

Motion till riksdagen 2005/06:Sk26

**av Lennart Hedquist m.fl. (m)
med anledning av prop. 2005/06:190**

Skatt på flygresor

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår regeringens förslag i enlighet med vad som anförs i motionen.

Regeringens förslag

I propositionen lämnas ett förslag till en lag om skatt på flygresor. Förslaget innebär att flygskatt skall betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare.

Flygresor till stödområde A eller till Hagfors är undantagna från skatteplikt. Flygresor till en destination inom Europa från stödområdena A och B eller från Gotland är också undantagna från skatteplikt.

Skatten tas ut med olika skattesatser beroende på om passageraren reser till en destination inom eller utom Europa. Skattesatserna är 94 kronor för flyg inom Europa och 188 kronor för flyg till utomeuropeiska destinationer. Lagen om skatt på flygresor föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Vår grundläggande inställning

Vi anser att alla transportslag skall bära sina kostnader. I detta ligger även negativ miljöpåverkan. Det innebär att även flyget skall bidra till att betala för den del av miljöpåverkan som är hänförlig till flyget.

Vi är därför positiva till att låta flyget ingå i handeln med utsläppsrätter, vilket är på väg genom Europasamarbetet. Detta är något som alla berörda aktörer uttalat sig för. Vi anser mot bakgrund av detta att flygskatten är fel väg att gå.

Den föreslagna skatten får endast marginella effekter på miljön. De negativa resultaten är så mycket större att den föreslagna skatten snarare riskerar

Fel! Okänt namn på

att få motsatt verkan, nämligen mindre acceptans för miljöförbättrande skatter.

Sverige är glest befolkat i förhållande till ytan. Ambitionen för en infrastrukturpolitik värd namnet måste vara att göra Sverige mer runt, att knyta människor närmare varandra. Ur det perspektivet har flyget varit nödvändigt, och även fortsättningsvis kommer Sverige att vara beroende av flyget för att skapa bättre förutsättningar för arbetsmarknaden, ur ett regionalpolitiskt perspektiv samt för besöksnäringen. Kort sagt är flyget nödvändigt för att alstra välstånd, anser vi. En uthållig, långsiktigt tillväxtfrämjande transportpolitik måste därför ge flyget de bästa förutsättningar för att spela denna tillgänglighetsskapande roll.

Regeringens flygfientlighet visar sig i att i framtiden kommer ytterligare förslag om att öka beskattningen av flyget. Utöver skatt på flygresor har regeringen gett Luftfartsverket i uppdrag att analysera möjligheterna att beskatta luftfartens bränsle inom ramen för energiskattedirektivet.

Konsekvensanalys saknas

Vi ansluter oss till de många remissinstanser som är kritiska och motsätter oss införandet av denna skatt. Även Lagrådet påtalade de betydande bristerna vad gäller analysen av förslagets konsekvenser och att om dessa inte utreds tillfredsställande anser sig inte Lagrådet kunna tillstyrka att förslaget läggs till grund för lagstiftning. Väldigt många av remissinstanserna var kritiska till att regeringens förslag ursprungligen saknade en konsekvensanalys. Nu har regeringen presenterat en konsekvensanalys i förslaget, men den är fylld med brister. Bland annat redovisas enbart flygets miljöpåverkan på korta distanser, medan det långväga flygets miljöpåverkan ej redovisas. Inte heller redovisar regeringen de metodproblem som Sika uppmärksammat vad gäller att beräkna flygets internaliseringsgrad av negativ miljöpåverkan. Regeringen redovisar inte heller vilken påverkan det minskade resandet kommer att medföra för svensk ekonomi.

Vi efterlyser fortfarande en komplett konsekvensbeskrivning.

Andra länder

Regeringen ger en internationell utblick över länder som har infört beskattning av flyget. Denna genomgång visar att det verkar vara populärt att upphäva sådana skatter, såsom i exempelvis Danmark, Irland och Norge. Två länder som ligger nära Sverige har sålunda avskaffat skadliga skatter, vilket bland annat lett till att direktören för Köpenhamns flygplats välkomnat den svenska flygskatten.

