

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE 2017:04

FLYGPLATS- DÖDEN

FLYGSKATT SKAPAR FLYGPLATSDÖD



INNEHÅLL

FÖRORD.....	4
SUMMARY AND CONCLUSIONS.....	6
FLYGSKATTEN SEPARERAR STAD OCH LAND.....	8
KONSEKVENSER FÖR REGIONALA FLYGPLATSER.....	10
SJU FLYGPLATSER I FAROZONEN.....	12
FLYGET FÖRLORAR PASSAGERARE.....	14
FLYGSKATT.....	14
BILJETTPRISER.....	14
PRISELASTICITET.....	17
PASSAGERARSTATISTIK OCH FÖRDELNING.....	19
RESULTAT OCH SLUTSATSER.....	19
SÅ MÅNGA JOBB HOTAS.....	22
JÖNKÖPING AIRPORT.....	24
KARLSTAD.....	26
KRAMFORS-SOLLEFTEÅ.....	27
KRISTIANSTAD.....	29
TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG.....	30
VÄXJÖ.....	32
ÖRNSKÖLDSVIK.....	33
SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER.....	36
FLYGPLATSER I FAROZONEN.....	36
PASSAGERARFÖRLUSTER.....	36
SAMHÄLLSEKONOMISKA EFFEKTER.....	37
MILJÖVÄNLIGT FLYG ÄR LÖSNINGEN.....	38
FLYGSKATTER I EUROPA HAR MISSLYCKATS.....	40
STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE FÖRESLÅR.....	43
REFERENSER.....	43

Flygskatt ger flygplatsdöd

En svensk flygskatt får liten effekt på utsläppen och klimatet – men stor effekt för möjligheterna till utveckling runt om i Sverige. Vår rapport visar att regeringen har underskattat effekterna av en flygskatt. Avgångar, flyglinjer och flygplatser riskerar att avvecklas. Då försämras svensk konkurrenskraft och separationen mellan stad och land ökar.



En statlig utredare har lämnat förslag om en svensk flygskatt. Regeringen har hittills trotsigt arbetat vidare med förslagen – även när det har visat sig att 126 av 156 remisstanser är starkt kritiska.

I den här rapporten har vi låtit analysföretaget WSP undersöka hur en flygskatt skulle påverka passagerarströmmarna på sju flygplatser där de kommersiella flyglinjerna har små marginaler.

Inför flygskatten kan dessa flygplatser komma att läggas ner, då det kommer att saknas möjlighet och motiv att upprätthålla flygtrafiken där. Konsekvenserna av det blir en dramatiskt minskad flygtillgänglighet för många orter runt om flygplatserna. Det betyder att företag och sysselsättning hotas. Dessa effekter står inte i proportion till de små miljövinster som skatten skulle kunna innebära. Sett på lite längre sikt blir det kännbara förluster i sysselsättning:

- De femton kommunerna kring flygplatsen i Jönköping drabbas hårdast med 10 500 färre i sysselsättning.
- En nedläggning av Karlstads flygplats kommer även att drabba intilliggande orter som till exempel Hammarö, Grums och Kil hårt med totalt 6 800 färre arbetstillfällen. Dessutom skulle skatteintäkterna för kommunen kraftigt reduceras.
- Sysselsättningen i Kristianstad och omkringliggande orter skulle drabbas hårt av en nedläggning av flygplatsen. För kommunerna närmast Kristianstad minskar sysselsättningen med 2 650.
- Om flygplatsen Trollhättan-Vänersborg läggs ner drabbas inte bara de båda städerna, utan även de tio närliggande kommunerna av en minskning med 4 400 arbetstillfällen.
- Växjö kommer att drabbas om flygplatsen försvinner, men även de närliggande kommunerna Alvesta, Uppvidinge och Lessebo kommer att påverkas. I de fyra kommunerna kommer syssel-

sättningen minska med sammanlagt 3 000.

- För flygplatsen i Örnsköldsvik minskar sysselsättningen med 1 400, varav 1 300 i Örnsköldsvik och 100 i närliggande Nordmaling.
- Höga Kusten Airport betjänar städerna Härnösand, Örnsköldsvik, Kramfors och Sollefteå. De regionalpolitiska effekterna blir kraftigt försämrade om flygplatsen försvinner. I Sollefteå blir effekterna på sysselsättningen störst, en minskning med 650 arbetstillfällen.

Det är på ett sätt lätt att föreslå en flygskatt. Det kommer att vara svårare att ta ansvar för konsekvenserna. Vi visar med denna rapport att regeringens underlag för att gå vidare med flygskatten är otillräckligt och att skatten får mycket kännbara konsekvenser. Det borde inte komma som någon överraskning för politikerna. När Norge införde sin flygskatt 2016 stängde en flygplats omedelbart; många avgångar och linjer har också avvecklats. Europeiska flygskatter har i andra länder visat sig instabila – de sänks eller avvecklas helt när de negativa effekterna visar sig.

Stockholms Handelskammare har länge varit en stark röst för flygets utveckling i huvudstadsregionen och i Sverige. Vi som vill fortsätta flyga vill se ett grönt, klimatsmart flyg. Det kan vi få med en storskalig satsning på biobränslen, bättre teknik och bättre regler.

Vi behöver ledarskap för att visa på vägen fram med satsningar på biobränsle, globala marknadsbaserade lösningar och innovation för klimatsmart flyg. Den viktigaste åtgärden nu är dock att stoppa flygskatten. Den skulle bara bli ett slag i luften.



Stockholm, juni 2017

MARIA RANKKA
vd, Stockholms Handelskammare

AIRPORTS IN THE DANGER ZONE

CONCLUSIONS:

- Air travel is crucial to Sweden's development. Tax on air travel would reduce accessibility to Stockholm and widen the gap between urban and rural Sweden.
- A national tax on air travel is not an efficient way to cut emissions. International agreements, as well as biofuels and new technology, should be promoted instead.
- In the Government Inquiry's report of the consequences of an air travel tax for airports is inadequate for proposing and implementing tax on air travel.
- Air travel taxes have a poor record—recently, nine European countries have reduced, abolished, or refrained from implementing, such taxation.

SUMMARY

AND CONCLUSIONS

The Report examines how the proposed tax on air travel may influence the future of flight availability in Sweden. Seven airports are identified as being at risk of closure after implementation of the tax. The Report examines how the tax may affect each airport in terms of passenger losses. Finally, the socioeconomic effects of each airport being compelled to close are estimated.

Air traffic depends on significant economies of scale. This means a critical mass—minimum passenger volumes for a route to be viable—is necessary. Because of this, even small alterations to travel on the seven routes studied may have a drastic impact on flight availability, with in the worst case, routes being discontinued.

Scheduled traffic from the studied locations is dominated by domestic flights. If the only domestic route is discontinued, this would also jeopardize the future of an airport. All the airports studied receive significant operational grants, primarily from municipalities. These subsidies would probably be difficult to sustain if their main justification, i.e. good links to the Stockholm region and Arlanda Airport hub, disappears.

Measured for all airports and in terms of price sensitivity, the estimated loss per airport is approximately 2,900 passengers, or 6% of total domestic traffic volumes. This study estimates that the passenger effects for the airports are higher than those estimated in the Government Inquiry into a tax on air travel (En svensk flygskatt, SOU 2016:83). Accordingly, passenger losses of these levels may prove problematic for those airports that are already financially vulnerable. The Report estimates the socioeconomic effects that may arise if these airports were to close.

Airport closure would mean lost jobs around the airports. The 15 municipalities around Jönköping Airport could lose 10,500 jobs. Job losses around the other airports are as follows: Karlstad 6,800, Kristianstad 2,600, Trollhättan-Väntersborg 4,400, Växjö 3,000, Örsköldsvik 1,400 and Kramfors-Sollefteå 1,600.

The study was conducted by WSP. The Stockholm Chamber of Commerce draws several conclusions from the study and the report from the Government Inquiry into a tax on air travel.



Flygskatten separerar stad och land

Flygtillgängligheten är avgörande för Sveriges utveckling. Risken är stor att den föreslagna flygskatten kommer att minska tillgängligheten till och från vår huvudstadsregion. En flygskatt innebär att man ytterligare separerar stad och land.

Flyget är det enda transportslag som snabbt och effektivt kan ta människor från Malmö till Kiruna på en arbetsdag. Över 70 procent av resorna mellan Stockholm och Norrland, till exempel, genomförs med flyg. Det kan gå så långt att flera regionala flygplatser tvingas stänga för att det blir för få passagerare.

