

Motion till riksdagen 2005/06:Sk25

av **Anders G Högmark (m)**
med anledning av prop. 2005/06:190

Skatt på flygresor

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår proposition 2005/06:190.

Flygets betydelse för tillväxt och sysselsättning

Sverige är ett geografiskt stort, men samtidigt glesbefolkat, land. Vår industri och tjänstesektor är även i förhållande till andra välutvecklade länder mycket exportberoende. Genom Sveriges lokalisering i norra Europa har våra företag normalt längre till sina exportmarknader än de huvudsakliga konkurrenterna i övriga världen. För att överbrygga denna konkurrensnackdel behövs inte bara spetskunskap och engagerade medborgare/medarbetare, utan också effektiva kommunikationsmöjligheter med vår omvärld. Flyget fungerar i många stycken som ett kitt som binder ihop våra landsändar med varandra och det skapar även en god tillgänglighet till orter som annars tidsmässigt skulle ligga långt ifrån de befolkningscentra som i dag fungerar som tillväxtmotorer i Sverige. Flyget är i denna bemärkelse således ett viktigt verktyg för att skapa förutsättningar för tillväxt och välfärd i hela Sverige.

Den snabbt växande turistnäringen, som i dag sysselsätter ca 127 000 personer, är bara ett exempel på verksamhet som skulle få problem att locka till sig turister om staten ensidigt inför ökade kostnader att med flyg ta sig till eller från Sverige. Enligt Luftfartsverkets prognos kommer regeringens förslag till flygskatt att innebära att ca 4,6 procent av passagerarna kommer att lämna flyget. Det skulle i rena siffror innebära ca 1,4 miljoner passagerare. Enligt tidigare erfarenheter genererar 1 miljon passagerare ca 1 000 arbetstillfällen. Som en direkt följd av den föreslagna skatten på flygresor riskerar således mer än 1 000 personer att förlora sina arbeten, samtidigt som tillgängligheten till och från vissa orter kommer att försämrats. Den föreslagna skatten på flygresor ger bara sämre förutsättningar för ökad tillväxt och sysselsättning.

Fel! Okänt namn på

Ett av de största problemen med regeringens proposition är att Sverige ensidigt inför denna skatt, samtidigt som Danmark valt att avskaffa sin skatt. Detta kommer att medverka till en kraftig konkurrenssnedvridning till nackdel för framför allt södra Sverige. Det är svårt att se någon som helst miljövinna med att flygpassagerare väljer att ta bilen över Öresundsbron för att flyga från Kastrup i stället för att nyttja de flygplatser som redan finns i södra Sverige.

Miljöeffektivitet

Flyget står i dag för två procent av de totala utsläppen av CO₂ i Sverige. Miljöeffekten av regeringens flygskatt kommer i bästa fall endast att innebära reduktioner av CO₂ med bråkdelar av promille.

Regeringens skatt på flygresor är uppbyggd som en enhetlig skatt per avresande passagerare. Detta får som följd att flygbolag med fulla flygplan får betala mycket skatt, medan flygbolag som flyger halvtomma får betala en mindre skatt. Utsläppen kommer dock sannolikt att vara i stort sett desamma. Skatten är inte på något sätt kopplad till faktisk bränsleförbrukning, vilket innebär att flygbolagen inte ges några incitament att köpa in bränslesnåla flygplan och därmed reducera utsläppen av växthusgaser.

Enligt Sika Rapport 2006:2 prognostiseras att mer än 50 procent av de inrikesflygresor som försvinner som en följd av flygskatten kommer att ersättas med bil. Bilen förbrukar normalt mer bränsle per passagerarkilometer än vad flyget gör och därmed har de eventuellt marginellt positiva effekterna av flygskatten ätit upp genom att utsläppen flyttats från ett transportslag till ett annat.

Alternativ till skatt på flygresor

Det är viktigt att reducera utsläppen av växthusgaser, men det måste göras på ett kostnadseffektivt sätt – inte minst för miljöns skull. Ju bättre kostnadseffektivitet åtgärderna har desto större reduktioner kan göras. Den i dag effektivaste modellen för att kraftfullt reducera utsläppen av växthusgaser är handelssystem med utsläppsrätter. Genom ett sådant kan utsläppsreducerande åtgärder vidtas där de ger störst effekt till lägsta möjliga kostnad. I stället för att införa en punktskatt på flygresande bör Sverige samtidigt som övriga EU-länder aktivt arbeta för att flyget och den övriga transportsektorn inlemmas i ett handelssystem med utsläppsrätter.

Stockholm den 21 april 2006

Anders G Högmark (m)