

Sänkt flygskatt

April 2024

Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1200) om skatt på flygresor	4
2	Sänkt skatt på flygresor	5
2.1	Gällande rätt	5
2.2	Skatten på flygresor sänks	5
3	Konsekvensanalys	7
4	Författningskommentar	12

Inledning

I den sakpolitiska överenskommelsen mellan Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna (Tidöavtalet) redovisas ett antal reformambitioner på skatteområdet som ska förverkligas under mandatperioden. Tidpunkten för när de olika reformerna ska genomföras är beroende av kommande bedömningar av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet. När regeringen tillträdde inleddes arbetet med de olika reformerna. Därutöver har ett antal andra skattefrågor aktualiserats på olika politiska områden.

Inför budgetpropositionen för 2025 är det angeläget att skatteförslagen kan förberedas genom remittering. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter remitteras därför denna promemoria från Finansdepartementet. Om de skatteåtgärder som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2025, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

I promemorian föreslås att flygskatten sänks till 39 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till lagen (2017:1200) om skatt på flygresor, 162 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till samma lag och 259 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination. Förslaget innebär en halvering av de skattebelopp som skulle ha gällt för 2025, beräknade utifrån en prognos över den allmänna prisutvecklingen.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1200) om skatt på flygresor

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2017:1200) om skatt på flygresor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Skatten ska betalas med

– 60 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till denna lag,
– 250 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till denna lag, och
– 400 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination.

– 39 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till denna lag,
– 162 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till denna lag, och
– 259 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination.

Med slutdestination avses den destination som framgår av resedokumentationen.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2 Sänkt skatt på flygresor

2.1 Gällande rätt

Lagen (2017:1200) om skatt på flygresor trädde i kraft den 1 april 2018. Skatt ska betalas till staten för kommersiella flygresor och för flygresor med svenskt statsflyg. Flygskatt ska, med vissa undantag, betalas för passagerare som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Det flygföretag som utför flygningen är skattskyldigt. Med flygföretag avses en fysisk eller juridisk person som innehar ett giltigt drifttillstånd eller motsvarande tillstånd som ger personen rätt att utföra kommersiella flygresor. Med flygföretag avses även den som svarar för driften av det svenska statsflyget, dvs. Försvarmakten. Skyldighet att betala skatt inträder när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska för kalenderåret 2024 betalas med 76, 315 eller 504 kronor per passagerare beroende på slutdestination.

2.2 Skatten på flygresor sänks

Promemorians förslag: Flygskatten sänks till 39 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till lagen om skatt på flygresor, 162 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till samma lag och 259 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2025. Äldre bestämmelser gäller dock fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: Vid införandet av flygskatten var syftet främst att flyget i högre utsträckning skulle bära sina egna klimatkostnader. Utformningen av skatten syftade till att flygets klimatpåverkan skulle minska i linje med Sveriges miljömål. När förslaget remitterades hade ett stort antal remissinstanser synpunkter, bl.a. på att flygskatten skulle få begränsad effekt för klimatet. Regeringen ansåg dock, trots vad som framfördes från remissinstanserna, att en skatt på flygresor var ett första steg i rätt riktning för att minska flygets klimatpåverkan. Införandet av en sådan skatt bedömdes också ha ett signalvärde och kunna innebära att fler länder följer efter (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 6.21).

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, nedan utsläppshandelsdirektivet, inrättades ett system för handel med utsläppsrätter inom EU, European Emission Trading System (EU ETS). Flygets utsläpp av koldioxid ingår sedan 2012 i EU ETS, men med egna utsläppsrätter. En stor del av dessa utsläppsrätter har lämnats till flygföretagen genom s.k. fri tilldelning, medan en mindre del har auktionerats ut. Sedan införandet av flygskatten har reglerna i utsläppshandelsdirektivet skärpts när det gäller flygets utsläpp på olika sätt, bl.a. på så sätt att den

