



## SVENSKT NÄRINGSLIV

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Vår referens/dnr:  
2024-65

Er referens/dnr:  
Fi2024/01009

2024-05-02

### Remiss av promemorian Sänkt flygskatt

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan.

#### Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt behovet av en effektiv politik för att stödja detta arbete.
- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att sänka flygskatten men anser att skatten bör avskaffas helt.
- Skatter som införts med miljöargument måste vara ändamålsenliga och ha avsedd styreffekt. Regeringen bör rensa i styrmedelsfloran och avskaffa miljöskatter som har begränsad eller ingen miljöstyrning. Flygskatten är exempel på en fiskal skatt som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning.
- Att ta steget fullt ut och avskaffa flygskatten skulle ytterligare stärka konkurrenskraften för flygplatser och flygföretag som är verksamma i Sverige, samt bidra till förbättrad tillgänglighet.

#### Grunder för förslagen

I promemorian föreslås att skattebeloppen avseende flygskatten halveras relativt de skattebelopp som skulle ha gällt för 2025 utifrån en prognos över den allmänna prisutvecklingen.

De tre skattebeloppen skulle efter halvering vara 39, 162 respektive 259 kr per passagerare och variera mellan länder på samma vis som hittills. Förenklat gäller att ju mer avlägsen slutdestination, desto högre belopp.

Flygskatten infördes med syftet att minska flygets klimatpåverkan. Sedan införandet av flygskatten har reglerna i uppsläppshandelsdirektivet skärpts, bl.a. gällande utfasningen av den fria tilldelningen av utsläppsrättigheter i utsläppshandelssystemet ETS<sup>1</sup> och EU har

---

<sup>1</sup> EU Emissions Trading Systems

antagit förordningen RefuelEU Aviation<sup>2</sup> avseende krav på inblandning av hållbara bränslen för flyget. Därutöver drabbade covid-19-pandemin flygsektorn hårt med ekonomiska svårigheter som följd och återhämtningen har inte skett i samma takt som i andra delar av Europa. Mot denna bakgrund, och för att inte ytterligare försämra konkurrenssituationen för de svenska flygföretagen och tillgängligheten, föreslås att flygskatten sänks.

Förslaget om sänkt flygskatt bedöms leda till lägre biljettpriser för resenärer och med anledning av detta ökad efterfrågan på flygresor och även förbättra flygföretagens konkurrenssituation. Antalet avresande resenärer från svenska flygplatser förväntas öka med ca 1,7 procent med anledning av sänkningen av flygskatten.

Sänkningen av flygskatten beräknas innebära minskade skatteintäkter om 0,87 mdkr för 2025, 0,91 mdkr för 2026 och 0,94 mdkr för efterföljande år.

Mot bakgrund av konkurrenssituationen för svenska flygföretag och vikten av god tillgänglighet anses det angeläget att flygskatten sänks så fort som möjligt. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

## Synpunkter

### *Allmänt*

Svenskt Näringsliv står bakom det svenska målet om netto noll utsläpp till 2045 och driver på för att hela EU ska vara klimatneutralt 2050. En förutsättning för all framgångsrik klimatpolitik är att den inte slår mot konkurrenskraften eller underminerar stödet för politiken. Svenskt Näringsliv vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt att politiken behöver vara effektiv för att stödja detta arbete. Vidare är det viktigt med långsiktiga och förutsebara skatteregler som möjliggör att företag gör investeringar i miljöfrämjande teknik som stärker svensk konkurrenskraft i den gröna omställningen.

### *Sänkt flygskatt är inte tillräckligt*

Svenskt Näringsliv tillstyrker att flygskatten sänks i enlighet med promemorian förslag. Dock anser Svenskt Näringsliv, och har tidigare framfört<sup>3</sup>, att flygskatten aldrig borde ha införts då den är en dysfunktionellt utformad miljöskatt som inte ger incitament till ökad energieffektivitet eller minskad användning av fossila bränslen. Svenskt Näringsliv delar analysen i promemorian att flygskatten är negativ för det svenska flygets konkurrenskraft. Mot bakgrund av detta är anmärkningsvärt att det bedöms som lämpligare att sänka skatten som införts som en miljöskatt, jämfört med att avskaffa skatten, med hänvisning till de skatteintäkter som flygskatten ger.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

<sup>3</sup> Se bl.a. Svenskt Näringslivs remissvar avseende betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83) från den 24 februari 2017 och Karin Johanssons, vVD för Svenskt Näringsliv, debattartikel "Flygskatten är en grön bluff som borde tas bort" i Expressen den 11 mars 2024.

[https://www.svensktnaringsliv.se/fragor/utmaningen/a4u5j3\\_remissvar-256-2016pdf\\_1113280.html/Remissvar+256-2016.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/fragor/utmaningen/a4u5j3_remissvar-256-2016pdf_1113280.html/Remissvar+256-2016.pdf)

<https://www.expressen.se/debatt/flygskatten-ar-en-gron-bluff-som-borde-tas-bort/>

<sup>4</sup> Se sid 8 i promemorian.

Skatter som införts med miljöargument måste vara ändamålsenliga och ha avsedd styreffekt.<sup>5</sup> Mot bakgrund av detta är det viktigt att regeringen, i syfte att upprätta tilltron till miljöskatter, rensar i styrmedelsfloran och avskaffar skatter som har införts med miljöargument men som har begränsad eller helt saknar miljöstyrning. Flygskatten är exempel på en fiskal skatt som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning.

Att ta steget fullt ut och avskaffa flygskatten skulle ytterligare stärka konkurrenskraften för flygplatser och flygföretag som är verksamma i Sverige, samt bidra till förbättrad tillgänglighet. Vidare skulle ett avskaffande innebära att den administrativa bördan minskar för såväl berörda företag som myndigheter.

## SVENSKT NÄRINGSLIV

Robert Lönn

Nils Paul

---

<sup>5</sup> Se bl.a. i professor Runar Brännlunds rapport "Greenwash? En analys av svenska miljöskatterseffektivitet" (2018).  
[https://www.svensktnaringsliv.se/bilder\\_och\\_dokument/n4dsj0\\_rapport\\_greenwash\\_webb\\_003\\_pdf\\_1126897.html/R\\_apport\\_Greenwash\\_Webb\\_003\\_.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/n4dsj0_rapport_greenwash_webb_003_pdf_1126897.html/R_apport_Greenwash_Webb_003_.pdf)