

2024-06-20

Remissvar *Sänkt flygskatt (Fi2024/01009)*

Visita är bransch- och arbetsgivarorganisation för den svenska besöksnäringen. Visita samlar ca 6 000 medlemsföretag med drygt 9 000 arbetsställen, huvudsakligen hotell, restauranger, caféer, nöjesrestauranger, cateringföretag, konferensanläggningar, spa, campingföretag, vandrarhem, skidanläggningar, nöjes- och djurparker, turistbyråer samt turist- och eventföretag. Visita tecknar branschens kollektivavtal och är en medlemsorganisation i Svenskt Näringsliv. Som branschorganisation hjälper Visita företagen att växa och utvecklas och är besöksnäringens företrädare i politiska frågor.

Visita har beretts tillfälle att inkomma med svar på promemorian sänkt flygskatt. Visita inkommer här med remissvar kopplat till besöksnäringens villkor.

Sammanfattade synpunkter

- Visita håller med om vikten av att säkerställa en hållbar utveckling och behovet av en effektiv politik för att uppnå uppsatta miljö- och klimatmål. Då klimat- och miljöproblemen är av internationell karaktär är även de mest effektiva och minst konkurrenssnedvridande lösningarna internationella.
- Visita tillstyrker förslaget om att sänka flygskatten men anser att sänkningen är otillräcklig ur ett konkurrensperspektiv. Visita förespråkar att flygskatten avskaffas helt och hållet.
- Flyget är av avgörande betydelse för, i synnerhet utländsk, turism i Sverige. Flygskatten är överflödigt ur ett klimat- och miljöperspektiv och snedvrider konkurrensen. Att avskaffa flygskatten skulle återställa konkurrenskraften och tillgängligheten för flygrelaterade företag och besöksnäring i Sverige.
- Visita anser att promemorian inte i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till flygskattens påverkan inom andra branscher än flygbranschen, vilket leder till överskattad negativ offentligfinansiell påverkan. Den samhällsekonomiska nettoeffekten kan mycket väl bli positiv vid ett avskaffande. Detta bör kommenteras.
- Utöver det som här framförs instämmer Visita i Svenskt Näringslivs remissyttrande.

Flygets betydelse för svensk besöksnäring

Flyget är en mycket viktig katalysator för turismen. Visita anser att detta borde framgå tydligare i promemorian. Enligt en rapport¹ publicerad av Tillväxtverket, inom ramen för samarbetet i Besöksnäringens myndighetsgrupp, framgår att cirka 60 procent av de internationella gästnätterna på kommersiellt boende kunde tillskrivas flyget 2018. Det gäller dessutom i betydligt högre grad långväga besökare. Vid samma tidpunkt uppgick turismexporten (utländska turisternas konsumtion i Sverige) till cirka 100 miljarder kronor, vilket skapar betydande sysselsättning, skatteintäkter och välfärd i Sverige. De långväga besökarna, som fortfarande saknas i hög grad efter pandemin, är särskilt viktiga.

Antalet passagerare på flygningar till och från länder utanför Europa fortfarande är drygt 40 procent² lägre (januari-maj) än före pandemin samtidigt som gästnätterna på kommersiella boenden från samma område är cirka 7 procent³ lägre. Det indikerar att många kommer via andra flygplatser, exempelvis Kastrup, som har ett betydligt mer konkurrenskraftigt erbjudande till följd av att flygskatt inte tas ut där. I detta sammanhang kan också nämnas att Danmark har ungefär lika många utländska gästnätter som Sverige trots att de bara har hälften så många invånare och är ett betydligt mindre land. Sammanfattningsvis har flygskatten påverkat viktiga svenska exportvärden och sysselsättning negativt. Potentialen vid ett avskaffande och därvid ökad konkurrenskraft inom flyg och besöksnäring ska inte underskattas.

Eftersom transporten sällan är det som kunden i huvudsak efterfrågar uppstår eller förstörs de ekonomiska värdena i huvudsak i andra branscher till följd av en punktskatt som flygskatten utgör. Därför anser Visita att promemorian borde utveckla flygskattens effekter i andra branscher i högre utsträckning i konsekvensanalysen. Det bör också framgå tydligt om detta ingår i beräkningen av den offentligfinansiella effekten eller ej.