fria tilldelningen av utsläppsrätter ska fasas ut till 2026. Utfasningen av den fria tilldelningen i kombination med minskningar av det totala antalet utsläppsrätter kan förväntas öka klimatstyrningen och driva upp kostnaden för flygföretag betydligt. Inom EU ETS tas inte hänsyn till s.k. icke-koldioxideffekter från flyget. Med icke-koldioxideffekter avses klimatpåverkan genom utsläpp av ämnen såsom t.ex. kväveoxider och sotpartiklar. Klimatpåverkan av sådana icke-koldioxidutsläpp beror på vilken typ av bränsle och motorer som används, platsen för utsläppen, särskilt luftfartygets marschhöjd och position i fråga om latitud och longitud, samt tidpunkten för utsläppen och väderförhållandena vid detta tillfälle. De förändringar som 2023 beslutades om i utsläppshandelsdirektivet innebär att dessa icke-koldioxidutsläpp fr.o.m. 2025 ska övervakas och rapporteras. Därutöver ska Europeiska kommissionen senast den 31 december 2027 lägga fram en rapport och, när så är lämpligt, ett lagstiftningsförslag för att begränsa icke-koldioxideffekterna genom att utvidga tillämpningsområdet för EU ETS till att även omfatta flygets sådana effekter.

Vidare har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation), nedan EU-förordningen. EU-förordningen syftar till att bidra till att uppnå unionens klimatmål genom att på ett konkurrensneutralt sätt öka användningen av och tillgången till hållbara flygbränslen. Med hållbara flygbränslen avses flygbränslen som antingen är syntetiska flygbränslen, biodrivmedel för flyg eller återvunna kolbaserade flygbränslen. I förordningen ställs krav på att flygbränsleleverantörer ska säkerställa att det flygbränsle som tillhandahålls innehåller en minimiandel hållbart flygbränsle, vilken andel ska öka gradvis från två procent 2025 till 70 procent 2050. Bränsleleverantörerna ska årligen rapportera bl.a. mängden flygbränsle som levererats, inklusive andelen hållbara flygbränslen och deras livscykelutsläpp. I EU-förordningen ställs också krav på att flygföretag som trafikerar flygplatser inom EU tankar en viss mängd bränsle innan start. Bestämmelserna syftar bl.a. till att undvika s.k. ekonomitankning. Flygföretagen ska årligen rapportera vilken typ av flygbränsle de tankar, andelen hållbart flygbränsle och varifrån det levererats. Flygplatserna ska i sin tur vidta alla nödvändiga åtgärder för att underlätta flygföretagens tillgång till hållbara flygbränslen. Därutöver inrättar förordningen ett miljömärkningssystem som gör det möjligt att mäta flygningars miljöprestanda.

Slutligen har resandet med flyg inom och från Sverige minskat sedan flygskattens införande och därigenom även flygets klimatpåverkan nationellt. En stor bidragande orsak till det minskade resandet synes vara effekterna av covid-19-pandemin. Under pandemin förändrades människors resvanor, och dessa vanor kvarstår till viss del även efter pandemin. Fler väljer t.ex. i högre grad digitala möten i stället för att träffas fysiskt. Vidare har omvärldsläget ytterligare påverkat resandet genom följderna av Rysslands invasion av Ukraina i form av sanktioner och stängda luftrum. Återhämtningen av den svenska flygtrafiken har inte skett i samma takt som i andra delar av Europa. Dessa faktorer har i sin tur inneburit att de svenska flygföretagen och de svenska flygplatserna fått ekonomiska problem på grund av bristande kundunderlag. De har också lett till försämrade tillgänglighet via flyg, något som är särskilt allvarligt ur

ett svenskt perspektiv med tanke på de långa avstånd som finns inom landet. Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes. Tillgängligheten via flyg påverkar bl.a. företags konkurrenskraft och har betydelse för hur mobil arbetsmarknaden kan vara.

Sammanfattningsvis infördes flygskatten med syftet att minska flygets klimatpåverkan. Därefter har det dock beslutats om skärpningar när det gäller EU ETS, vilka kan väntas öka klimatstyrningen och driva upp flygföretagens kostnader. Även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) har antagits vilken skapar enhetlig styrning på EU-nivå för krav på inblandning av hållbara bränslen. Därutöver har omvärldsläget med sanktioner och stängda luftrum och förändrade resvanor hos människor inneburit negativa konsekvenser för bl.a. flygföretagen. Mot denna bakgrund, och för att inte ytterligare försämra konkurrenssituationen för de svenska flygföretagen eller tillgängligheten, bedöms att flygskatten bör sänkas.

