

## Motion till riksdagen 2005/06:Sk23

av Lilian Virgin (s)  
med anledning av prop. 2005/06:190

# Skatt på flygresor

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om goda villkor för resor till och från Gotland.

## Motivering

I propositionen lämnas förslag till lag om skatt på flygresor. Undantag från skatteplikt föreslås för resor till och från stödområde A samt Hagfors och för resor från stödområde B samt Gotland. Det innebär att resor till Gotland, men inte från, omfattas av skatteplikt. Enligt min uppfattning bör Gotland helt undantas från flygskatt.

Avgörande för ett flygplans bränsleförbrukning är bland annat flygplanets platskapacitet och den så kallade kabinfaktorn. De flygbolag som trafikerar Gotland samarbetar på så sätt att de köper stolar av varandra och bidrar till ett högt platsutnyttjande och därigenom en begränsning av antalet flygturer.

I propositionen görs en jämförelse av flyget med andra transportslag såsom personbil, buss och tåg. Ingen jämförelse görs med färjetrafiken. Det visar sig att miljöpåverkan är lägst vid resa med tåg, därefter med buss och sedan i personbil med passagerare. Det skulle innebära, enligt propositionen, att i de fall där det finns goda tåg- eller bussförbindelser, ekonomiska skäl eller möjlighet till effektivare tidsanvändning kommer passagerarna att byta flyg mot tåg eller buss, vilket skulle bidra till minskade koldioxidutsläpp.

För resor till och från Gotland finns inte möjligheten att åka tåg och eftersom ingen jämförelse görs med miljöföreningar från färjetrafiken går det inte att jämföra landsvägstransporter för buss och personbil på samma sätt som görs på fastlandet. Avsaknad av väg eller järnväg till fastlandet medför transport med färja och att det tidsmässiga avståndet är betydligt längre än vad den faktiska sträckan visar. För resenären medför det begränsade valmöjligheter och därför en sämre möjlighet att påverka resekostnaden. Kommunikationerna med omvärlden är den fråga som har störst betydelse för Gotlands

## Fel! Okänt namn på

utveckling. För de allra flesta som i dag reser med flyg är färjan inget realistiskt alternativ.

Regeringen har lovat att kompensera Gotland med 690 ersättningsjobb efter försvarsbeslutet 2004. Kompensationen sker till stor del genom utlokalisering av statliga myndigheters verksamhet till Gotland. Myndigheterna är beroende av snabba och väl fungerande och prisvärda kommunikationer för att klara sina nationella uppdrag. En rekrytering av medarbetare sker också från fastlandet. Nya bosättningar på Gotland försvåras om resekostnaderna ökar. Det minskar även möjligheterna till arbetspendling, vilket ökat senare år. Färjetrafiken är inte något möjligt alternativ till flyget vid daglig arbetspendling. Jag ser en ökad arbetspendling som en del i en önskvärd regionförstoring av den gotländska arbetsmarknaden. Jag befarar också att högre biljettpriser får konsekvenser för turistnäringen, vilket innebär minskad omsättning, färre sysselsatta och sämre investeringsvilja. Höjda priser och försämrade turtäthet försvårar också för många att upprätthålla sina kontakter med släkt och vänner på fastlandet och för släkt och vänner att resa till Gotland.

Propositionen anger att i regioner med dåliga alternativa transportförbindelser spelar flyget en avgörande roll för att uppnå de transportpolitiska målen om tillgänglighet och regional utveckling. I propositionen anges också att Gotland på grund av sitt geografiska läge är beroende av flygtrafiken för tillgängligheten. Jag vill understryka det regeringen anför i propositionen. Som ö skiljer sig Gotland från övriga regioner. Gotland är mycket beroende av inrikesflyget eftersom det är det enda alternativet till färjetrafiken till och från fastlandet. Gotland har som ö förutsättningar som skiljer sig avsevärt från andra svenska regioners. Bortsett från färjan finns inga alternativ till snabba kommunikationer till och från fastlandet. Flyget spelar en avgörande roll för utvecklingen. Jag kan också peka på att i det betänkande som föregick bildandet av Rikstrafiken sägs att det råder speciella geografiska och demografiska förutsättningar i två delar av Sverige, nämligen norra Sverige och Gotland. Före inrikesflygets avreglering utgick också ett särskilt stöd till flygtrafiken till och från Gotland.

Gotlands unika läge beaktas delvis i propositionen genom att flygskatten föreslås tas ut på endast ena resvägen. Gemenskapslagstiftningen har uppmärksammat att öarna har problem som skiljer sig från andra regioners och medlemsländerna har möjlighet att kompensera för de geografiska lägesnackdelarna. Genom Amsterdamfördraget, som trädde i kraft 1999, gjordes ett tillägg i artikel 130 a andra stycket (nytt artikelnummer 158) genom vilket öarna nämns vid sidan av regionerna. Det framgår där att EU:s politik på området ska sträva efter att minska skillnaderna i utvecklingsnivå mellan olika regioner och minska eftersläpningen i de minst gynnade regionerna och öarna, inklusive landsbygdsområdena. Till Amsterdamfördragets slutakt bifogades ett antal förklaringar som antogs av regeringskonferensen. Förklaringarna är numrerade och som nr 30 återfinns förklaringen om öregioner. Den har följande lydelse: "Konferensen inser att öregioner är behäftade med strukturella nackdelar som har samband med deras ökaraktär och vilkas bestående natur hämmar dessa regioners ekonomiska och sociala utveckling. Konferensen erkänner därför att gemenskapslagstiftningen måste beakta dessa nackde-

**Fel! Okänt namn på**

lar och att specifika åtgärder, när det är berättigat, får vidtas till förmån för dessa regioner för att bättre och på rättvisa villkor kunna införliva dem med den inre marknaden.”

För att Gotland ska kunna utvecklas på lika villkor som övriga delar av landet krävs kommunikationer som också har likvärdiga villkor som övriga delar av landet.

Jag utgår ifrån att regeringen noggrant kommer att följa vad konsekvenserna av införande av flygskatt betyder för utvecklingen på Gotland och att regeringen kan ompröva beslutet om konsekvenserna visar sig negativa.

I övrigt anser jag att miljöstyrning är en god tanke och att vi behöver effektiva metoder som bidrar till att skapa ett ekologiskt hållbart samhälle. Klimatpåverkan är dessutom miljöpolitikens största utmaning och det finns skäl för att söka metoder att minska utsläppen även från flyget. Förslaget till flygskatt ser jag ändå som en för miljön tämligen verkningslös modell som jag hoppas blir kortvarig och att flyget i stället snarast möjligt kommer att ingå i handeln med utsläppsrätter.

Stockholm den 21 april 2006

*Lilian Virgin (s)*