FLYGPLATSDÖDEN KAN BLI VERKLIGHET

Stockholms Handelskammare och Svenskt Näringsliv har låtit analysföretaget WSP identifiera sju flyglinjer som går en osäker framtid till mötes med en flygskatt. De aktuella flygplatserna går med kraftiga underskott och subventioneras av sina kommunmedborgare. Att underskotten täcks motiveras med att flygplatsen behövs för att det regionala näringslivet ska kunna utvecklas. Inrikestrafiken dominerar den reguljära

trafiken på flygplatserna. En flygskatt riskerar att innebära att dessa linjer läggs ner och med dem flygplatsen. Följande flygplatser får problem:

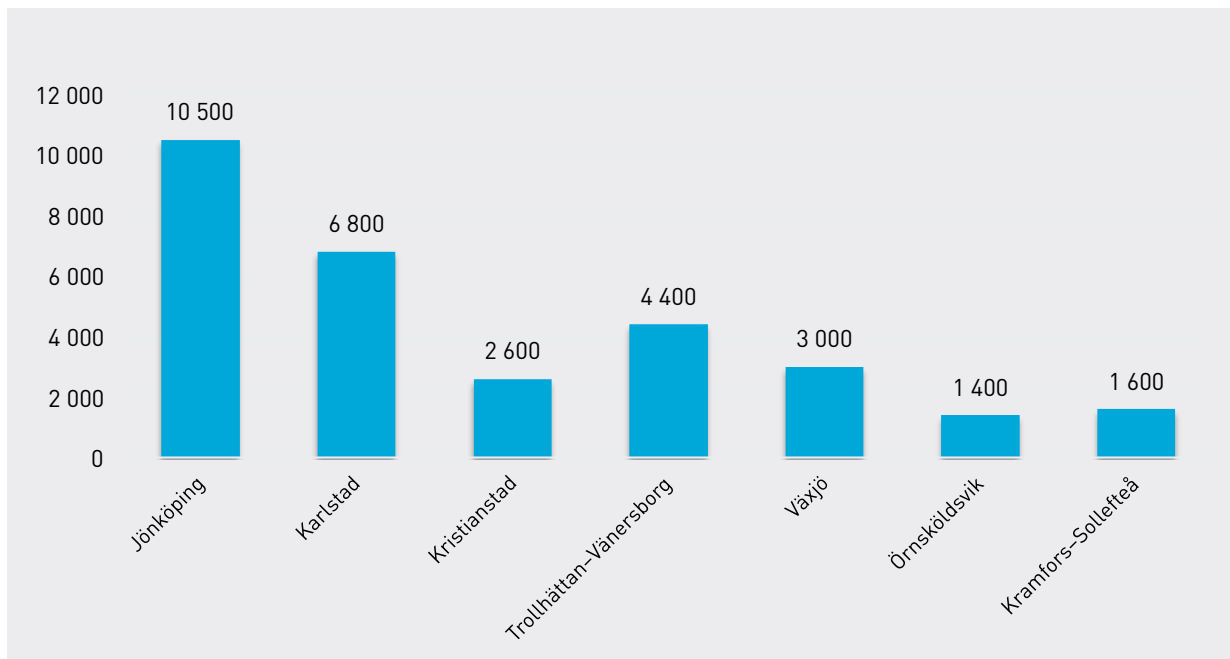
Jönköping
Karlstad
Kristianstad
Trollhättan-Vänersborg
Växjö
Örnsköldsvik
Kramfors-Sollefteå

PASSAGERARMINSKNINGEN BLIR HÖG

WSP:s beräkningar visar att passagerareffekterna för berörda flygplatser är högre än vad flygskattutredningen uppskattar. För alla flygplatser i undersökningen beräknar WSP att passagerarbortfallet per flygplats i genomsnitt uppgår till cirka 2 900 personer eller sex procent av den totala inrikestrafiken. Nedgången i sysselsättning kring flygplatserna blir kännbar om de läggs ner. Tillgången till en flygplats

Rapportens upplägg och metodgenomförandet är strukturerade enligt följande. I kapitlet Konsekvenser för regionala flygplatser utreds vilka flygplatser som kan vara i farozonen för nedläggning vid införandet av en potentiell flygskatt. Här identifieras således sju flygplatser som sedan utreds närmare i följande kapitel. I kapitlet Flyget förlorar passagerare genomförs beräkningar av hur stor påverkan en flygskatt kan ha i termer av antal förlorade passagerare för de utpekade flygplatserna. Till sist utforskar kapitlet Så många jobb hotas tesen att passagerarförlusterna, till följd av flygskatten, tvingar respektive flygplats i farozonen att lägga ner. Således beräknas de potentiella effekterna som en nedläggning av respektive flygplats kan få i termer av sysselsättning, lönesummor och antal arbetsställen. Stockholms Handelskammare har skrivit kapitlet Flygskatten separerar stad och land, Miljövänligt flyg är alternativet och Flygskatter i Europa har misslyckats.

