

2024-06-24

SFSA HOLDING KB

ReFuelEU Aviation

- REMISSVAR: REMISSVAR PROMEMORIAN SÄNKT FLYGSKATT  
DNR Fi2024-01009

#MobilityStrategy  European Commission | Mobility and Transport

**Till:**

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

fi.remissvar@regeringskansliet.se  
tina.svensson@regeringskansliet.se.

Stockholm 24 juni 2024

**Ref** Fi2024-01009

## Remissvar Promemorian Sänkt flygskatt

SFSA Holding KB har tagit tillfället i akt att såsom delaktig i flygbranschen i Sverige avge yttrande över rubricerad promemoria och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan.  
Dnr Fi2024-01009

### SFSA Holding KB sammanfattning av synpunkter

- SFSA Holding KB vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt behovet av en effektiv politik för att stödja detta arbete.
- SFSA Holding KB tillstyrker förslaget om att sänka flygskatten men anser att skatten bör avskaffas helt.
- Skatter som införts med miljöargument måste vara ändamålsenliga och ha avsedd styrefekt. Regeringen bör rensa i styrmedelsfloran och avskaffa miljöskatter som har begränsad eller ingen miljöstyrning. Flygskatten är exempel på en fiskal skatt som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning.
- Att ta steget fullt ut och avskaffa flygskatten skulle ytterligare stärka konkurrenskraften för flygplatser och flygföretag som är verksamma i Sverige, samt bidra till förbättrad tillgänglighet.

### Grunder för förslagen

Efter genomgång av promemorian konstaterar vi, precis som Transportföretagen Flyg, att det föreslås att skattebeloppen avseende flygskatten halveras relativt de skattebelopp som skulle ha gällt för 2025 utifrån en prognos över den allmänna prisutvecklingen.

De tre skattebeloppen skulle efter halvering vara 39, 162 respektive 259 kr per passagerare och variera mellan länder på samma vis som hittills. Förenklat gäller att ju mer avlägsen slutdestination, desto högre belopp.

Flygskatten infördes med syftet att minska flygets klimatpåverkan. Sedan införandet av flygskatten har reglerna i uppsläppshandelsdirektivet skärpts, bl.a. gällande utfasningen av den fria tilldelningen av utsläppsrättigheter i utsläppshandelsystemet ETS<sup>1</sup> och EU har antagit förordningen RefuelEU Aviation<sup>2</sup> avseende krav på inblandning av hållbara bränslen för flyget.

Därutöver drabbade covid-19-pandemin flygsektorn hårt med ekonomiska svårigheter som följd och återhämtningen har inte skett i samma takt som i andra delar av Europa.

Mot denna bakgrund, och för att inte ytterligare försämra konkurrenssituationen för de svenska flygföretagen och tillgängligheten, föreslås att flygskatten sänks.

<sup>1</sup> EU Emissions Trading Systems

<sup>2</sup> Förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

**Address**  
SFSA Holding KB  
Box 29002  
SE-100 52 STOCKHOLM  
SWEDEN

**Phone**  
+46-(0)709 - 39 39 15

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Website(s)**  
[www.sfsaflightssupport.aero](http://www.sfsaflightssupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**Bankgiro**  
360-6027

**Bank**  
SEB

**IBAN**  
SE725000000052731014229

**BIC**  
ESSESESS

Förslaget om sänkt flygskatt bedöms av både oss och Transportföretagen Flyg, som väntat, leda till lägre biljettpreiser för resenärer och med anledning av detta ökad efterfrågan på flygresor och även förbättra flygföretagens konkurrenssituation.

Antalet avresande resenärer från svenska flygplatser förväntas öka med ca 1,7 procent med anledning av sänkningen av flygskatten.

Sänkningen av flygskatten beräknas innebära minskade skatteintäkter om 0,87 mdkr för 2025, 0,91 mdkr för 2026 och 0,94 mdkr för efterföljande år.

Mot bakgrund av konkurrenssituationen för svenska flygföretag och vikten av god tillgänglighet anses det angeläget att flygskatten sänks så fort som möjligt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

## Synpunkter

### Allmänna synpunkter

SFSA Holding KB står bakom det svenska målet om netto noll utsläpp till 2045 och driver på för att hela EU ska vara klimatneutralt 2050. En förutsättning för all framgångsrik klimatpolitik är att den inte slår mot konkurrenskraften eller underminerar stödet för politiken.

SFSA Holding KB vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt att politiken behöver vara effektiv för att stödja detta arbete. Vidare är det viktigt med långsiktiga och förutsebara skatteregler som möjliggör att företag gör investeringar i miljöfrämjande teknik som stärker svensk konkurrenskraft i den gröna omställningen.

