



Remissvar avseende betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren medverkar i det gemensamma remissvar som inges av Sveriges Handelskamrar. Utöver det som framförs där vill vi särskilt lyfta fram följande.

Underskatta inte affärsflygets betydelse för svensk export

En flygskatt kommer att drabba tillgången till flyg väldigt asymmetriskt i Sverige. En inhemsk flygskatt skulle exempelvis träffa Malmöregionen mindre, givet möjlighet att flyga från Köpenhamn och större orter som Linköping och Norrköping skulle påverkas mer begränsat eftersom inrikesresor till de största orterna knappast är effektiva med flyg givet geografin i relation till Stockholm och Göteborg.

Däremot skulle näringslivet i exempelvis sydvästra Sverige påverkas kraftfullt med sämre tillgång till framför allt Stockholm.

Det är viktigt att påpeka att en stor del av svensk internationell handel sker av företag utanför storstäderna. En större exportorder kräver idag i praktiken tillgång till flyg eftersom kunder och investerare behöver besöka svenska anläggningar på plats vid produktionsstället, alltså fabriken. Om tillgången på flyg dras in kommer detta att påverka konkurrenskraften mycket påtagligt. Även om denna typ av rörelser inte skapar stora volymer i termer av antalet passagerare har de mycket stor betydelse för försäljning av svenska varor och för investeringar i svenska anläggningar.

Denna grupp av passagerare drabbas inte i första hand genom högre biljettpriser, utan genom att flygskatten slår ut det totala passagerarunderlaget för en flygplats och antalet turer som erbjuds, eller kvaliteten på flygplan och landningstider i relation till anslutande flyg.

En flygskatt som slår mot det totala passagerarunderlaget och därigenom äventyrar flygplatsen, och dess turtäthet, kommer därför att drabba dessa orter och svensk export oproportionerligt hårt. Vi varnar för att underskatta denna effekt på svensk internationell handel.

Detta är också regioner som i övrigt har låg tillgänglighet med väg och järnväg. Den typ av företag som drabbas, med stor internationell verksamhet, behöver utvecklas där de finns idag. Alternativen är att produktion i praktiken tas över av andra anläggningar i en internationell koncern eller av konkurrenter, i båda fallen utomlands. Detta är en mycket påtagligt hot för många tillverkande företag idag.

Om resonemanget med subventioner som kompensation för flygskattens effekter.

Utredaren nämner att staten kan satsa ytterligare offentliga medel på att upphandla flyglinjer när dessa har lagts ner eller försämrats radikalt på grund av flygskatten. Detta visar i och för

sig förslagets orimlighet; en skatt som riskerar slå ut verksamhet som sedan måste subventioneras förefaller knappast rimlig.

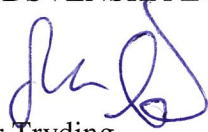
Men viktigare är att detta inte är en praktiskt möjlig väg. Staten kommer inte ha kompetens och uthållighet att upprätthålla en linjetrafik av den kvalitet som krävs genom ett avancerat subventionssystem. Det är inte heller klarlagt om ett sådant kan utformas effektivt eller ens är möjligt i enlighet med dagens regler för konkurrensneutralitet.

Det är också en dålig lösning vad gäller ekonomi och klimatval. I Sydsverige skulle det i så fall röra sig om att staten subventionerar matartrafik till en utländsk hub, eftersom Arlanda ofta är ett mindre lämpligt val vid byte av flyg ur ekonomisk och ekologisk synvinkel. Detta helt enkelt eftersom flyg via Arlanda för stora delar av svenskt näringsliv innebär längre totala resor än rutter via exempelvis Köpenhamn. Staten bör alltså i så fall – om målet är att gynna klimatet - subventionera flyg till en internationell hub. Detta illustrerar problematiken med denna typ av ersättningssubventioner ur ett grönt perspektiv.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren avstyrker mot bakgrund av ovanstående förslaget på flygskatt.

Malmö den 21 februari 2017

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding
Vice VD