Flygskatten medför negativa konsekvenser för resenärerna

Regeringens förslag om att införa en skatt på flygresor slår främst mot privatresenärer. Denna skatt ökar ungdomars, barnfamiljers och pensionärens kostnader för att besöka familj och vänner. Priskänsligheten kan antas vara lägre för affärsflyget, vilket innebär att förslaget får negativa sociala konsekvenser. Sammantaget gör ett väl fungerande relativt finmaskigt inrikesflyg det enklare för människor av olika slag att få vardagslivet med arbete och familj att fungera. Genom att nyttja flyget för olika arbetsresor under dagen inom landet finns möjligheter för småbarnsföräldrar att kombinera ett aktivt föräldraskap med förvärvsarbete. Med andra ord ett viktigt genusperspektiv som ligger väl i linje med ett av regeringens mål om ett jämställt transportsystem.

Flera statliga verk uppmärksammar den föreslagna flygskattens negativa effekter för resenärerna. Glesbygdsverket anser att ”en flygskatt inte ska införas innan en noggrann konsekvensanalys har genomförts om skattens fördelningseffekter; vad den innebär för olika regioner, olika hushållstyper, olika företagstyper etc.”. Konkurrensverket anser att konkurrensen hotas: ”Förslaget är svårt att förena med en fungerande konkurrens och medför heller inte någon tydlig miljöstyrning”, och ”effekterna av förslaget är inte genomtänkta vilket bidrar till Konkurrensverkets övergripande bedömning att förslaget inte kan ligga till grund för lagstiftning”.

Flygets miljöpåverkan

Vår positiva syn på flyget skall ställas mot vänsterkartellens framstegsfientlighet. Den länge emotsedda trafikpolitiska propositionen (prop. 2005/06:160) innehåller många negativa omdömen om flyget jämfört med övriga transportslag. Exempelvis anklagar regeringen flyget för att orsaka uppkomsten av cirrusmoln, trots att ”de vetenskapliga bevisen saknas men det finns forskning som tyder på att flygets största klimatpåverkan sker genom molnbildning”.¹ Utan hänvisning till uppgiftens källa, uppges att ”flyget är det transportslag som har den största växthuseffekten i förhållande till utfört transportarbete”. Även Luftfartsstyrelsen är inne på samma linje i sitt remissvar om bakgrunden till flygskatten: ”Resonemanget synes ta höjd för andra klimateffekter än de som uppstår genom utsläpp av koldioxid och för vilka det för närvarande finns en mycket stor vetenskaplig osäkerhet. Sådana effekter är vidare beroende av tid och plats och kan variera kraftigt med tidpunkt på året och dygnet och hur och var flygningen genomförs.” Bevekelsegrunderna för den av regeringen föreslagna flygskatten verkar vara väldigt grumliga och bottnar således

¹ Regeringens proposition 2005/06:160, s. 114.

Fel! Okänt namn på

i en icke vetenskapligt grundad utan snarast känslomässig allmän fientlighet mot flygbranschen.

Motivet till flygskatten sägs vara av hänsyn till miljön, vilket är ologiskt. Förslaget riskerar att leda till färre passagerare per tur, vilket leder till att utsläppen ökar per passagerare. Införandet av den beslutade flygskatten kommer att ha endast mycket marginell betydelse för miljön, om ens någon.

Man kan också ställa sig frågan vilken miljövinst som uppkommer när ett plan startar från Kastrup i stället för från Sturup, vilket blir effekten när flygbolag flyttar verksamheten från Sverige till Danmark.

Flera remissinstanser framhåller att regeringens förslag inte är rätt väg att gå för att minska flygets miljöpåverkan.

