

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Er referens/dnr: Fi2024/01009

2024-06-23

Remissvar av promemorian Sänkt flygskatt

Norwegian Air Shuttle (Norwegian) har beretts tillfälle att ge yttrande till promemorian om sänkt flygskatt. Nedan finns Norwegians remissvar och vi vill även hänvisa till yttrande från Transportföretagen Flyg (Svenska Flygbranschen) som vi som medlem stödjer fullt ut.

Sammanfattning

Det är mycket positivt att det nu finns ett förslag om att halvera flygskatten, men den bör tas bort helt eftersom den försvårar omställningen och snedvrider konkurrensen inom flyget som verkar på en internationell marknad. Styrmedel ska bidra till klimatomställning. Flygskatten infördes 2018 i syfte att minska flygets klimatpåverkan men en skatt på resor bidrar inte till att minska utsläppen, utan bara till dyrare flygbiljetter och försämrad tillgänglighet. Efter att flygskatten infördes har flera linjer flyttat till andra länder. Att minska utsläppen för flyget är nödvändigt och en förutsättning flygets framtid men en flygskatt leder inte till lägre utsläpp. Med tydliga klimatmål och regelverk på EU-nivå (Fit for 55 och ReFuelEU Aviation) bör nationella styrmedel som flygskatten tas bort helt för att undvika dubbelreglering och dubbla avgifter. Med en slopad flygskatt frigörs resurser till omställningen mot både ett hållbart flyg och till ökad tillgänglighet.

Kort om Norwegian

Norwegian är ett av Europas ledande flygbolag med starkt fäste i Sverige och Norden (inklusive ett svenskt AOC, Air Operator Certificate). Norwegian har ett omfattande linjenät och erbjuder drygt 340 linjer till över 130 destinationer i Europa. Under 2023 transporterade bolaget närmare 21 miljoner passagerare. Att bidra till ett hållbart flyg är en av Norwegian's största prioriteringar och målet är att minska utsläppen med 45 procent till 2030.

Sverige har tappat i tillgänglighet

Pandemin drabbade flygbranschen extremt hårt. Flera flygbolag gick i konkurs och många flygbolag kämpar fortfarande med återhämtning och överlevnad. I både Danmark och Norge har återhämtningen för flyget gått snabbare än i Sverige. Där finns ingen flygskam och flyget prioriteras högt. Flyget bör prioriteras även i Sverige och bra flygförbindelser är en förutsättning för att korta avstånden mellan människor och marknader. Flygskatten har resulterat i sämre tillgänglighet. Flyget behövs och är viktigt för Sverige men utvecklingen av flyget i vårt avlånga land med stora avstånd är långt under genomsnittet i Europa.

Flygskatten leder till dubbelbeskattning

Skatter och avgifter påverkar en redan hårt drabbad bransch och flygskatten är inget undantag. Ända sedan flygskatten infördes 2018 har den genererat cirka sex miljarder kronor till statskassan men inte en enda krona har gått till omställningen av flyget. Flygskatten har resulterat i att flera linjer flyttat till andra länder, framför allt till Danmark. Med färre direktlinjer till och från Sverige ökar avståndet till världen samtidigt som konkurrenskraften försämras för flygbolag som flyger i Sverige.

Vidare snedvrider flygskatten konkurrensen inom flyget. När det blir dyrare att flyga till och från Sverige är det mer kostnadseffektivt att flytta linjer till andra länder med lägre avgifter och skatter. För inrikestrafiken är det ännu dyrare eftersom man betalar flygskatt på både ut- och hemresa. Det gör det än mindre attraktivt att flyga inrikes vilket resulterat i en begränsad tillgänglighet med flyg på inrikes resor.

Flyget måste, liksom andra transportslag och industrier, minska sina utsläpp. Totalt står flyget för cirka två till tre procent av de globala utsläppen av växthusgaser. Flygskatten infördes i syfte att minska flygets klimatpåverkan men den har ingen koppling till faktiska utsläpp. Det är inte en skatt på utsläpp utan på själva resan.

Flygskatten leder dessutom till dubbelbeskattning eftersom flyget redan betalar för sina utsläpp via EU:s handelssystem för utsläppsrätter EU-ETS och globalt via

CORSIA. Med Fit for 55 och ReFuelEU Aviation införs från och med nästa år krav på gradvis ökad inblandning av fossilfria flygbränslen. Reduktionsplikten innebär att flygbolagen betalar för en obligatorisk inblandning av fossilfria bränslen som leder till faktiska utsläppsminskningar.

Konkurrensneutral lagstiftning

Konkurrensneutralitet av regelverk inom EU behöver öka. Styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan bör koordineras och harmoniseras med motsvarande lagstiftning på EU-nivå så att dubbelreglering undviks.

Flyget är i allra högsta grad internationellt och verkar på en mycket hårt konkurrensutsatt marknad med låga marginaler. Alla skatter och avgifter påverkar flygbolagen och med regelverk på EU-nivå för att minska utsläppen finns det inget behov av nationella styrmedel som den svenska flygskatten.

Sverige behöver öka tillgängligheten till och från samt inom Sverige eftersom det bidrar positivt till landet i form av ökad turism, att fler affärer görs och att fler jobb skapas. Med en slopad flygskatt ökar förutsättningarna för både ett mer hållbart flyg och förbättrad tillgänglighet.

Med vänlig hälsning,

Charlotte Holmbergh

Director of Communications and Public Affairs

charlotte.holmbergh@norwegian.com

Norwegian Air Shuttle /Norwegian Air Sweden

Office One, Tornvägen 19 A

190 60 Stockholm Arlanda