### Sänkt flygskatt är absolut inte tillräckligt

SFSA Holding KB tillstyrker att flygskatten sänks i enlighet med promemorian förslag. Dock anser SFSA Holding KB, som vi delar med Transportföretagen Flyg och som tidigare har framförts, att flygskatten aldrig någonsin borde ha införts då den är en dysfunktionellt utformad miljöskatt som inte ger incitament till ökad energieffektivitet eller minskad användning av fossila bränslen överhuvudtaget alls.

Förvisso delar SFSA Holding KB analysen i promemorian att flygskatten är negativ för det svenska flygets konkurrenskraft. Mot bakgrund av detta är det anmärkningsvärt att det bedöms som lämpligare att sänka skatten som införts som en miljöskatt, jämfört med att avskaffa skatten, med hänvisning till de skatteintäkter som flygskatten ger.

Nationella åtgärder måste ge efter för EU:s initiativ för att minska utsläppen från flyg. Inget utrymme för dubbla mått. Och EU:s åtgärder kommer att driva kostnaderna till en nivå där nationella extra bördor blir omöjliga att bära för industrin. Flygskatten har dessutom ingen direkt effekt för att minska utsläppen eller att stimulera till ett hållbart flyg. Det enda flygskatten gör som "skatteskat" är att dra mer pengar ifrån den svenska flygsektorn till staten med skadliga effekter på konkurrenskraften som följd.

Det skrevs till och med in i det så kallade Januariavtalet att skatten skulle tas bort när "andra system" för att betala för utsläppen finns.

Nu finns det ett så kallat "andra system" vilket har fått benämningen "Fit for 55" som har tagit ett tydligt grepp om omställningen med skärpt utsläppshandel inom EU ETS och en inblandningsplikt av hållbart flygbränsle inom **ReFuelEU Aviation**.

John Hassler, professor i nationalekonomi med fokus på klimatkonomi presenterade nyligen sin utredning hur väl Sveriges klimatstrategi passar in i EU:s stora klimatpaket Fit for 55.

Han lyfter fram att skatt på flyg inom EU inte påverkar utsläppen av koldioxid eftersom dessa är inkluderade i EU:s utsläppshandelssystem.

– "Det är en brist att skatten är utformad som en skatt på flygstolar och inte relaterad till utsläppen, vilket snedvrider incitamenten".

**Address**  
SFSA Holding KB  
Box 29002  
SE-100 52 STOCKHOLM  
SWEDEN

**Phone**  
+46-(0)709 - 39 39 15

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Website(s)**  
[www.sfsaflightssupport.aero](http://www.sfsaflightssupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**Bankgiro**  
360-6027

**Bank**  
SEB

**IBAN**  
SE725000000052731014229

**BIC**  
ESSESESS

John Hassler menar att Sverige inte kan påverka utsläppen inom EU:s utsläppshandelssystem och att utsläppsbeskränningar bör läggas på så hög nivå som möjligt.

– "Och det är därför det är så bra att EU nu har fattat beslut om tillräckliga styrmedel när det gäller utsläpp av koldioxid.

– Det bästa är ju att hantera utsläppen på EU-nivå, om man inte kan ha det på global nivå".

John Hassler betonar att flyget betalar för sina kostnader för infrastrukturen i luften och på marken. Detta betalas genom avgifter på flygbolagen som de i sin tur tar in genom passagerarna.

Av satsningar på utveckling av statens infrastruktur går närmare 60 procent till järnväg, kring 40 procent till väg, 2 procent till sjöfart och mindre än 0,5 procent till flyg.

Flygskatten:

- blir särskilt ineffektivt när det blir billigare att flyga från andra länder.
- är ingen klimatskatt då den inte styr på utsläpp. Den styr på fenomenet.
- finansierar inte flygsektorns omställning.
- är exempel på en fiskal skatt som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning
- var olämplig redan när den infördes och pengarna hade istället kunnat finansiera flygets omställning.
- har sedan den infördes dragit in nära sex miljarder kronor till statskassan från svenska passagerare. Det är pengar som flygnäringen gått miste om och som hade kunnat användas för att finansiera flygets omställning.
- är enligt Runar Brännlund, professor emeritus på Handelshögskolan vid Umeå universitet politisk så kallad "greenwashing".

