



Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

E-post: [fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:fi.registrator@regeringskansliet.se)

Stockholm 2017-02-28

Ref: Fi2016/04305/S2

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

### Sammanfattning

Svenska Flygbranschen, SFB, konstaterar att utredningsuppdraget består av att ta fram förslag till två frågor:

- Införande av en svensk flygskatt
- Avskaffande av myndighetsavgiften inom luftfartsområdet

SFB avstyrker förslaget om en svensk flygskatt i sin helhet.

SFB tillstyrker förslaget att avskaffa myndighetsavgiften med förbehåll för vårt förslag till alternativ enligt nedan.

Då förslaget till flygskatt kommer att kommenteras av flera remissinstanser kommer SFB kommentera förslaget i mindre omfattning och hänvisar till de synpunkter som framförs av Svenskt Flyg, Transportföretagen och av våra medlemsföretag inom Svenska Flygbranschen. Eftersom vi tror att förslaget om avskaffande av myndighetsavgiften inte får så stor uppmärksamhet väljer SFB att i huvudsak ge synpunkter och kommentarer kring detta förslag.

### Allmänt

SFB anser att syftet med den föreslagna flygskatten är endast fiskal, för att förstärka statskassan. Den skatt som föreslås är verkningslös ur klimatsynpunkt och riskerar även att de transportpolitiska målen inte kommer att kunna uppfyllas och får därmed negativa konsekvenser för vår samhällsekonomi. Förslaget går även på flera punkter emot de närings- och regionalpolitiska mål som direktiven anger att en flygskatt ska samverka med.

SFB anser att utredningssyfte och utredarnas förslag är kontraproduktivt både ur klimathänsen och enligt de politiska mål som beslutats i vår riksdag. Där avstyrker SFB utredningens förslag i sin helhet.

Skälen till våra ställningstagande är att:



- SFB konstaterar att den föreslagna skatten kommer att medföra negativa effekter på vår tillgänglighet, sysselsättningen och näringslivets konkurrenskraft. Utredningen konstaterar även att de samhällsekonomiska effekterna kommer att bli mycket begränsade och att miljönyttan blir marginell.

- SFB konstaterar att den föreslagna skatten går emot det transportpolitiska funktionsmålet, det regionalpolitiska målet om utvecklingskraft i alla delar av landet, den svenska exportstrategin och regeringens övergripande mål om att Sverige år 2020 ska ha EU:s lägsta arbetslöshet.

- SFB anser att en flygskatt allvarligt kommer påverka ambitionen att utveckla Arlanda till den största flygplatsen i Norden. Skatten kan vara avgörande för vilken flygplats flygbolagen väljer för att etablera nya interkontinentala flyglinjer. Regionala flygplatser riskerar få minskad flygtrafik då flyglinjer kan lägga ner eller få färre turer.

- Den föreslagna skatten kommer att få mycket begränsad eller helt utebliven effekt på klimatet. Redan utredningen visar att skatten kommer att ha ytters begränsade om ens någon effekt på klimatet. Även utredningen visar på att risken för överflyttning till andra trafikslag, framförallt till ökat bilresande, är överhängande och kan de förväntade klimateffekterna helt utebli.

- Utredningens förslag skapar inga som helst incitament för flygbranschen att effektivisera sina transporter. Tvärt om så begränsas möjligheterna för flygföretagen att investera i ny miljövänligare teknik. Det är förvånande att utredningen inte noterar den teknikutveckling och omställning som helt frivilligt pågår inom branschen. Många flygbolag, och inte minst de svenska, investerar just nu miljarder i utbyte av sina flygplansflottor till moderna bränslesnåla flygplan som väsentligt reducerar utsläppen. Den föreslagna skatten riskerar att dämpa företagets investeringsförmåga och därmed få helt motsatt effekt till målet att minska flygets utsläpp.

- Utredningens förslag till avskaffande av myndighetsavgiften är positivt då denna avgift inte ansetts vara förenlig med skattelagstiftningen. Men utredningen visar inte på något sätt ha analyserat de effekter detta får på de på svenska luftfartsföretags konkurrenskraft. Utredningen tar endast hänsyn till de finansiella effekter avgiften har på Transportstyrelsens verksamhet. Inget redovisas om de negativa effekter den gradvisa utfasningen av myndighetsavgiften fått för svenska luftfartsoperatörer.

