

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm, 2017-02-22

## Remiss

### Remiss av betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Fi2016/04305/S2

**KTH ser en flygskatt av det slag som utredningen föreslår som ett lämpligt styrmedel på kort och medellång sikt, i väntan på att mer verkningsfulla globala styrmedel kan beslutas. Huvudskälet till KTHs ställningstagande är att det i nuläget saknas effektiva styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan. KTH menar även att det vore värt att överväga en skattenivå närmare den som de senaste åren tillämpats i Storbritannien, det vill säga en ungefär dubbelt så hög nivå. Man skulle då börja närma sig den nivå på klimatskatter och moms som i dagsläget tillämpas i vägsektorn i Sverige (Åkerman, 2013).**

Flygets andel av världens energirelaterade klimatpåverkan är idag 4-5% om man räknar med den bästa vetenskapliga uppskattningen (Lee et al., 2010; Azar och Johansson, 2011) av den så kallade höghöjdseffekten – utsläpp av kväveoxider, kondensstrimmor och molnbildning på hög höjd. Flygets globala utsläpp beräknas öka förhållandevis snabbt de närmaste decennierna, med 2-3,5% per år, om inte mer verkningsfulla styrmedel implementeras (Riksdagens Trafikutskott 2013/14). Vad gäller Sverige är flygets andel av utsläppen högre än det globala genomsnittet, över 10%. Klimatpåverkan från den svenska befolkningens totala flygresande (varav utrikesresandet står för mer än 90%) uppgick år 2014 till ca 11 miljoner ton koldioxidekvivalenter (Kamb et al. 2016). Detta är lika mycket som utsläppen från allt bilresande i Sverige under ett år.

Sedan 2012 omfattas koldioxidutsläpp från flygresor inom EU av EUs system för handel med utsläppsrätter. Flygresor där start eller landning ligger utanför EU ingår dock inte i systemet. Inte heller höghöjdseffekten, som står för nära hälften av flygets totala klimatpåverkan, är inkluderad. Sammantaget innebär detta att bara knappt 1/3 av klimateffekten från svenskars flygresande omfattas av EUs handelssystem. För de resterande 2/3 av klimateffekten finns idag inga styrmedel och det är här som en flygskatt kan spela en viktig roll.

FNs organ för flygfrågor, ICAO, beslutade i oktober 2016 att från 2020 introducera ett globalt system för klimatkompensation. Beslutet innebär att ökningen av flygets koldioxidutsläpp efter 2020 ska klimatkompenseras, det vill säga syftet är att frysa flygets utsläpp på 2020 års nivå. Klimatkompensation är en ifrågasatt metod, men även om den antas fungera till 100% blir effekten måttlig. Då varken höghöjdseffekten eller inrikes flygresor ingår i systemet, skulle det innebära att flygets globala utsläpp av växthusgaser efter 2020 fortsätter att öka, om än i en hälften så snabb takt.

Att man i de internationella överenskommelserna inte lyckats nå längre än dessa förhållandevis svaga styrmedel är huvudmotivet till att KTH ser ett införande av en flygskatt som ett lämpligt styrmedel på kort och medellång sikt.

Det har i debatten förts fram förslag på tänkbara alternativ till en flygskatt. En landningsavgift differentierad efter flygplanstyp skulle ge en bättre styreffekt än en flygskatt då den, förutom att dämpa ökningen av flygresandet, också skulle premiera användning av flygplan med lägre utsläpp. Storbritannien, som länge haft en flygskatt av den typ som utredningen föreslår, har försökt att omforma denna till just landningsavgifter differentierade efter flygplanstyp. Finansminister George Osborne konstaterade dock i sitt budgettal 2011 att detta alternativ tyvärr visat sig vara oförenligt med de internationella regelverken (Seely, 2013), och man behöll därför flygskatten i dess ursprungliga form.

KTH konstaterar att om regeringen, exempelvis av regionalpolitiska skäl, skulle vilja undanta norra Norrland och Gotland från skatten så skulle fortfarande över 90% av klimatvinsten bestå. När det gäller Gotland finns det också ett klimatomständigt argument för ett undantag. Att resa till Gotland med snabbfärjor ger en minst lika stor klimatpåverkan som att flyga dit. Samtidigt subventioneras färjetrafiken till Gotland med ca 500 miljoner kr per år medan flyget inte får någon subvention alls. Att i detta läge lägga på en flygskatt är således svårt att förena med kravet på lika villkor för de olika transportslagen. Tyskland har från EU fått tillstånd att göra undantag från sin flygskatt för flygresor till öar i Nordsjön och detta skulle kunna utgöra ett prejudikat i detta sammanhang.

KTH noterar avslutningsvis att ett förverkligande av utredningens förslag inte skulle innebära att Sverige går före och ger sig in på okänd mark. EUs två största ekonomier Tyskland och Storbritannien har haft en flygskatt av detta slag sedan 2012 respektive 1994. Den skattenivå Storbritannien har haft de senaste 5 åren är nästan dubbelt så hög som den utredningen föreslagit medan Tysklands skatt ligger ungefär i nivå med utredningens förslag.

Detta remissvar har utarbetats av Forskningsledare, Tekn Dr, Jonas Åkerman i samarbete med Vice-rector för hållbar utveckling, Professor Göran Finnveden och Professor Mattias Höjer.

Sigbritt Karlsson  
Rektor

### Referenser

- Azar, C., Johansson, D.J.A., 2011. Valuing the non-CO2 climate impacts of aviation. *Climatic Change* (2012) 111:559–579 DOI 10.1007/s10584-011-0168-8.
- Kamb, A., Larsson, J., Nässén, J., Åkerman, J., 2016. Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor Metodutveckling och resultat för 1990 – 2014. Chalmers och KTH.

Lee, D.S., Pitari, G., Grewe, G., Gierens, K., Penner, J.E., Petzold, A., Prather, M.J., Schumann, U., Bais, A., Berntsen, T., Iachetti, D., Lim, L.L., Sausen, R., 2010. Transport impacts on atmosphere and climate: aviation. *Atmospheric Environment* 44 (2010), 4678–4734.

Riksdagens Trafikutskott 2013/14. Framtidens flyg. 2013/14:Rapporter från Riksdagen 16

Seely, A., 2013. Air passenger duty: recent debates & reform. Standard note SN5094. Business & Transport Section. House of Commons

Åkerman, J., 2013. Nationella styrmedel för att minska klimatpåverkan från inrikes och utrikes flyg Underlagsrapport till utredningen om fossilfri fordonstrafik, N 2012:05

Åkerman, J., Larsson, J., Elofsson, A., 2016. Svenska handlingsalternativ för att minska flygets klimatpåverkan. KTH och Chalmers.