer från länder med geografisk närhet till Sverige.

Hittills har Handelskammaren känt ett visst stöd från statsministern som under valrörelsen lovade att Arlanda skulle bli Nordens största flygplats. Detta instämde infrastrukturministern i vid lanseringen av regeringens flygstrategi. Dessa uttalanden anser Handelskammaren bör väga tungt i den fortsatta beredningen av ärendet och står i direkt motsatsförhållande till införande av en flygskatt.

11.10 Konsekvenser för flygplatser

Tillgången till en flygplats är ett av de främsta skälen varför företag väljer att investera eller nyetablera sig i en region. I avsnitt 11.10 visar utredaren att konsekvenserna blir svårare för privata och kommunala flygplatser som i dag har färre passagerare och färre avgångar än statliga flygplatser.

Utredaren konstaterar att införandet av en skatt på flygresor innebär ett minskat antal flygningar, vilket kan få större konsekvenser för de icke statliga flygplatserna. Tillgänglighetsförändringen bedöms med stor sannolikhet bli större för flygplatser med ett redan litet antal avgångar.

Det finns också enligt utredaren risk för att så kallade lågprisbolag helt lämnar den svenska marknaden. Detta då skatten får relativt större genomslag på biljetter från lågprisbolag. Så skedde i Norge med den ytterligare följd effekten att en flygplats stängde.

Handelskammaren konstaterar att regeringens politik skulle försämra tillgängligheten, konkurrensen och särskilt drabba icke statliga flygplatser. Det bör stämma till eftertanke och omprövning.

Utredaren förutser dock att detta kommer att leda till ökade utgifter för staten då upphandlingen av flygtrafik, om samma mängd flyglinjer och flygstolar upphandlas för Sveriges glesbygd även i framtiden. En del av skatten kommer

alltså att upphandla flygresor i ett statligt system. Detta är ett erkännande av att de negativa konsekvenserna av flygskatten bli så pass stora att staten måste gripa in. Det ger bilden att flygen kommer att fortsätta att gå, men drivna av skattemedel i stället för biobränslen. Det förefaller varken vara en politik som håller ihop landet eller som ett logiskt förslag.

Svårt att nå andra mål

Konsekvensanalysen gör det svårt att se hur förslagen om en flygskatt skulle kombineras och samverka med åtgärder för att nå andra övergripande mål som regeringen har uttalat.

* * *

Då utredaren inte anser sig ha haft i uppdrag bedöma lämpligheten att införa en svensk flygskatt får remissinstanserna ta det ansvaret.

En svensk flygskatt skulle endast marginellt kunna bidra till lägre klimatpåverkan. Skatten skulle minska flygtillgängligheten och konkurrenskraften för Sverige. Detta skulle särskilt drabba Stockholmsregionen. Samtidigt finns det andra åtgärder, särskilt inom biobränsleområdet, som i stället bör ägnas uppmärksamhet.

Stockholms Handelskammare anser följaktligen att det vore olämpligt att införa en svensk flygskatt och efterlyser en mer ansvarsfull politik för grönt flyg där innovation, teknik och regelverk syftar till att minska utsläppen och inte flygandet.

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Maria Rankka
Vd, Stockholms Handelskammare

Fredrik Sand
Näringspolitisk expert