

Swedish Aerospace Industries
Mats Palmberg
C/O Saab AB
Business Area Aeronautics
SE – 581 88 LINKÖPING - Sweden

REMISSVAR 2017-02-28 FI2016/04305/S2

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Betänkandet SOU2016:83 En svensk flygskatt

FI2016/04305/S2

Sammanfattning

Swedish Aerospace Industries (SAI) avvisar utredningens förslag på flygskatt. SAI anser att utredningens förslag till flygskatt ej har en påtaglig klimatstyrande effekt och därmed inte bidrar till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* uppnås. Vidare anser SAI att utredningen ej beaktar den internationella aspekten av flygets klimatpåverkan och den roll svensk flygindustri har, och kan ha, i en global omställning av flyget. Fortsatta satsningar för att främja svensk flygforskning, demonstrationsinsatser för svensk teknik och fortsatt svenskt deltagande i internationella forskningsprogram för flygteknik är istället konkreta insatser som kan göra skillnad. Ny svensk teknik ger betydligt större nytta för klimatet än en flygskatt. Därtill känner SAI:s medlemmar en oro att föreslagen flygskatt kan ha en negativ påverkan på företagens konkurrenskraft och tillgänglighet.

Sverige är en stor flygindustrination

Svensk flygindustri har sekellånga rötter och är idag internationellt framstående. Branschen i Sverige har sitt ursprung inom försvarsindustrin men är idag även en framstående aktör inom civil flygkomponenttillverkning. I Sverige domineras den civila flygindustrin av Saab AB (Saab) och GKN Aerospace Engine Systems (GKN) vilka sysselsätter en stor del av branschens cirka 7500 anställda i Sverige, och Sverige har en stor andel sysselsatta inom industrin jämfört med andra länder i Europa. Saab är tillverkare av strukturdelar och komponenter till flygkroppar. GKN är tillverkare av motorkomponenter. Gemensamt för de båda företagens flygverksamhet är att de har en stark miljöteknikprofil. Genom nya material och tekniker bidrar respektive företags produkter till lägre vikt, luftmotstånd, ökad effektivitet vilket bidrar till lägre bränsleförbrukning och i slutändan en lägre klimatpåverkan från flyget. Båda företagen verkar på en global marknad som underleverantörer till de stora flygplanstillverkarna och företagens produkter och teknik återfinns i de flesta stora moderna passagerarflygplan på marknaden idag. Såväl Saab som GKN är partners på hög nivå inom det Europeiska flygforskningsprogrammet Clean Sky och har deltagit i en rad framgångsrika projekt som lett till kommersiella tillämpningar med ny teknik.

Clean Sky

Clean Sky är ett forsknings- och utvecklingsprogram för luftfart inom EU. Syftet är att bidra till att minska flygets utsläpp av CO₂, NO_x och buller samt utveckla en grön produktlivscykel. Clean Sky finansieras i ett privat-offentligt partnerskap och är en av de stora källorna till EU finansiering av svensk flygforskning. Västra Götalandsregionen och Region Östergötland har tecknat ett samarbetsavtal med Clean Sky som möjliggör ytterligare satsningar inom området. En andra omgång av programmet, Clean Sky2 genomförs nu.

Teknikutveckling är den främsta faktorn för hållbart flyg

Exportandelen är mycket hög för svensk civil flygindustri och i princip alla produkter exporteras på en global marknad. Därmed får teknikförbättringar genomslag i ett globalt perspektiv.

Svensk flygindustri har ett stort engagemang i att minska flygets miljöpåverkan där också ekonomin för slutanvändarna, flygbolagen är en stark drivkraft. Idag utgör bränslekostnaden uppemot hälften av kostnaden för en modern flygresa. Teknikutvecklingen har därmed strävat efter en minskad bränsleförbrukning och ökad effektivitet för flygplanen och därmed bättre ekonomi för flygbolagen. Den årliga effektiviseringen ligger runt 2% lägre förbrukning och utsläpp per passagerar-km och flygorganet IATA uppskattar att de senaste 50 åren har bränsleanvändning och koldioxidutsläpp per passagerare minskat med 70 procent.

Livscykeln för ett passagerarflygplan är mycket lång, och kan från det att flygplanet först sätts i trafik fram till dess att sista exemplaret tas ut trafik uppgå till runt 50 år. Detta innebär att teknikförbättringar i nya flygplan spelar en stor roll ur ett längre tidsperspektiv. Idag följs ett flertal olika teknikspår för att kontinuerligt öka effektiviteten i flygplanen.

Inom ramen för detta har svensk flygindustri genomfört ett stort antal projekt, t.ex. utvecklingen av en Geared Turbo Fan-demonstrator tillsammans med en av de ledande internationella motortillverkarna för att skapa en snålare motor.

I Clean Sky har Saab bl.a. utvecklat en ny flygplansvinge med integrerad framkant som möjliggör laminär strömning, vilket i sin tur minskar luftmotståndet och ger en betydande bränslebesparing.

Föreslagen skatt har liten effekt, export av tekniken stor.

