

Finansdepartementet

## Remissvar om förslag om sänkt flygskatt

Transportstyrelsen har inga invändningar mot förslaget men har följande synpunkter.

### Effektiva styrmedel är nödvändiga

Att minska flygets klimatpåverkan är en framtidsfråga för luftfarten och en viktig förutsättning för att uppnå detta är att det finns effektiva styrmedel på plats. Effektiva styrmedel i detta sammanhang är sådana som premierar de lösningar som leder till en minskad klimatpåverkan.

Transportstyrelsen påpekade redan i myndighetens remissvar före införandet av flygskatten att en flygskatt är mest effektiv om den skapar incitament till ett hållbart resande och incitament för aktörerna att använda lösningar som minskar klimatpåverkan. Myndigheten är enig med promemorians formulering om att flygskatten inte har någon direkt koppling till klimatpåverkande utsläpp. Eftersom den tas ut per passagerare, oavsett flygplanets miljöprestanda och bränsle, skapar den inga incitament för flygföretagen att ställa om sin verksamhet.

### Motivering till förändringen

Transportstyrelsen noterar att det saknas en motivering till varför just en halvering av skatten är lämplig. De argument som förs fram i promemorian, exempelvis att ”inte ytterligare försämra konkurrenssituationen för de svenska flygföretagen eller tillgängligheten”, skulle även kunna tala för att skatten borde avskaffas helt.

Om tanken är att skatten från den 1 januari 2025 enbart ska tas ut av rent fiskala skäl, hade en kvantitativ analys kunnat underlätta förståelsen av varför det är motiverat att förändra skattenivån.

### Ökade utsläpp

Promemorian skulle kunna utvecklas genom ett tillägg av en analys av huruvida det är samhällsekonomiskt effektivt att halvera skatten.

Promemorian anför att skattesänkningen å ena sidan kommer att medföra positiva effekter, bland annat för flygföretagens konkurrenskraft och för tillgängligheten. Å andra sidan förutsättes då sänkningen medföra ett ökat flygresande, vilket resulterar i större klimatpåverkande utsläpp. Utifrån de siffror som presenteras i promemorian är den tillkommande samhällsekonomiska nyttan av förslaget troligtvis inte större än den samhällsekonomiska kostnaden för ökningen av sådana utsläpp som inte omfattas av andra styrmedel, till exempel EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS).

### Promemorians beräkningar

Det framgår inte vilka faktorer som har använts för att beräkna icke-koldioxideffekter i tabell 3. Med egna beräkningar går det att urskilja att de faktorer som har använts är 1,3 (inrikes), 1,6 (inom Europa) och 1,9 (utanför Europa). Det framgår dock inte vad som ligger till grund för dessa faktorer. Värdet för inrikesflyget ligger i linje med både Miljömålsberedningens rapport *Sveriges globala klimatavtryck* (SOU 2022:15)<sup>1</sup> och Trafikverkets rekommendationer (ASEK 8.0)<sup>2</sup>. Miljömålsberedningen har dock använt faktor 1,7 för internationellt flyg medan Trafikverket rekommenderar faktor 1,9 för internationellt flyg. Det framgår inte vad som ligger bakom valet i promemorian att använda 1,6 för resor inom Europa.

Transportstyrelsen noterar att antagandet att biljettpriserna ökar med svenskt KPI, som används i promemorian för att beräkna effekter på flygresandet, inte ytterligare förklaras. Flygföretagen har avancerade modeller för att prissätta flygbiljetter och korrelationen med KPI är svag. SCB:s statistik visar att det finns en diskrepans mellan svenskt KPI och priset på flygresor utomlands<sup>3</sup>.

Transportstyrelsen noterar också att det i promemorian används ett antagande om att priselasticiteten för utrikes tjänsteresor har ökat från -0,1 till -0,8. Visserligen kan elasticiteten för tjänsteresor ha ökat de senaste åren i och med större möjlighet till resfria möten. Samtidigt finns det faktorer som talar för att tjänsteresenärer fortfarande är mindre priskänsliga än vad privatresenärer är, exempelvis på grund av att de är mindre flexibla med resedatum, restider och destination.

Det bör även påpekas att en sänkt flygskatt leder till en lättnad för *samtliga* flygföretag som bedriver verksamhet från svenska flygplatser och kommer

---

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/4a8366fdf6d84c2f929ab6e4a216e23f/sveriges-globala-klimatavtryck-sou-202215.pdf> (2024-05-20)

<sup>2</sup> <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e5777a6301e4134a6e8365fc20c0e0e/asek-8.0-2-april-2024.pdf> (2024-05-20)

<sup>3</sup> <https://www.scb.se/pressmeddelande/utrikesflyg-har-blivit-12-procent-dyrare-an-forra-aret/> (2024-05-22)

därför inte enbart att stärka *svenska* flygföretag. Vidare framgår i promemorian att beräkningarna baseras på antagandet att flygresandet kommer att öka, men det framgår inte vilken prognos som har använts.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Karin Fransson och utredare Malin Ekeström, den senare föredragande.