-SFB bedömer att mer effektiva insatser för att minska flygets klimatpåverkan är internationella, konkurrensneutrala styrmedel, investeringar i ny teknik, effektivare flygtrafikledning och en ökad användning av biobränsle.

## **Myndighetsavgiften kan ersättas med en flygsäkerhetsavgift**

Sedan 2011, då en gradvis utfasning av myndighetsavgiften inleddes, har kostnader för tillstånd och tillsyner ökat dramatiskt för svenska luftfartsföretag. Effekten visar sig i statistiken då antal svensk flygbolag nästan halverats och antalet anställda inom svensk flygnäring konstant blir färre. Tillgänglig statistik visar att svenska flygresenärer i allt högre utsträckning väljer att flyga med utländska flygbolag. Stor del av de svenska flygbolagens flygplansunderhåll sker numera i annat land då förutsättningarna att bedriva flygverkstäder i Sverige kraftigt försämrats genom de höga avgifterna.

Utredningens förslag om kompensation till Transportstyrelsen verksamhet med utökade anslag

om 120 miljoner per år är för lite. SFB anser att Transportstyrelsen anslag som kompensation för borttagande av myndighetsavgiften bör uppgå till minst 200 miljoner per år. Men utredningen ger inga förslag till hur utökade anslag ska finansieras.

SFB har skäl, med erfarenhet från den tidigare utfasning, att tro att förslaget till ökade anslag till Transportstyrelsen som kompensation för uteblivna intäkter från myndighetsavgiften, kommer att finansieras med ökade direkta avgifter för svenska luftfartsoperatörer.

Det kommer att bli dyrare att bedriva verksamhet i Sverige med svenska tillstånd. En redan hårt reducerad bransch får det ännu svårare att bedriva verksamhet med svenska villkor.

Transportstyrelsen främsta uppgift är att bedriva flygsäkerhetsarbete så att inga olyckor sker inom något av trafikslagen. Regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn är grundpelare för god flygsäkerhet. Det vill säga att Transportstyrelsen har ett ansvar för all luftfartsoperativ verksamhet i Sverige. Det betyder även viss övervakning sker även av utländska luftfartsoperatörer som verka i Sverige eller till/från svenska flygplatser eller i svenskt luftrum. Ett borttagande myndighetsavgiften medför att utländska flygföretag får lägre kostnader för att operera i svenskt luftrum och de svenska företagen får högre kostnader.

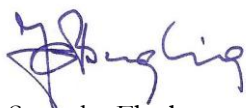
### **Alternativ till finansiering**

SFB föreslår att Sverige går samma väg som man gjort i t.ex. Danmark och inför en flygsäkerhetsavgift som betalas av alla flygbolag som opererar vid våra flygplatser. En avgift som till delar ska bära Transportstyrelsens kostnader för en säker luftfart i Sverige. Avgiften kan, på samma sätt som i Danmark, utgöras av en avgift som betalas per påstigande passagerare vid svenska flygplatser av alla kommersiella flygbolag, oavsett nationalitet. SFB föreslår en avgift på ca 10 kr per passagerare. Den genererade intäkten bör sedan återföras till Transportstyrelsen som då ges möjlighet att återställa de kraftigt höjda direkta avgifter till en nivå som förstärker svenska företags konkurrenskraft. Som förhoppningsvis leder till att utflaggning och utfasning stoppas och vänds till en trend med inflaggning och ökat antal arbetstillfällen i Sverige. Detta skulle också i förlängningen leda till att vi får en förbättrad beredskap då vi i olika krissituationer inte behöver förlita oss på hjälp från annat land.

Då utredningen inte på något sätt gjort någon konsekvensanalys av förslaget om avskaffande av myndighetsavgiften anser SFB att ett sådant beslut måste ske i särskild ordning och inte kopplas till beslut om flygskatt. SFB står gärna till förfogande för en särskild utredning syftande att avskaffa myndighetsavgiften.

Slutligen anser SFB att ett hållbart flyg med rättvisa villkor som förstärker Sveriges konkurrenskraft och bidra till minskad miljöpåverkan går genom utveckling av ny teknik och operativa åtgärder. Stimulansåtgärder och satsning på storskalig inhemsk produktion av biodrivmedel bör gå före en straffskatt. Förslaget om flygskatt är ett slag i luften.

Med vänlig hälsning



Svenska Flygbranschen  
Jan-Olov Bergling