



Stockholm 2024-06-24

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

Ref: Fi2024/01009

## Remissvar på promemorian Sänkt Flygskatt (Fi2024/01009) från Braathens Regional Airlines (BRA) AB

### Inledning

Braathens Regional Airlines (BRA) AB är ett medlemsföretag i Transportföretagen Flyg, en bransch- och arbetsgivarorganisation för flygbranschen. Transportföretagen Flyg har inkommit till Finansdepartementet med ett remissvar "Remissvar på promemorian Sänkt Flygskatt (Fi2024/01009) från Transportföretagen Flyg" som BRA står bakom till fullo varför detta remissvar endast innehåller kompletteringar.

### Sammanfattning

Omställningen till lägre klimatpåverkande utsläpp är oerhört viktigt och prioriterat genom hela vår verksamhet. Vi arbetar oförtrutet för att så kostnadseffektivt som möjligt realisera vår ambition om att nå netto noll snarast möjligt.

Vi har vid flertalet tillfällen anfört att vi **anser** att flygskatten helt saknar klimatstyrande effekt. Inom respektive skattesats blir kostnaden per kilo klimatpåverkande utsläpp högre desto lägre den faktiska klimatpåverkan är från en passagerares flygresa. Ytterligare en konsekvens blir att flygskatten inte premierar aktiva affärsbeslut som reducerar våra passagerares klimatpåverkan. Detta gäller alltså om flygskatten halveras.

Flyget har deltagit i det europeiska utsläppshandelsystemet (EU-ETS) sedan 2012. Förutsättningarna i EU-ETS har och fortsätter att påtagligt skäpas och kompletterats, inom kort, med ett inblandningskrav avseende SAF (Sustainable Aviation Fuels).

Ofta anförs att flygskatten behöver komplettera EU:s styrmedel då de inte adresserar; klimatpåverkan från flyg som trafikerar destinationer utanför EU, trots det globala styrmedlet CORSIA, samt; övrig klimatpåverkan än koldioxidutsläppen, den så kallade höghöjdseffekten.

Vidare anförs att flygskatten inte, i motsats till vår uppfattning, snedvrider konkurrensen mellan flygbolag som primärt trafikerar inrikes visavi flygbolag som primärt (eller uteslutande) trafikerar utrikes. Argumentet är att det är samma förutsättningar för alla flygbolag oavsett deras trafikprogram, men man ska erinra att kostnader av detta slag, generellt sett, inarbetas i ett flygbolags samlade kostnadsmassa. Således kommer det flygbolag som har högst andel flygningar inom Sverige att påverkas mest av flygskatten.

Med utgångspunkt i att vi primärt trafikerar den svenska inrikesmarknaden, som helt omfattas av EUs styrmedel, med flygplan som flyger på en höjd som tillskrivs lägre eller ingen förekomst av den så kallade höghöjdseffekten och att flygskatten inte tar höjd för den faktiska klimatpåverkan **anser** vi att flygskatten i grunden är felkonstruerad och bör avskaffas helt.

Vill man nödvändigtvis behålla flygskatten bör den anpassas för att endast adressera klimatpåverkan på flygsträckor där det helt saknar klimatrelaterade styrmedel och vidareutvecklas så att den baseras på den faktiska klimatpåverkan som uppstår.

Vi finns tillgängliga för ytterligare dialog och eventuella kompletterande underlag som eventuellt kan addera värde till den fortsatta processen.

Med vänliga hälsningar,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lars Resare', is centered on a light blue rectangular background.

Lars Resare  
Hållbarhetschef  
BRA