Enligt 8 § lagen om skatt på flygresor tas flygskatt ut med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i lagen angivna skattebeloppen multiplicerat med det jämförelsetal som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2017. Regeringen fastställer före november månads utgång de skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår. För 2025 finns ännu inga skattebelopp fastställda och nivån för det allmänna prisläget i juni månad 2024 är ännu inte känd. Utifrån en prognos över det allmänna prisläget i juni 2024 kan dock skattebeloppen för 2025 beräknas till 78, 324 respektive 518 kronor per passagerare. Det bedöms rimligt att den föreslagna sänkningen motsvarar en halvering av dessa belopp. Det föreslås därför att skatten sänks till 39 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till lagen om skatt på flygresor, 162 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till samma lag och 259 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination.

Det är mot bakgrund av konkurrenssituationen för svenska flygföretag och vikten av god tillgänglighet angeläget att flygskatten sänks så fort som möjligt. Ändringarna föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2025. Äldre bestämmelser ska dock fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär att de äldre, högre skattesatserna ska tillämpas om skattskyldigheten inträtt före ikraftträdandet.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 7 § lagen om skatt på flygresor.

3 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som är nödvändigt i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter

som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Vid beräkningarna tas hänsyn till att antalet flygresor bedöms öka de kommande åren.

Syfte och alternativa lösningar

Flygskatten infördes med syftet att minska flygets klimatpåverkan. Sedan införandet har dock skärpningar när det gäller EU ETS beslutats samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) antagits. Därutöver drabbade covid-19-pandemin flygsektorn hårt med ekonomiska svårigheter som följd. Mot denna bakgrund, och för att inte ytterligare försämra konkurrenssituationen för de svenska flygföretagen och tillgängligheten, bedöms det lämpligt att sänka flygskatten till de föreslagna nivåerna.

En alternativ lösning hade t.ex. varit att helt avskaffa flygskatten. Det bedöms dock lämpligare att sänka skatten, mot bakgrund av de skatteintäkter som flygskatten ger.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslaget bedöms endast medföra marginella förändringar för Skatteverket avseende information. Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara nödvändiga. Förändringarna ingår i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller förändrad lagstiftning, och eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna eller andra myndigheter.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget beräknas minska skatteintäkterna med 0,87 miljarder kronor under 2025, 0,91 miljarder kronor under 2026 och 0,94 miljarder kronor under 2027. Den varaktiga nettoeffekten beräknas till -0,94 miljarder kronor.

Beräkningarna av de offentligfinansiella effekterna beaktar att antalet flygresor förväntas öka framöver, både till följd av den allmänna utvecklingen och till följd av att skatten sänks. Till grund för beräkningarna ligger dels prognoser över framtida flygvolymer (där barn under två år samt transferpassagerare räknas bort), dels priselasticiteter för efterfrågan på privat- respektive tjänsteresor.

I beräkningarna görs antagandet att elasticiteten för tjänsteresor är högre nu än vid införandet av skatten. Antagandet görs mot bakgrund av de senaste årens snabba it-utveckling och effekterna av covid-19-pandemin, vilka båda har påskyndat trenden med resefria möten. Sammantaget görs bedömningen att efterfrågans priselasticitet inte längre bör skilja sig åt i någon större utsträckning mellan privat- och tjänsteresor. Priselasticiteten för utrikesresor bedöms vara något lägre än den för inrikesresor eftersom

det för utrikesresor inte är lika lätt att hitta alternativa färdssätt. För inrikesresor används priselasticiteten -1,0 och för utrikesresor -0,8.

Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser där skattebeloppen för 2025 har beräknats utifrån en prognos över prisutvecklingen mellan juni 2017 och juni 2024. Fördelningen mellan de tre olika skattenivåerna antas vara konstant på 2023 års nivå för de år som ingår i beräkningarna.

Av inrikesresorna antas privatresor utgöra 53 procent och tjänsteresor 47 procent. När det gäller utrikesresorna antas fördelningen mellan privat- och tjänsteresor vara 69 respektive 31 procent.

De offentligfinansiella effekterna av förslaget sammanfattas i tabell 1.

Tabell 1 Förslag om sänkt skatt på flygresor

Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2025	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-0,94	-0,87	-0,91	-0,94	-0,94

Källa: Egna beräkningar.

Effekter för resande med flyg

Lagen om skatt på flygresor innebär, allt annat lika och givet ett antagande om full övervältring, att en passagerares reskostnader under 2024 ökar med 76 kronor för en resa inom Europa, 315 kronor för en medellång resa utanför Europa och 504 kronor för en lång resa utanför Europa. För privatpersoner tillkommer mervärdesskatt med 6 procent för inrikesresor. För 2025 skulle skatten för motsvarande flygresor, enligt en beräkning utifrån senaste prognos för KPI-utvecklingen, bli 78 kronor, 324 kronor och 518 kronor. En sänkning av skatten innebär att flygresor från svenska flygplatser blir billigare jämfört med om skattenivåerna bibehållits, vilket allt annat lika kan väntas leda till ett ökat resande med flyg från Sverige.