¹ Flygets roll för besöksnäringen och miljön i Sverige
(<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/arkiveradepublikationer/publikationer2019/flygetsrollforbeso-ksnaringochmiljoisverige.1342.html>)

² <https://www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/>

³ Invarteringsstatistiken, SCB

Flygskatten försämrar konkurrenskraften

Flyget ingår i EU ETS, EU:s system för handel med utsläppsrätter som sätter ett pris på varje enhet CO₂ som släpps ut. I och med EU:s klimatlag och Fit for 55 har beslut även fattas om ett regelverk (ReFuel Aviation) som innebär en succesiv ökad inblandning av hållbara flygbränslen i bränstemixen. Det här utgör en viktig del för att möjliggöra flygets gröna omställning, vilket är viktigt för svensk besöksnäring.

Flygskatten infördes i Sverige den 1 april 2018. Den innebär att avgående flyg från svenska flygplatser beläggs med en skatt per passagerare som varierar beroende på slutdestination. Slutdestinationer delas upp i tre grupper med olika skattesatser beroende på geografiskt område. 2024 ligger skattesatserna på 76 kronor, 315 kronor och 504 kronor. Även om det finns en geografisk komponent saknas en direkt koppling till varken avstånd eller drivmedel. Exempelvis är skattesatsen på 76 kronor identisk oavsett om det avgående flyget från Stockholm Arlanda har Kalmar eller Kanarieöarna som slutdestination.

Flygskatten är en punktskatt som, trots skälen som angavs vid införandet, saknar miljöstyrande effekt då skatten beräknas på passageraren i sig och helt saknar koppling till vad mängden utsläpp som skapas av flyget i fråga. Det innebär därmed att ett flyg med nollutsläpp har samma skattepålagor som ett drivet av fossilt bränsle räknat per passagerare. Det innebär också att skatten inte premierar de aktörer som gör investeringar i en effektivare fordonsflotta med lägre koldioxidutsläpp per passagerare.

Sveriges nationella flygskatt gör det mindre attraktivt för flygbolag att förlägga linjer till och från svenska flygplatser. Det försvagar exempelvis tydligt Arlandas konkurrenskraft och gör det mindre attraktivt att etablera en direktlinje till/från Arlanda ut i världen i jämförelse med exempelvis Kastrup på grund av högre kostnader. Enligt Swedavia är den totala kostnadsbilden för ett avgående flyg 30 % dyrare på Arlanda än på Kastrup, där flygskatten utgör en betydande del. Om flygskatten slopades skulle den totala avgiftsbilden i stället vara 50 % lägre på Arlanda än Kastrup.

Visita vill i detta sammanhang påpeka att även om Covid-19, som framförs i promemorian, till synes har haft en stor påverkan på flygbeteendet så märktes relativt stora nedgångar mellan 2019 och 2018 efter flygskattens införande och innan pandemin. Exempelvis minskade antalet passagerare på inrikes-flygningar med 10 procent (maj-december) och på utrikes-flygningar från världen utanför Europa med 8 procent under denna period. Flygskattens signalvärde och ekonomiska påverkan är troligtvis den viktigaste förklaringen till dessa minskningar.

Flygskatten bör slopas

I promemorian framgår att huvudskälen till en sänkning är att effektiva instrument tillkommit och att det är lämpligt att minska skadeverkningarna på svensk konkurrenskraft. Visita instämmer helt och hållet i denna bedömning och tillstyrker förvisso sänkningen. Men i ljuset av att lösningar med miljöstyrande och mer konkurrensneutral effekt har tillkommit finns heller inget skäl till att bevara en konkurrenskraftsbegränsande flygskatt. Att bevara halva skatten med hänvisning till "de skatteintäkter som flygskatten ger" som enda skäl är högst anmärkningsvärt och undergräver förtroendet för det viktiga arbetet att uppnå de uppsatta miljö- och klimatmålen via olika styrmedel. Dessutom handlar det om förhållandevis små offentligfinansiella effekter. Mot bakgrund av ovanstående och det som anförs i promemorian anser Visita att det är tydligt att en sänkning inte är tillräcklig. Flygskatten bör slopas.



Jonas Siljhammar
VD



Thomas Jakobsson
Chefsekonom