Framöver kommer flygsektorns kostnader öka markant, visar beräkningar från Transportföretagen. Indexuppräknings av flygskatten, betalningen för utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem- EU ETS<sup>3</sup>, EU:s inblandningsplikt för flygbränsle (ReFuelEU Aviation<sup>4</sup>), kommer att medföra kostnadsökningar för det svenska flyget på minst 3,7 miljarder kronor år 2026 och 5,6 miljarder kronor år 2030 i jämförelse med år 2019.

– Även om sänkningen av flygskatten kan innebära minskat skattetryck på cirka 870 miljoner kronor står branschen inför enorma kostnadsökningar som måste absorberas av flyget. Vi hissar röd flagg för alla styrmedel som inte bidrar till flygets omställning och där hör helt enkelt inte flygskatten hemma.

I vårändringsbudgeten lade regeringen fram en satsning på 1 miljard 35 miljoner kronor för att undvika de kraftiga avgiftshöjningar för flygbolagen inom det så kallade GAS-systemet<sup>5</sup> som annars hade behövts.

– Det är naturligtvis välkommet, men här handlar det ju om att täcka ett pandemiunderskott, som inte flygets framtida passagerare ska behöva bära.

Det är absolut ingen kompensation till flygbolagen, som en del vill få det att framstå som.

De här pengarna kommer att användas för att balansera det gemensamma avgiftsutjämnings-systemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, och inte till flygbolagen.

<sup>3</sup> EU Emissions Trading System (EU ETS)

<sup>4</sup> The main objective of the RefuelEU aviation initiative, as a key part of the EU's Fit for 55 package, is to increase both demand for and supply of sustainable aviation fuels (SAF), which have lower CO2 emissions than fossil fuel kerosene, while ensuring a level playing field across the EU air transport market..

<sup>5</sup> Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, GAS

**Address**  
SFS Holding KB  
Box 29002  
SE-100 52 STOCKHOLM  
SWEDEN

**Phone**  
+46-(0)709 - 39 39 15

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Website(s)**  
[www.sfsaflightssupport.aero](http://www.sfsaflightssupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**Bankgiro**  
360-6027

**Bank**  
SEB

**IBAN**  
SE725000000052731014229

**BIC**  
ESSESESS

## Slutligen

Skatter som införts med miljöargument måste vara ändamålsenliga och ha avsedd styreffekt. Mot bakgrund av detta är det viktigt att regeringen, i syfte att upprätta tilltron till miljöskatter, rensar upp i styrmedelsfloran och avskaffar skatter som har införts med miljöargument men som har begränsad eller helt saknar miljöstyrning.

Flygskatten är ett tydligt exempel på en fiskal skatt som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning.

Att ta steget fullt ut och därmed avskaffa flygskatten till fullo skulle ytterligare stärka konkurrenskraften för flygplatser och flygföretag som är verksamma i Sverige samt bidra till förbättrad tillgänglighet.

Vidare skulle ett avskaffande innebära att den administrativa bördan minskar för såväl berörda företag som myndigheter.

Med vänliga hälsningar,



CEO  
SFS Holding KB

*SFS Holding KB är ett flygkonsult- och flygrådgivningsföretag i samverkan med övriga flygbranschen inklusive Transportstyrelsen, LFV AB, Trafikverket, Transportföretagen Flyg, Föreningen Svenskt Flyg, ACR AB, FlyGreenFund, LATA, mfl.*

*SFS Holding KB är officiell remissinstans för flygbranschen i Sverige hos Landsbyggs- och Infrastrukturdepartementet, LFV AB, Trafikverket, Transportstyrelsen, mfl.*

Utöver detta är SFS Holding KB medlemmar i

- Landsbyggs- och Infrastrukturdepartementets Luftfartsråd
- Medlemmar i Transportstyrelsen-Luftfart Branschråd
- Transportföretagen - Drömnätverket

*SFS Holding KB driver en tjänst för piloter under namnet SFS Flight Support med uppgifter om flygplatser i Sverige, inklusive tillgång till AIP tillbandahållen av LFV AB. Tjänsten innehåller även möjligheter att boka hotellrum, hyrbilar och transfer samt flygresor via partners. Vi har över 6 miljoner registrerade användare till denna tjänst spridda över hela Europa. Dessa representerar bland annat flygplansägare, piloter och flygoperatörer.*

**Address**  
SFS Holding KB  
Box 29002  
SE-100 52 STOCKHOLM  
SWEDEN

**Bankgiro**  
360-6027

**Phone**  
+46-(0)709 - 39 39 15

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Bank**  
SEB

**Website(s)**  
[www.sfsflightssupport.aero](http://www.sfsflightssupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**IBAN**  
SE725000000052731014229

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**BIC**  
ESSESESS