

Regeringskansliet
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Datum 2024-06-18
SMHI Dnr 2024/1085/5.4.1
Er referens Fi2024/01009

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

Yttrande över remiss om promemorian Sänkt flygskatt

SMHI har tagit del av rubricerade handlingar och har följande synpunkter.

SMHI ser positivt på att Sveriges utsläppsmål harmoniserar med övriga EU för att på sikt minska utsläppen från flyget. Samtidigt är det dock viktigt att de globala utsläppen snabbt minskar. I ett svenskt perspektiv är det extra viktigt då det enligt FN:s klimatpanel IPCC och Parisavtalet är rekommenderat att länder med hög välfärd som historiskt släppt ut en proportionellt stor andel växthusgaser bör visa ledarskap och gå före när det gäller utsläppsminskningar.

Enligt Sveriges långsiktiga klimatmål ska vi senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Europakonventionen har antagit en rad lagförslag, Fit for 55, som syftar till att uppnå klimatneutralitet till 2050, inklusive en 55 % minskning av växthusgasutsläppen till 2030. Målet om klimatneutralitet 2050 innebär en 90 % minskning från transportsektorn. Det i promemorian nämnda utsläppshandelssystemet EU ETS är ett sätt att nå denna ambition.

Fit for 55 ställer stora krav på kraftiga minskningar av växthusgasutsläpp för EU som helhet och för att lyckas krävs att alla EU-länder bidrar. Skatteförslaget i promemorian bidrar till ökade utsläpp jämfört med om skatteförslaget inte införs, och försämrar på så sätt möjligheten för Sverige att klara sitt mål om nettonollutsläpp och klimatneutralitet. Särskilt kan också ökande svenska utsläpp riskera medföra böter och

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 • Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post registrator@smhi.se

SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17
601 76 Norrköping

SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.
753 40 Uppsala

SMHI

Besöksadress Göteborgseskaderns plats 3
426 71 Västra Frölunda

en samhällsekonomisk kostnad för Sverige. Konsekvenserna av detta behandlas inte i promemorian.

Ökad flygtrafik kräver snabbare och större omställning

Flygets utsläpp kan minskas genom ett mer effektivt transportarbete (mindre flygande, mer välfyllda flygplan), annat bränsle (större andel biobränslen alternativt el) samt bättre teknik (bättre flygplan/trafikledning). Alla bitarna kommer sannolikt att behövas¹. Enligt förslaget i promemorian görs bedömningen att antalet flygresor kommer öka de kommande åren. Ett ökat antal flygresor i närtid kommer leda till krav på en större och snabbare omställning framöver då utsläppen skall ner mot noll. Promemorian saknar konsekvensanalys och diskussion kring hur en sådan framtida omställning kan se ut eller hur den kan komma att påverka samhället. SMHI anser att det är av största vikt att en sådan analys utförs.

Effekter som inte begränsas av EU ETS

Flygtrafiken till eller från destinationer utanför det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EEA) ingår inte i EU ETS. Ökade växthusgasutsläpp genom ökad utomeuropeisk flygtrafik till följd av en skattesänkning skulle alltså inte kontrolleras av begränsningar inom EU ETS. Att EU:s totala växthusgasutsläpp kontrolleras av EU ETS är ett argument som hålls fram i promemorian till fördel för den föreslagna skattesänkningen, men argumentet är inte giltigt för utomeuropeiskt flyg. SMHI saknar en utredning och analys av hur utsläppen från dessa flygresor ska begränsas tillräckligt snabbt och effektivt för att Sveriges klimatmål ska nås.

Icke-koldioxideffekter har globalt sett en inverkan på klimatet i samma storleksordning som koldioxid². Dessa effekter begränsas inte direkt av EU ETS.

Det är även viktigt att ta den ackumulativa effekten i beaktande; koldioxid ackumuleras i klimatsystemet och påverkar därför klimatet under mycket lång tid (århundraden eller mer).

Beräkningar av klimateffekter

I tabell 3, sid 10, är "Egna beräkningar" angiven som källa för hur beräkningar av klimateffekter tagits fram. Det behövs en redovisning eller referens för att förstå vad som ligger till grund för beräkningarna.

Luftföreningar och bullerstörningar

På sid. 11 i promemorian framgår att luftföreningsnivåer och bullerstörningar förväntas öka i takt med ökad flygtrafik. SMHI saknar en analys och förslag till åtgärder för att detta inte ska leda till ökad ohälsa i befolkningen. I analysen bör ingå vilken ökning av utsläpp, luftföreningshalter samt hälsoeffekter på befolkningen och kostnader för dessa förslaget förväntas medföra. Det är viktigt att också den ökade trafiken till och från flygplatser beaktas.

¹ Bergero, C., Gosnell, G., Gielen, D. et al. Pathways to net-zero emissions from aviation. Nat Sustain 6, sid. 404–414 (2023).

² IPCC. J.E.Penner, D.H.Lister, D.J.Griggs, D.J.Dokken, M.McFarland (Red.). Aviation and the Global Atmosphere, sid. 373. Cambridge University Press, Cambridge, UK (1999).

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 • Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post registrator@smhi.se

SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17
601 76 Norrköping

SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.
753 40 Uppsala

SMHI

Besöksadress Göteborgseskaderns plats 3
426 71 Västra Frölunda

Generaldirektör Håkan Wirtén har beslutat i detta ärende efter föredragning av Maria Norman och Magnus Joelsson. I beredningen har även Erik Kjellström och Cecilia Bennet deltagit. Avdelningschef Magnus Rödin har deltagit vid den slutliga handläggningen.

För SMHI

Håkan Wirtén
Generaldirektör

Maria Norman
Fil. dr. meteorologi

Magnus Joelsson
Fil. dr. fysikalisk kemi