För att beräkna effekten av hur förslaget påverkar resandet används exempelpriser på flygbiljetter. I betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83) används priser på 1 000 kronor per enkelresa inrikes och inom Europa samt priser på 4 000–5 000 kronor för interkontinentala resor. För att ta hänsyn till förändrad prisnivå mellan 2016 och 2025 räknas exempelpriserna om med prisutvecklingen för flygbiljetter mellan 2016 och 2023 och justeras med generella KPI-prognoser för åren 2024 och 2025. Detta resulterar i priser på ca 1 200 kronor för inrikesresor, 1 500 kronor för Europaresor och 5 900–7 400 kronor för interkontinentala resor. Antalet passagerare uppskattas utifrån Transportstyrelsens prognos till 20,5 miljoner avresande passagerare 2025. För att motsvara fakturerbara passagerare räknas därefter barn under två år och transferpassagerare bort. Beräkningarna avser den isolerade effekten av förslaget i promemorian, sänkt flygskatt. Viktigt att notera är att flyget samtidigt berörs av andra förändringar som verkar i motsatt riktning. Till dessa faktorer hör skärpningarna inom EU ETS samt infasningen av ReFuelEU Aviation, som kan förväntas öka kostnaderna för att flyga och därmed minska resandet med flyg.

I tabell 2 redovisas den uppskattade passagerarförändringen 2025 till följd av förslaget. Totalt förväntas förslaget leda till att antalet avresande resenärer från svenska flygplatser ökar med ca 1,7 procent.

Tabell 2 Ökat antal passagerare till följd av sänkt flygskatt

	Inrikes	Europa	Utom Europa	Totalt
Privatresande	93 119	88 125	10 946	192 189
Tjänsteresande	76 392	39 869	4 952	121 213
Totalt	169 511	127 994	15 898	313 403
(som andel av totala avresande)	(3,4 %)	(1,0 %)	(1,2 %)	(1,7 %)

Källa: Egna beräkningar.

Effekter för klimat och miljö

Flygskatten har ingen direkt koppling till de utsläpp som flyget orsakar. Flygskatten tas ut per passagerare. Flygskattens styrande effekt består i den minskade efterfrågan på flygresor som den medför. Att sänka flygskatten minskar i denna mening styrningen mot lägre miljö- och klimatpåverkan jämfört med om förslaget inte genomförs. Som beskrivits ovan i skälen för förslaget bedöms dock flygets klimatstyrning samtidigt öka genom andra åtgärder, såsom skärpningarna av EU ETS och ReFuelEU Aviation. Detta beaktas dock inte i beräkningarna nedan, som fokuserar på konsekvenserna av förslaget om sänkt flygskatt.

Sveriges totala växthusgasutsläpp från inrikes- och utrikesflyg uppgick 2022 till drygt 2 miljoner ton koldioxidkivalenter. För att beräkna hur utsläppen påverkas av att sänka flygskatten används medelavstånd för flygdistanser och resenärsökningar från tabell 2. Förslaget bedöms resultera i ökade koldioxidutsläpp från flygresor från svenska flygplatser med ca 54 000 ton 2025, eller ca 87 600 ton koldioxidkivalenter om s.k. icke-koldioxideffekter beaktas (se tabell 3). Det motsvarar en ökning med ca 2,5 procent av de totala utsläppen från inrikes- och utrikesflyg 2022.

Genom EU ETS är koldioxidutsläppen från inrikes flygresor och resor inom Europa internaliserade. Det innebär att de totala utsläppen från flygresor inom EU är begränsade av det totala utsläppsutrymmet, varför ökade utsläpp från flygresor från Sverige inte leder till att EU:s totala utsläpp ökar. EU ETS omfattar i dagsläget dock inte resor utanför Europa och beaktar heller inte icke-koldioxidutsläpp. Av den beräknade ökningen i koldioxidutsläpp inklusive icke-koldioxideffekter bedöms ca 50 100 ton komma från resor utanför Europa eller uppstå på grund av icke-koldioxideffekter.

