

Remissvar på promemorian Sänkt flygskatt

Chalmers tekniska högskola har ombetts att inkomma med synpunkter på promemorian om sänkt flygskatt (Fi2024/01009). Förvånande nog har inga av de andra universitet tillfrågats (med undantag av Institutet för Miljömedicin). För att ge allsidiga och vetenskapligt välgrundade synpunkter så är detta svar formulerat gemensamt av forskare från Handelshögskolan Göteborg, KTH och Sveriges lantbruksuniversitet.

Förslaget i promemorian innebär en halvering av den svenska flygskatten. Detta motiveras med att behovet av denna form av miljöstyrning inte längre anses nödvändig, samt att en sådan åtgärd skulle kunna förbättra Sveriges konkurrenskraft. Nedan följer en granskning av dessa två motiv.

Flygskatten klimatstyrande effekt antas inte längre behövas eftersom EU ETS har skärpts. Detta styrmedel täcker dock endast koldioxidutsläpp för flyg inom EES - inte utsläpp från interkontinentala flygningar och inte höghöjdseffekterna - vilket innebär att mindre än hälften svenskarnas flygutsläpp täcks av EU ETS. För interkontinentala resor (endast utresan) gäller dock ett EU-beslut om kvotplikt för förnybara bränslen, med ett krav på 6% inblandning till 2030 (RefuelEU). Sammantaget är styrmedlen för flyget långt ifrån tillräckligt kraftfulla för att flygsektorns utsläpp ska minska i linje med Parismålen (som enligt IPCC innebär att utsläppen behöver minska med 28–42 procent till 2030, jämfört med 2022).

Promemorian tar upp att flygskatten infördes för att minska flygets klimatpåverkan. Nyare svensk forskning¹ indikerar att skatten till och med har gett större klimatnytta än vad utredningen antog. Promemorians beräkningar om hur mycket en halvering av flygskatten skulle öka utsläppen är inte fullständiga. Utsläppsökningen från flygningar som inte täcks av EU ETS beräknas där till 50 000 ton koldioxidekvivalenter men de skulle i praktiken bli betydligt större eftersom allt flygande som påverkas av flygskatten inte beaktas (uppgiften i promemorian om att utsläppen från inrikes- och utrikesflyg endast uppgick till 2 miljoner ton koldioxidekvivalenter under 2022 innebär att utsläpp efter byte av flyg inte ingår, dessa står för nästan hälften av svenskarnas flygutsläpp). Promemorian nämner också att införandet av en sådan skatt ursprungligen motiverades med att den skulle kunna leda till att fler länder följer efter. Detta har visat sig stämma. De flesta länder i EU har flygskatt och det senaste landet att besluta om detta är Danmark. Storbritannien har numera flygskatter som är cirka fem gånger högre än i Sverige. Omvänt skulle också en minskad flygskatt i Sverige kunna påverka andra länders ambitionsnivå.

En annan fråga berör i vilken utsträckning flygsektorn bidrar till finansieringen av statens utgifter och därmed till ett välfungerande samhälle med hög internationell konkurrenskraft. Flygskatten



kan ses som en kompensation för att internationellt flygresande är helt undantaget från moms. Trots dagens flygskatt motsvarar skatteundantagen idag miljardbelopp varje år (även om man räknar med dagens flygplatsavgifter som är något högre än vad som motiveras av de transportpolitiska principerna). Förslaget om halverad flygskatt skulle öka flygsektorns skatteundantag med 0,87 miljarder kronor under 2025.

Ökade skatteundantag för flyget motiveras i promemorian av att det är bra för företagens konkurrenskraft. Enligt promemorian skulle en halvering av flygskatten innebära att antalet avresande resenärer från svenska flygplatser skulle öka med 1,7 procent. Tanken är att detta ska bidra till att öka antalet flygavgångar och därmed företagets tillgänglighet och konkurrenskraft. Ser man varje skattesänkning som en isolerad företeelse så kan det se ut som att en branschs konkurrenskraft förbättras men då staten har behov av intäkter så behöver en sammantagen bedömning inbegripa motsvarande skattehöjningar i andra branscher. En bedömning av detta saknas i promemorian. Utöver detta behöver effekten i form av eventuellt minskad sysselsättning i den svenska turismsektorn beaktas. Denna effekt nämns i promemorian som en konsekvens av att fler svenskar skulle välja att semestra utomlands när utrikesflyg blir ännu billigare.

Sammanfattningsvis bedömer vi att båda motiven för att halvera flygskatten vilar på mycket tveksam grund. EU:s flygstyrmedel och den tekniska utvecklingen räcker inte för att flygsektorns utsläpp ska minska i linje med Parismålen, och något faktabaserat underlag för att konkurrenskraften skulle förbättras genom att ytterligare öka det skatteundantag som flygsektorn har idag presenteras inte. Vi bedömer tvärtom att det vore relevant att utreda om höjd flygskatt, och sänkta skatter på annat, skulle kunna bidra till ökad sysselsättning.

Jörgen Larsson, docent och styrmedelsforskare, Chalmers

Jonas Nässén, docent, Chalmers tekniska högskola

Thomas Sterner, professor i miljöekonomi, Handelshögskolan Göteborg

Rob Hart, professor i miljöekonomi, Sveriges lantbruksuniversitet

Mattias Höjer, professor i miljöstrategisk analys och framtidsstudier, KTH

Jonas Åkerman, forskningsledare hållbara transportsystem, KTH

Göran Finnveden, professor, Institutionen för Hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik, KTH

¹ <https://www.naturvardsverket.se/4ac649/globalassets/media/publikationer-pdf/6900/978-91-620-6962-9.pdf>