



## Remissvar

Dnr 2024-213

Datum 2024 05 15

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Sänkt flygskatt

Fi2024/01009

### **SAMMANFATTNING**

Konjunkturinstitutet (KI) har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på Finansdepartementets promemoria Sänkt flygskatt. Konjunkturinstitutet anser att förslaget inte i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till att utsläppen från flyget inom EES-området omfattas av andra mer träffsäkra klimatpolitiska styrmedel, bland annat EU ETS. Flygskatt för flygningar inom EES har därför ingen effekt på utsläppen och bör därför avskaffas i stället för att sänkas om syftet är att påverka utsläppen. Det kan dock finnas argument för att ha kvar flygskatten på flygningar till och från länder utanför EES-området eftersom det fortfarande finns osäkerhet kring i vilken utsträckning Corsia, ICAO:s globala marknadsbaserade styrmedel, kommer att påverka utsläppen. Om skatten bibehålls för dessa flygningar finns det dock inget i konsekvensanalysen som indikerar att flygskatten är satt för högt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och av det skälet bör sänkas. Det kan även vara så att den i stället borde höjas för att avspegla ett rimligt pris på utsläpp av växthusgaser. Generellt anser KI att justeringar i skatter som motiveras med miljöskäl inte bör användas för att uppnå en förbättrad konkurrenssituation för svenska flygföretag, förbättra tillgängligheten eller för att bibehålla skatteintäkter.

### **DET FINNS REDAN STYRMEDEL FÖR ATT MINSKA FLYGETS UTSLÄPP FÖR FLYG INOM EES SOM ÄR MER TRÄFFSÄKRA**

På EU-nivå finns två styrmedel som påverkar utsläppen av koldioxid för flygningar inom EES-området, vilket också framgår av promemorian. Dels omfattas flygets utsläpp av EU ETS, dels finns det krav på inblandning av hållbara flygbränslen från och med 2025. I Sverige finns det även ett reduktionspliktskrav på flygbränsle för att öka andelen biodrivmedel i flygbränslet.<sup>1</sup> Som framgår av promemorian finns det även inom EU en plan för hur i framtiden icke-koldioxidutsläpp (höghöjdseffekterna) ska inkluderas i EU ETS. Samtliga av dessa styrmedel är mer träffsäkra gällande att minska utsläppen från flyg jämfört med flygskatten. Detta bland annat eftersom flygskatten förblir densamma oavsett vilket drivmedel som används eller vilka effektiviseringsåtgärder som införs. Det finns heller ingen anledning att ha flera styrmedel för att minska utsläppen från flyget då detta inte bidrar till en kostnadseffektiv styrning av utsläppen. Det finns därför ingen anledning att bibehålla en svensk flygskatt på flygningar inom EES-området om syftet är att påverka utsläppen.

---

<sup>1</sup> Energimyndigheten förslår dock i sin utvärdering av reduktionsplikten för flygbränsle att detta styrmedel bör avskaffas när EU-kraven på hållbara flygbränslen införs (Energimyndigheten (2022), Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 2 av 2. ER 2022:15).

## **STYRMEDEL FINNS ÄVEN FÖR FLYGNINGAR UTANFÖR EES-OMRÅDET MEN DET FINNS OSÄKERHETER KRING ADDITIONALITETEN**

Den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har infört ett globalt klimatstyrmedel CORSIA, som innebär att flygbolag måste kunna redovisa utsläppskrediter, som köps från andra sektorer, motsvarande utsläpp över en baslinje. Dessa krediter ger alltså inga direkta incitament för minskningar av utsläpp under baslinjen. Baslinjen för perioden 2024–2035 baseras på en minskning av sektorns utsläpp med 85 procent från 2019. Det finns också kritik angående krediternas additionalitet.<sup>2</sup> Det kan därför finnas skäl att låta skatten kvarstå som ett om än trubbigt styrmedel för att minska utsläppen från flygningar till destinationer utanför EES-området, åtminstone fram till kommissionens planerade översyn av Corsia 2026.<sup>3</sup> Vilken skattenivå som är lämplig är dock osäkert. Promemorian saknar emellertid en konsekvensanalys som visar på att den föreslagna skattenivån ger ett samhällsekonomiskt bättre utfall än dagens nivå.

## **FLYGSKATTEN INFÖRDES SOM EN STYRANDE MILJÖSKATT OCH ÄR INTE UTFORMAD SOM EN OPTIMAL FISKAL SKATT**

I promemorian anges som främsta orsak till att sänka flygskatten att det förbättrar konkurrenssituationen för svenska flygföretag och ökar tillgängligheten. KI har i ett flertal rapporter poängterat att det sällan är samhällsekonomiskt motiverat att kompensera parter som påverkas negativt av miljöpolitik genom förändringar i de miljöpolitiska styrmedlen. Detta bör främst ske genom andra kanaler. I promemorian bedöms en alternativ lösning där flygskatten avskaffas som olämpligt mot bakgrund av de skatteintäkter som flygskatten genererar, det vill säga regeringen förefaller främst se flygskatten som en fiskal skatt. Om skatten anses vara fiskal är det inte uppenbart för KI att den utgör en bra skattebas för att generera skatteintäkter till låg samhällsekonomisk kostnad eller om det finns bättre alternativ.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Charlotte Berg.

Albin Kainelainen  
Generaldirektör

---

<sup>2</sup> Se exempelvis EU-kommissionen (2020), "Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost passthrough pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive" och <https://carbonmarketwatch.org/2024/03/27/corsia-hot-air-carbon-credits-cannot-offset-polluting-planes/>.

<sup>3</sup> Direktiv Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd.