

Anders Byström
Regional Utveckling
Förvaltningschef
063 14 66 00
Anders.byström@regionjh.se

2017-02-03
RUN/687/2016

YTTRANDE ÖVER BETÄNKANDET ”EN SVENSK FLYGSKATT”, SOU 2016:83

Sammanfattande synpunkter

Region Jämtland Härjedalen avstyrker förslaget om en svensk flygskatt och konstaterar att den föreslagna flygskatten är långt ifrån det bästa sättet att minska flygets klimatpåverkan. Då insatser för att minska utsläppen av växthusgaser brådskar måste andra åtgärder snabbt vidtas för att minska flygets klimatpåverkan.

Om den föreslagna flygskatten ändå införs är det nödvändigt att intäkterna från den föreslagna skatten riktas till insatser för utveckling av mindre klimatpåverkande transporter. Då ökar förutsättningarna att nå miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan”.

Regionen anser också att regeringen, om en flygskatt införs, måste garantera att det eventuellt minskade resande som kan bli följderna på de av staten upphandlade flygförbindelserna till/från länet inte får ligga till grund för ett minskat flygutbud i kommande upphandlingar.

Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har fått betänkandet ”En svensk flygskatt”, SOU 2016:83, på remiss. Remissvar ska ha kommit in till Finansdepartementet senast den 1 mars 2017.

Regeringen lämnade i november 2015 i uppdrag till en särskild utredare att lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Det uttalade syftet var att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till att nå miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimtpåverkan”.

Utredningen, som presenterades i november 2016, föreslår en skatt per flygresa inom Europa om 80 kronor per resa. För resor utanför Europa föreslås en skatt om 280 kronor respektive 430 kronor beroende på avstånd.

Synpunkter

Besöksnäringen i Jämtland Härjedalen är stark och växande. Den omsatte år 2015 4,65 miljarder kronor, vilket är en ökning med cirka 200 miljoner eller 4,3 procent sedan föregående år. Sedan år 2004 har omsättningen ökat med hela 54 procent. Besöksnäringen är numera en oundgänglig basnäring för regionen. Jämtland Härjedalen utmärker sig allra tydligast som ett område som sammankopplas med vinter och de många starka vinterdestinationerna med Åre i spetsen. Skidåkning, och då framför allt utförsäkning, är inte oväntat den dominerande besöksanledningen under vintern. Samtidigt kan man notera att längdåkning under de senaste fem till sex åren påtagligt har ökat i betydelse, mest i Funäsfjällen, minst i Åre.¹

För besöksnäringen är givetvis transportinfrastrukturen och kommunikationerna av avgörande betydelse. Bra kommunikationer med både rimliga restider och rimliga priser är ett viktigt konkurrensmedel när det gäller att locka såväl inhemska som utländska besökare.

En annan avgörande tillgång när det gäller konkurrensen om gästerna är snön. Den pågående klimatförändringen med allt färre snödagar är därför ett allvarligt hot mot den viktiga besöksnäringen. Antalet snödagar minskar år från år och kan komma att minska drastiskt som följd av den pågående klimatförändringen. I en rapport från SMHI² bedöms antalet dagar med snö tillräckligt för skidåkning komma att minska med 40 – 60 dagar i västra Jämtland fram till sekelskiftet, och ännu mer i länets östliga delar. Hur klimatet i Jämtlands län, och därmed antalet snödagar här, utvecklas beror på hur användningen av fossila bränslen blir i framtiden, det vill säga hur mycket mängden växthusgaser ökar i atmosfären.

Det finns bedömare som menar att det varmare klimatet till viss del kan gynna den svenska vinterturismen fram till mitten av 2000-talet. Detta för att de europeiska skidorterna (Alperna) väntas påverkas mer negativt av klimatförändringarna och dessutom före Sverige. Turister som tidigare besökt Alperna, kan med tiden komma att välja Sverige som turistmål där snötillgången

¹ Jämtland Härjedalen, Fakta om turismen i Jämtland Härjedalen 2015. Jämtland Härjedalen Turism ekonomisk förening

² Framtidsklimat i Jämtlands län – enligt RCP-scenarier. SMHI, Klimatologi nr 34 2015

är större. Alperna har sammanlagt 600 snösäkra skidorter idag. Får vi däremot en medeltemperaturökning i alpregioner på 2 °C, väntas de snösäkra skidorterna minska med 30 % och med en medeltemperaturökning på 4 °C, räknas skidorterna minska med 70 %.³ I detta sammanhang är det dock viktigt att notera att temperaturförhöjningen väntas bli större i Jämtland än i Alperna.⁴

Enligt uppsatsen ”Hotet om en grön vinter”⁵ har företrädare för Skistar AB framfört att klimatförändringarna inte är något hot mot verksamheten om skidsäsongen börjar en vecka senare och slutar en vecka tidigare eftersom det största antalet besökare befinner sig på destinationerna i mitten av skidsäsongen. Samma företrädare pekar också på att utvecklingen av konstsnötillverkningen har hög prioritet så att skidgästerna kan åka skidor oavsett natursnöförhållanden.

Oavsett dessa bedömningar växer insikten i regionen om att det är av allra största vikt att utsläppen av växthusgaser begränsas. Detta inte minst för den regionala utvecklingen i Jämtlands län på sikt med en även i framtiden konkurrenskraftig besöksnäring. Det bör också påpekas att vintertemperaturförhöjningen och främst varmluftsinbrotten vintertid är en verklighet redan nu som försvårar konstsnötillverkningen.