Den enligt utredningen föreslagna flygskatten ska betalas för passagerare som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Det finns här inga krav på bästa teknik, koppling till flygresans direkta avstånd eller tid, flygplanets prestanda eller miljöpåverkan eller på bränslet. En schablonskatt sätts utifrån olika typer av avstånd. Skatten är därmed en skatt på flygresan i sig och ej

riktad mot den miljöpåverkan som flygresan orsakar. Utredningen gör uppskattningen att skatten endast ger begränsade effekter på klimatet med en förväntad reduktion om 0,08-0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Detta är en liten påverkan på de ca 11 miljoner ton koldioxidekvivalenter som svenskarnas flygresande ger upphov till.

Utredningen har ett nationellt perspektiv och utgår från svenska flygpassagerares resande. Såväl klimatpåverkan som flygtrafik är emellertid internationella företeelser. Den globala flygtrafiken spås enligt de flesta prognoser öka kraftigt under kommande år, och fram till år 2035 finns ett behov av ca 35 000 nya flygplan. Ny teknik i denna flygplansflotta kan åstadkomma avsevärda skillnader i minskad klimatpåverkan.

Exempel

Två konkreta exempel är:

- de nya flygmotorer med s.k. Open Rotor teknik som nu demonstreras i Clean Sky och där svenska GKN utvecklat lättviktskomponenter och som beräknas få genomslag till 2030. Denna nya teknik innebär minskad bränsleförbrukning med ca 15-20 procent. En sådan besparing på den globala kommersiella flygplansflottan skulle innebära en utsläppsminskning på 120 miljoner ton koldioxid med hjälp av svensk teknik och forskning.¹

- den nya vingteknologi med sk laminärströmning som nu demonstreras i Clean Sky där Saab utvecklat en ny vinge inkl byggsätt som ger absolut slät yta vilket är en förutsättning för att åstadkomma laminärströmning. Med denna typ av vinge kan luftmotståndet minskas med 6-10% vilket motsvarar lika stor del i minskad bränsleförbrukning. En sådan besparing skulle på motsvarande sätt innebära en utsläppsminskning på omkring 60 miljoner ton koldioxid.

- värt att notera är att då dessa två teknologier inkl nya system som möjliggör optimering av flygbanan för minskad bränsleförbrukning kan ge upp mot 40% minskade utsläpp av koldioxid om det integreras på helt nytt flygplan. Det motsvarar 240 miljoner ton koldioxid med hjälp av teknik från Saab, GKN och övriga parter i Clean Sky.²

Industrins syn på en flygskatt

SAI avvisar utredningens förslag till flygskatt. Historiskt har bränslepriserna varit den avgörande drivkraften mot snålare och effektivare flygplan och minskade utsläpp. Denna effekt har kommit att stärkas av ett ökat miljömedvetande och en strävan från flygbolagen att investera i moderna och effektiva flygplansflottor. Den föreslagna flygskatten har i sammanhanget en svag styrande effekt och ger inga incitament till ny

¹ Antagandet bygger på IATA:s prognoser för tillväxt i kommersiell flygtrafik och förbrukning av flygbränsle.

² Resultat från Clean Sky Technology Evaluator.

teknik, ökad effektivitet eller hållbarare bränslen. Skatten är utformad mot resandet i sig och dess främsta effekt antas bli ett minskat resande. Samtidigt pågår en stark global trend mot ökat flygresande med en fördubbling de närmsta 20 åren. En svensk flygskatt med dess marginella effekter framstår i sammanhanget som symboliskt.

Sverige har en flygindustri som är starkt engagerad i ny teknik och minskad miljöpåverkan. Industrin har en lång och framgångsrik historik av privat-offentlig samverkan inom forskningen och medverkan i flygforskning såväl nationellt som internationellt med konkreta resultat. Om Sverige vill adressera flygets klimatpåverkan så torde internationella styrmedel och främjandet av ny teknik vara det mest effektiva angreppssätten.

En svensk flygskatt försvårar för näringslivet

SAI:s medlemsföretag kännetecknas av en komplex och kunskapsintensiv verksamhet med ett stort beroende av personer med nyckelkompetens eller nyckelpositioner inom verksamheten. Företagen är spridda över hela landet med huvudverksamheter i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Kiruna, Trollhättan och Linköping och har samtidigt en omfattande internationell koppling till kunder, leverantörer och viktiga fora. God tillgänglighet för såväl inrikesflyg som internationella flyglinjer är därför av stor vikt. En skatt som lägger en kostnad på resande riskerar försvåra utbytet mellan företagen, inom företagen och mellan andra aktörer inom branschen och kan då således ha en negativ inverkan på företagens konkurrenskraft och tillgänglighet.

Om SAI:

Swedish Aerospace Industries är branschorganisationen och intresseföreningen för den Svenska civila flyg- och rymdindustrin. I föreningen ingår de ledande företagen inom den Svenska civila flyg- och rymdbranschen. Medlemmarna utgörs idag av GKN Aerospace, OHB Sweden, Omnisys Instruments, Ruag Space, Saab, SSC, ÅAC Microtec och företräder en bredd av industriverksamhet kopplad till flyget och rymden, liksom den tekniska och innovativa framkanten inom branschen.