

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och
punktskatter
fi.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar SOU 2016:83 – En svensk flygskatt

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl person- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: högre Kvalitet, ökad Kapacitet och förbättrad Konkurrenskraft.

Regeringens övergripande nationella mål för klimatpolitiken innebär att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det är av största vikt att det finns kunskap om transporternas roll i samhället och att det därtill finns en politisk vilja och ett politiskt mod att fatta de avgörande besluten. Ökade persontransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att nå klimatmålen.

Målen från klimatmötet i Paris i november 2015 är tydliga. Den globala uppvärmningen ska hållas under 2 grader och ansträngningar ska göras för att begränsa uppvärmningen så att den inte överstiger 1,5 grader.

Arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsystemet riskerar att misslyckas om vi inte genomför rätt åtgärder, både i det korta och långa perspektivet. Klimatmålen för Sverige i allmänhet och för transportsektorn i synnerhet innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en nivå nära noll. Det kräver en förändring av vårt förhållningssätt till transporter, logistik och planering. Utsläppen från transportsektorn behöver minskas samtidigt som transportsystemet måste effektiviseras. Bland annat kan det ske genom att en ökad andel av persontransporterna flyttas över till järnväg från andra mindre klimatsmarta transportslag.

Med ett globalt avtal för minskade utsläpp har vi förbundit oss att vidta långtgående åtgärder. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transportarbetet. Energieffektivare fordon och en ökad andel förnyelsebara bränslen kan dämpa eller till och med vända den negativa trenden, men det kommer inte att räcka. Bland annat krävs styrmedel.

Från svensk sida har vi möjligheten att vara föregångare i klimatarbetet. Eftersom Sverige och EU har mycket ambitiösa klimatmål blir den logiska slutsatsen att det bästa sättet att möta det kraftigt ökade transportbehovet och de strikta miljömålen är att investera i infrastruktur för de mest energieffektiva transportslagen och tillhandahålla relevanta styrmedel.

Miljömålsberedningen föreslår ett nytt mål för klimatpolitiken avseende inrikes transporter: senast år 2030 ska utsläppen vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå. Det är ett mycket ambitiöst mål som vi från järnvägssektorn välkomnar och kommer arbeta med all kraft för att uppnå.

Det är nu hög tid att prioritera implementering av de klimatmål och tänkta åtgärder som redan uppställts för transportsektorn. Beslutsamheten från Paris måste prägla samhällets prioriteringar framöver, inte ”business as usual”. Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den.

Vi uppfattar att flygresor idag är subventionerade jämfört med andra transportslag. Flyget bör stå för sina klimatkostnader på samma sätt som t ex järnvägstransporter. Ett skifte från fossila till förnybara drivmedel borde vara möjligt inom flygsektorn men vi kan inte se att (differentierade) avgifter skulle hindra en sådan utveckling. Lösningar som enbart gäller den svenska marknaden är visserligen mindre effektiva än vad som skulle kunna uppnås globalt, på EU-nivå eller i bilaterala samarbeten. Dock kan ett antal EU-medlemsstater – ett kluster av likasinnade, inklusive bl a Tyskland som redan har infört en flygskatt – överväga att göra gemensam sak inom området bränsleskatter och flygskatter.

Mot denna bakgrund instämmer vi i betänkandets förslag om införande av flygskatt.

Stockholm den 24 februari 2017

Björn Westerberg, VD
Branschföreningen Tågoperatörerna

Gustaf Engstrand
Branschföreningen Tågoperatörerna