I gällande Regional Utvecklingsstrategi för Jämtland Härjedalen⁶ anges att ”Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar.... För att klara klimatutmaningarna och främja en hållbar utveckling krävs en ambitiös och sammanhållen klimat- och energipolitik både internationellt, inom EU och i Sverige. De högt ställda målen för den svenska klimat- och energipolitiken innebär såväl stora utmaningar som möjligheter för svenska regioner.” Längre fram i samma dokument återfinns under rubriken ”Flygburen besöksnäring vs. begränsad klimatpåverkan” följande rader; ”Turism som innebär ökat resande med fossilt insatsbränsle ger ökad klimatpåverkan. Det blir viktigt med beredskap dels för grön skatteväxling, dels för att utveckla och stimulera alternativa snabba transportsätt med mindre miljöpåverkan”.

Utsläppen från flyget bedöms enligt utredningen stå för cirka två procent av de totala koldioxidutsläppen i världen. Om hänsyn tas till också andra utsläpp med klimatpåverkan bedöms flygsektorn stå för tre till fem procent av den globala uppvärmningen. Enligt

³ Åre kommun och klimatförändringar En studie kring hotet mot Åre kommuns vinterturism och dess anpassning till framtida klimatförändringar. Simon Falk, Institutionen för naturgeografi vid Stockholms Universitet 2015.

⁴ SMHI, Klimatscenarier, <http://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/klimatscenarier>

⁵ Hotet om en grön vinter. Kandidatuppsats i kulturgeografi, Sanna Iggström, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

⁶ Jämtland Härjedalen 2030 – Innovativt och Attraktivt, Regional utvecklingsstrategi 2014 - 2030

Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) växer dock flygets andel av de globala utsläppen snabbt och utsläppen förväntas öka kraftigt till år 2050 om inga åtgärder vidtas.

Utsläppen från flyget till Sveriges norra delar, med förhållandevis dåliga alternativa transportmöjligheter, står givetvis för en ytterst litet andel av de totala utsläppen från flygtrafiken. Utifrån detta förhållande kan det förefalla rimligt att överväga regionala undantag från den föreslagna flygskatten. Utredningens bedömning är emellertid att det står klart att en regionalt differentierad flygskatt skulle utgöra ett otillåtet statsstöd i EU-rättslig mening.

Utredningen pekar också på andra, mer effektiva, sätt att minska utsläppen från flygtrafiken. Utredningen konstaterar dock att flera av dessa sätt förhindras av gällande internationella överenskommelser såsom Chicagokonventionen och EU:s energiskattedirektiv. Det är naturligtvis av största vikt att ett aktivt arbete bedrivs för att reformera dessa otidsenliga internationella konventioner. Ett införande av en nationell flygskatt förhindrar inte ett sådant arbete. Tvärtom kan det, när allt fler länder ser sig tvingade att vidta egna åtgärder för att begränsa utsläppen från flygtrafiken, underlätta framtida internationella överenskommelser.

När det gäller konsekvenserna för besöksnäringen så är effekterna av den föreslagna flygskatten svårbedömda. Utredningen bedömer att antalet inrikes privatresor med flyg inte blir lika högt som utan flygskatten. De allra flesta av de som inte väljer flyg bedöms välja andra färdstätt istället, men vissa kanske inte alls genomför resan. En annan effekt kan vara att vissa väljer bort en utrikessemester och istället genomför en inrikes semester. De samlade effekterna för turistnäringen i Jämtland Härjedalen utifrån den föreslagna skatten är därför svårbedömda.

I detta sammanhang vill Region Jämtland Härjedalen peka på den utveckling som skett under senare år med ett ökat flygresande och minskat tågresa till och från vårt län. Det är mycket sannolikt att det under senare år försämrade utbudet av tågtrafik till och från Jämtland, med bland annat indragna nattåg, har bidragit till en överföring från tåg till flyg, både när det gäller turister och andra. Regionen menar att staten måste ta ett större ansvar för att utveckla tågtrafiken för att bidra till en överföring av resande från flyg till tåg och därmed minskad klimatpåverkan. Det handlar både om investeringar i själva infrastrukturen för järnväg och om styrningen av järnvägstrafiken.

Utredningen pekar på att tillgängligheten och åtkomsten till flygtrafik sannolikt har en större betydelse för företagen. Bland annat pekar man på konsekvenserna för flygplatser i glesbygd. Vid införande av en skatt på flygresor kan passagerarunderlaget minska vilket på sikt kan leda till minskat antal avgångar och försämrad tillgänglighet. Flygtrafiken mellan Sveg och Stockholm, liksom mellan Östersund och Umeå, är upphandlad av staten. Nuvarande trafik på dessa sträckor är upphandlad för perioden 2015 – 2019. Denna upphandlade trafik fyller en mycket viktig funktion. Regionen menar därför att staten måste garantera en fortsatt

upphandling av denna trafik, även om den föreslagna skatten skulle leda till ett något minskat resande på dessa sträckor.

Region Jämtland Härjedalen anser också att, om en flygskatt ändå införs, intäkterna från den föreslagna skatten måste investeras i teknologi och infrastruktur för mindre klimatpåverkande resande framtiden. På så sätt ökar acceptansen för flygskatten, miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” nås lättare och det transportpolitiska målet om en ”samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” blir lättare att nå.