Tabell 3 Klimateffekter av sänkt flygskatt

1000-tal ton koldioxid

	Utan icke-koldioxideffekt	Med icke-koldioxideffekt
Inrikesresor	12,3	16,0
Resor inom Europa	25,2	40,3
Resor utanför Europa	16,5	31,3

Totalt	54,0	87,6
---------------	-------------	-------------

Källa: Egna beräkningar.

Ett ökat flygande leder till ökade luftföroreningsnivåer och ökade bullernivåer, vilka båda är förknippade med negativa hälsoeffekter. Luftföroreningar är bl.a. kopplade till hjärt- och kärlsjukdomar och luftvägs-sjukdomar. Störst påverkan har flyg på den lokala luftmiljön i närheten av flygplatser på grund av utsläpp vid start och landning, men föroreningarna transporteras även över stora områden på så sätt att befolknings-exponeringen ökar generellt.

Flygbuller upplevs av många som störande och är bl.a. förknippat med sämre inlärningsförmåga och sämre vila och sömn. Barn är en särskilt känslig grupp eftersom buller visats ha en mer negativ inverkan på deras taluppfattning och läsförståelse än vad som gäller för vuxna. I Folkhälso-myndighetens Miljöhälsorapport 2017 redovisas att ca 19 000 människor i Sverige bor på ett sådant sätt att de exponeras för flygbuller över det riktvärde som gäller utomhus (vid husets fasad). I samma rapport redovisas att det i befolkningen i allmänhet är omkring 1,2 procent som upplever sig störda av flygbuller. Hur mycket förslaget om sänkt flygskatt på-verkar luftföroreningsnivåer och bullerstörningar är svårt att uppskatta, men med ökat flygande bedöms båda öka.

Effekter för företag

Förslaget om sänkt flygskatt bedöms isolerat leda till lägre biljettpriser för resenärer och därigenom ökad efterfrågan på flygresor och även förbättra flygföretagens konkurrensvillkor.

Utöver flygföretagen bedöms turistnäringen vara den bransch som tydligast berörs av att flygskatten sänks eftersom den är starkt beroende av att det finns kommunikationer i hela landet. Att flygskatten sänks bedöms påverka branschen på flera sätt, t.ex. förväntas inrikes turism gynnas då inrikes flygresor kan väntas öka. En motverkande effekt kan uppkomma genom att inrikesresor till viss del kan komma att substitueras bort mot utrikesresor.

Även import- och exportintensiva verksamheter är beroende av goda kommunikationer och har ett stort behov av tillgänglighet till flyget. Dessa företag påverkas positivt av att flygskatten sänks. Även andra företag påverkas sannolikt av att flygskatten sänks. Det gäller bl.a. företag som på grund av sin geografiska lokalisering är beroende av flyget, t.ex. företag verksamma inom skogsindustrin eller inom andra naturresursintensiva branscher. För sådana företag finns ingen möjlighet att omlokalisera till följd av en skatt och dessa är därför i hög grad beroende av att flyget erbjuder en god tillgänglighet. För dessa företag innebär en sänkning av flygskatten lägre resekostnader och förbättrad tillgänglighet.

Övriga effekter

En sänkning av flygskatten bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män i någon större utsträckning.

Individer med relativt höga inkomster bedöms svara för en större del av flygresorna. Förslaget bedöms därför gynna individer i den övre delen av

inkomstfördelningen. Sett till den ekonomiska jämlikheten i stort bedöms dock förslaget få en mycket begränsad effekt.

Förslaget bedöms inte nämnvärt påverka inflationen.

4 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:1200) om skatt på flygresor

7 § Skatten ska betalas med

– 39 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till denna lag,

– 162 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till denna lag, och

– 259 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination.

Med slutdestination avses den destination som framgår av resedokumentationen.

I paragrafen anges de belopp med vilka flygskatt ska betalas.

Första stycket ändras på så sätt att skattebeloppen sänks. Ändringen innebär att skatt ska betalas med 39 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 1 till lagen, 162 kronor per passagerare som reser till en slutdestination i ett land som anges i bilaga 2 till lagen och 259 kronor per passagerare som reser till en annan slutdestination.

Övervägandena finns i avsnitt 2.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

I *första punkten* anges att lagen träder i kraft den 1 januari 2025.

Av *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser fortfarande ska gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär att de äldre, högre skattesatserna ska tillämpas om skattskyldigheten inträtt före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 2.2.