



Finansdepartementet Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Referens:

Fi2024/01009

2024.06.24

Remissvar

SAS bedriver idag flygtrafik på tolv flygplatser i Sverige, varav den största delen av trafiken utgår från Arlanda. SAS har under en normal dag cirka 200 avgångar till/från och inom Sverige samt står för drygt 30 procent av Sveriges flygkapacitet.

SAS avger härmed vårt remissvar avseende förslag om en halvering av den svenska flygskatten.

SAS synpunkter i korthet:

- *SAS tillstyrker regeringens förslag om en halverad flygskatt men anser som tidigare att skatten bör avskaffas till förmån för de EU-gemensamma styrmedel som nu införs som en del av Fit for 55.*
- *SAS anser att harmoniserade internationella styrmedel är nödvändiga för att klara flygets omställning utan att riskera Sveriges och det svenska flygets konkurrenskraft.*
- *Den svenska flygskatten har sedan den infördes medfört betydande kostnadsökningar för det svenska flyget utan att bidra till flygets omställning.*
- *Flygskatten saknar koppling till faktiska utsläpp vilket gör att skatten inte tar hänsyn till exempelvis inbladning av hållbara flygbränslen eller bränsleförbrukningen.*
- *En halvering av flygskatten innebär dock att flygbolag som verkar på den svenska marknaden fortsatt kommer belastas med höga kostnader vilket försvårar bolagens möjlighet att bibehålla och öka tillgängligheten med flyg.*
- *Ett avskaffande av den svenska flygskatten skulle ge regeringen och den svenska flygbranschen möjlighet till kraftsamling för den verkliga omställningen och de investeringar som krävs för att vi ska lyckas nå det fossilfria flyget.*

Bakgrund

Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd där flyget är avgörande för att koppla ihop Sverige och Sverige med omvärlden. Den svenska flygmarknaden var redan innan pandemin hårt pressad av konkurrensen från andra marknader vilket har lett till att tillgängligheten med flyg till, från och inom Sverige reducerats.

Sverige har också utmaningar när det gäller flygets infrastruktur vilket synliggjorts i de senaste årens utredningar avseende Arlanda flygplats och det svenska flygplatssystemet. Tillsammans med ett högt kostnadsläge gör detta att Sveriges möjligheter att konkurrera om flygtrafik försämrats.

Flygskatten infördes 2018 trots kritik från en överväldigande majoritet av remissinstanserna. En stor del av kritiken har handlat om hur flygskatten är utformad, skatten är en punktskatt på flygbiljetter och saknar koppling till faktiska utsläpp.

Flygskatten ger staten skatteintäkter men bidrar inte på något sätt till utveckling och omställning av det svenska flyget. Skatten skapar heller inga incitament för flygbolagen att öka sina investeringar i ny teknik och exempelvis öka sin användning av fossilfria flygbränslen(SAF).

När färre flygbolag väljer att flyga direkt till och från Sverige ökar avståndet till världen samtidigt som konkurrenskraften hos svenska flygbolag försvagas. För näringslivet försämrans konkurrenskraften som en följd av sämre flygtillgänglighet.

Flygskatten idag

Den svenska flygmarknaden har återhämtat sig i betydligt långsammare takt än i våra grannländer. Detta märks framför allt på inrikestrafiken där en mer osäker marknad ytterligare försvagas av element som flygskatten.

År 2024 kan vi konstatera att det inte är uteslutet att delar av Sverige förlorar flygtrafik om vi inte lyckas vända utvecklingen på den svenska marknaden. Detta skulle dels leda till omfattande tillgänglighetsbrist dels riskera att leda till kostsamma lösningar där staten behöver utöka den upphandlade flygtrafiken.

SAS vill också påtala att flyget till följd av pandemin nu drabbas av omfattande kostnadsökningar för flygets infrastruktur till följd av de stora underskott som byggts upp under pandemin. Här har regeringen tagit ett viktigt ansvar när det gäller att avlasta avgiftskollektivet inom ramarna för flygplatsernas kostnader för säkerhetskontrollen(GAS). Trots detta står nu flygbolag i Sverige inför kraftigt ökade kostnader gällande flygplatsavgifter, avgifter för flygtrafikledning samt tillsynsavgifter från våra myndigheter.

Sedan skatten infördes har mycket hänt både gällande flygets omställning samt de gemensamma EU-regelverken kopplat till flyget. Sloandet av det fria uttagandet av utsläppsrätter inom EU ETS samt införandet av ReFuelEU Aviation är två delar som kommer leda till ökade kostnader för det europeiska flyget och som tydliggör att tiden för nationella fiskala styrmedel är förbi.

SAS har sedan tidigare satt upp tydliga mål och åtaganden gällande vårt arbete med att minska flygets klimatpåverkan. Det handlar dels om att kraftigt öka andelen hållbara drivmedel som

används, dels att fortsätta investera i marknadens mest utsläppsnåla flygplan samt att erbjuda våra kunder och samarbetspartners att vara med och bidra till att göra omställningen möjlig.

Slutsats

Sverige har goda förutsättningar att möjliggöra ett hållbart resande med flyg. För att nå dit krävs att regeringen och de svenska myndigheterna samverkar med aktörerna inom den svenska flygmarknaden för att på så sätt tillsammans öka takten i flygets omställning.

Idag saknar Sverige flera av de incitament vi ser från andra länder när det gäller att stimulera produktion av fossilfritt flygbränsle och investeringar i ny infrastruktur. Tillsammans med en fiskal flygskatt skadar detta Sveriges konkurrenskraft och försämrar förutsättningarna för svenska flygbolag att ställa om.

Under det svenska EU-ordförandeskapet var Sverige pådrivande för de EU-gemensamma styrmedel som nu beslutats inom Fit for 55. För att dessa styrmedel ska kunna få effekt utan att skada den svenska tillgängligheten och den svenska flygbranschen krävs att regeringen nu gör upp med kvarvarande nationella styrmedel till förmån för de EU-gemensamma.

Flygets omställning medför stora kostnader för oss som flygbolag och dessa kostnader kommer nu drastiskt öka i och med att åtgärderna inom Fit for 55 börjar få effekt. I det läget är det avgörande att missriktade styrmedel som en nationell fiskal flygskatt nu förpassas till historien.

SAS står till förfogande vid behov av förtydliganden eller ytterligare information.

SAS genom,

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs and Infrastructure Sweden