

YTTRANDE
2017-02-27

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
Rättssakkunnig L Westman
103 33 Stockholm

Betänkandet SOU 2016:83 - En svensk flygskatt

Sammanfattning

SBTA anser inte att en skatt på flyg är rätt väg att gå för att minska flygets klimatpåverkan. Sverige och övriga EU-länder måste arbeta tillsammans på ett enat sätt för att nå önskat miljömål. Vi måste tillsammans arbeta för att utveckla spårbunden trafik, effektiva flygmotorer, teknik för fossilfritt bränsle m.m. Sverige bör inte driva detta arbete själva genom att införa en ineffektiv skatt.

Bakgrund

Svenska affärsreseföreningen (SBTA) arbetar aktivt med hållbarhetsfrågor inom ramen för den globala affärsföreningens (GBTA) projekt ICARUS. Projektet grundades i England 2006 och har sedan dess kommit att bli det mest kända och respekterade programmet för hållbarhetsfrågor och företagens sociala ansvar. Miljöfrågorna har således hög prioritet i SBTA:s verksamhet.

Kommentarer

Det finns inget som tyder på att utredningens förslag till flygskatt kommer att minska flygets klimatpåverkan, såsom förslaget är utformat idag. Utredaren säger till och med själv att *"En skatt på flygresor bedöms minska ökningen av antalet avresande passagerare, men ökningen kommer ändå att fortsätta."* En flygskatt kan möjligen ha en kortsiktig effekt genom att fler väljer bort ett dyrare flyg till förmån för andra färdmedel, dock ser vi av erfarenhet att man tenderar att vänja sig. På lång sikt kommer de flesta att börja nyttja flyget igen – helt enkelt därför att vi behöver den typen av effektiv transport. Sverige ligger så pass avsidet från Europa och världen, så för att vår konkurrenskraft ska vara stark och för att vi ska kunna locka till oss rätt kompetens utifrån, måste det vara enkelt att ta sig hit och härifrån.

Utredaren säger vidare att *"Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ och, om möjligt, även uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan."* Denna typ av flygskatt kommer endast att leda till högre flygpriser och ger inget incitament för flygbolagen att investera i mer miljövänliga alternativ, såsom exempelvis biobränsle eller effektivare motorer. Högre flygpriser kommer inte att avskräcka SBTA:s många medlemsföretag, vars verksamhet är beroende av snabba transporter, från att använda flyg. De företag som idag nyttjar flyget för tjänsteresor kommer att göra så även framöver, därför att det är mest effektivt. I synnerhet de företag med global verksamhet som reser inom och utanför Europa.

Många företag har redan investerat i teknik för video- och webbmöten och många möten sker redan virtuellt. De resor som idag sker med flyg tillkommer för att man helt enkelt måste resa.

För att konsumenter ska uppmuntras att välja mer miljövänliga alternativ måste rimliga alternativ finnas på plats först. Spårbunden trafik är det enda jämförbara alternativet på många sträckor, men detta måste först förbättras i Sverige.

SBTA håller inte med utredarens kommentarer gällande konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft. Högre priser på flyg påverkar tillgängligheten och åtkomsten till svenska orter, vilket i sin tur kommer att påverka sysselsättningen utanför storstäderna. SBTA:s medlemmar ser en betydande risk att detta kan komma att leda till svårigheter att rekrytera rätt kompetens.

OM en flygskatt ändå införs har SBTA följande kommentarer till några av utredningens förslag

Ref 9.5.2. Undantag från skatteplikt

SBTA anser att de flygbolag som redan har investerat i användning av biobränsle inte ska behöva betala lika mycket skatt som övriga flygbolag som inte använder biobränsle. Det måste finnas incitament för flygbolagen att investera i miljövänligt bränsle, effektivare motorer eller i utveckling av flygplansmaterial.

SBTA föreslår att de flygningar som utförs med en viss inblandning av biobränsle undantas från skatteplikt.

Ref 9.6.1 Differentiering utifrån serviceklass

SBTA anser att en flygskatt ska differentieras. Man borde fokusera på att flyga så effektivt som möjligt, det vill säga att fler reser i ekonomi än i till exempel Business eller 1:a klass. Att fylla planet är således viktigt. En flygskatt borde tas ut per kubik/yta i planet istället för per passagerare. Man behöver då inte fundera över vilken benämning respektive flygbolag har för sina serviceklasser.



Lotten Fowler
General Manager SBTA



Christina Bixo
Ordförande SBTA