Luftfartsstyrelsen påpekar ”att luftfartens avgifter för infrastrukturtjänster är högre än de totala externa kostnaderna för flyget. Detta innebär att flygets internaliseringsgrad är hög. Orsaken är att infrastrukturens kostnadstäckning inte är skattefinansierad och att infrastrukturen huvudsakligen finansieras genom avgifter mot brukarna. Däremot är det riktigt att det i dag finns en otillräcklig miljöstyrning och att incitamenten därför blir otillräckliga för att utveckla och använda miljövänlig teknik, vilket flygskatten dock sannolikt inte bidrar till.” Ekonomistyrningsverket (ESV) anser ”att Finansdepartementet inte visat att den föreslagna konstruktionen av skatten på flygresor är den lämpligaste för att uppnå de angivna miljöpolitiska målen. Något incitament för flygbolagen att övergå till mer miljövänliga alternativ finns inte genom den föreslagna konstruktionen som enbart utgår från att antalet flygningar ska minska.”

Flygskatten påverkar Sveriges ekonomi negativt

Inom ramen för en modern, sammanhållen trafikpolitik med hög företagsekonomisk och samhällsekonomisk effektivitet har flyget en viktig funktion. Flygets roll för att öka tillgängligheten, såväl inrikes som utrikes, kan ej överskattas. För den ekonomiska utvecklingen i olika delar av landet och för Sverige i sin helhet är god tillgänglighet en helt avgörande faktor. Nutek avvisar därför regeringens förslag. ”Verket kan inte se att de motiv som anförs för att med skyndsamt införa ny skatt på flygresor är av sådan tyngd att man kan tillåta sig bortse från de negativa närings- och regionalpolitiska konsekvenserna. Nutek vill särskilt nämna konsekvenserna för den växande men hårt konkurrensutsatta turistnäringen.”

Den föreslagna skatten på flygresor kommer generellt att drabba de mindre flygplatserna, särskilt Sturups och Västerås flygplatser, då lågprisaktörer som bland annat Ryanair flyttar sin verksamhet från dessa flygplatser. För Sturups vidkommande innebär detta att trafiken överförs till Kastrup i Köpenhamn. Med omedelbar verkan beräknas flera hundra arbetstillfällen försvinna.

Indirekt kommer dessutom nedläggningen av det så kallade lågprisflyget till och från bland annat Sturup innebära att 100 000-tals utländska turister

Fel! Okänt namn på

riskerar att ej komma till Sverige. Detta kommer ju givetvis i sin tur att innebära väsentliga bortfall av intäkter inom besöksnäringen och betydligt färre arbetstillfällen. Luftfartsverket tar fasta på detta och konstaterar att ”ett införande av en flygskatt synes stå i direkt motsatsförhållande till regeringens långsiktiga satsning på ökad turism. Inom Sverige drabbar en flygskatt i första hand orter i hela Sverige utanför storstadsområdena när flyglinjer läggs ner eller får minskat utbud på grund av minskat passagerarunderlag. En betydande nackdel med en flygskatt är även den påverkan detta kan få för flygbolagen att utveckla sina linjeutbud både utrikes som inrikes, vilket är viktigt för tillgänglighet, näringsliv och tillväxt i Stockholmsregionen. En svensk flygskatt skulle få särskilt ogynnsamma konsekvenser för den svenska sidan av Öresundsregionen och Malmö-Sturup flygplats vars upptagningsområde är detsamma som Köpenhamns flygplats Kastrup.”

Även styrelsen för Sveriges kommuner och landsting har genom sin ordförande, kommunalrådet Ingemar Reepalu (s) kraftigt reagerat mot regeringens oansvariga politik med införande av flygskatt just på grund av dess kontraproduktiva effekter.

Minskad turism, försämrade arbetsmarknadsvillkor och minskad tillgänglighet blir konsekvenserna av regeringens förslag.

Stockholm den 21 april 2006

Lennart Hedquist (m)

Ulf Sjösten (m)

Maud Ekendahl (m)

Henrik Westman (m)

Stefan Hagfeldt (m)

Anna Lilliehöök (m)

Anne-Marie Pålsson (m)