SYSSELSÄTTNINGSMINSKNING KRING FLYGPLATSER



är ett av de främsta skälen till att företag väljer att investera eller nyetablera sig i en region. I utredningen står det klart att konsekvenserna av en flygskatt blir svårare för privata och kommunala flygplatser som i dag har färre passagerare och färre avgångar än för statliga flygplatser. En stängd flygplats påverkar hela närområdet på flera sätt och minskar flygtillgängligheten. Det blir ett hårt slag mot näringslivet. På sikt blir det färre företag och minskad sysselsättning.

REGERINGENS UNDERLAG ÄR OTILLRÄCKLIGT

Även utredaren konstaterar att flygskatten kan få större konsekvenser för de icke statliga flygplatserna. Tillgänglighetsförändringen bedöms med stor sannolikhet bli större för flygplatser med ett redan litet antal avgångar. Det finns också enligt utredaren risk för att så kallade lågprisbolag helt lämnar den svenska marknaden.

Konsekvensbeskrivningen i utredningen lämnar en hel del att önska. Det görs analyser av passagerarbortfall och konsekvenser för regionala flygplatser. Men inte i tillräcklig omfattning och inte för alla flygplatser. WSP:s rapport visar att det är möjligt att ta fram mer genomarbetade analyser.

Vi ser också hur flygskatten är ett exempel på ett politiskt beslut på riksnivå som kan få allvarliga konsekvenser på regional nivå. Det är svårt att se hur förslaget om en flygskatt skulle kunna bidra till regeringens mål på andra områden. En flygskatt hotar jobb och klyver landet.

I flygskatteutredningen hastas konsekvenserna för flygplatserna igenom på fyra sidor. Enligt Stockholms Handelskammare är det inte rimligt att utredningen ska ligga till grund för införande av en flygskatt som ger stora konsekvenser för flygbranschen, företag och jobb runt om i hela Sverige.

WSP:S UPPDRAG

Med anledning av rådande förslag till flygskatt (En svensk flygskatt, SOU 2016:83) vill Stockholms Handelskammare undersöka hur förslaget påverkar det framtida utbudet av flygtillgänglighet i Sverige. Mer specifikt vill Handelskammaren studera vilka samhällsekonomiska konsekvenser som kan uppstå ifall vissa redan utsatta flygplatser utbud helt försvinner p.g.a. den kostnadshöjning/efterfrågeminskning som flygskatten innebär.

Konsekvenser för regionala flygplatser

Vilka flyglinjer kommer att drabbas hårdast av en framtida flygskatt, i värsta fall så hårt att linjen helt upphör? Och vilka konsekvenser får en nedlagd flyglinje för de aktuella regionala flygplatserna?

Vi har tagit fram svaren på dessa frågor med hjälp av en skattad modell för flygets trafikeringskostnader, en modell som tagits fram inom ramen för Trafikverkets så kallade ASEK-grupp.¹ Enligt modellen påverkas trafikeringskostnaden för en enskild flygavgång av följande parametrar:

- fast avståndskostnad per fordonskilometer
- fast tidskostnad per fordonsminut
- marginell avståndskostnad per platskilometer
- marginell platskostnad per platsminut.

Det två första punkterna, de fasta avståndskostnaderna, innebär att flygtrafik präglas av skalfördelar. När de fasta kostnaderna kan slås ut på en större passagerarvolym faller den genomsnittliga kostnader per resenär. I teorin skulle man därmed kunna kompensera för ett svagt resandeunderlag genom att trafikera en linje med mycket få avgångar. I praktiken är förstås den möjligheten begränsad, eftersom en reguljär flyglinje fordrar ett visst minsta antal avgångar för att vara ett realistiskt resealternativ.

Baserat på faktiska förhållanden vad avser passagerarvolym och avgångar har vi med utgångspunkt i ASEK-modellen beräknat ungefärliga trafikeringskostnader för ett antal inrikeslinjer. Eftersom flygbolagen är mycket restriktiva med att offentliggöra trafikdata för enskilda linjer har vi avgränsat urvalet till linjer där såväl antalet passagerare som antalet avgångar går att utläsa i

Transportstyrelsens flygplatsstatistik. Konkret innebär detta att vi enbart studerar flygplatser vars inrikestrafik är koncentrerad till en destination.

Resultatet av dessa beräkningar illustreras i figur 1. I figuren har vi relaterat kalkylerad kostnad per passagerarkilometer till den faktiska volymen resenärer och som framgår är det slående med vilken exponentiell kraft skalfördelarna påverkar denna relation. Utgår vi från den skattade trendlinjen är kostnadselasticiteten cirka -0,6, det vill säga om antalet passagerare ökar med 1 procent så beräknas kostnaden per passagerarkilometer minska med 0,6 procent. Omvänt gäller att om antalet passagerare minskar med 1 procent, så beräknas motsvarande kostnad öka med 0,6 procent.

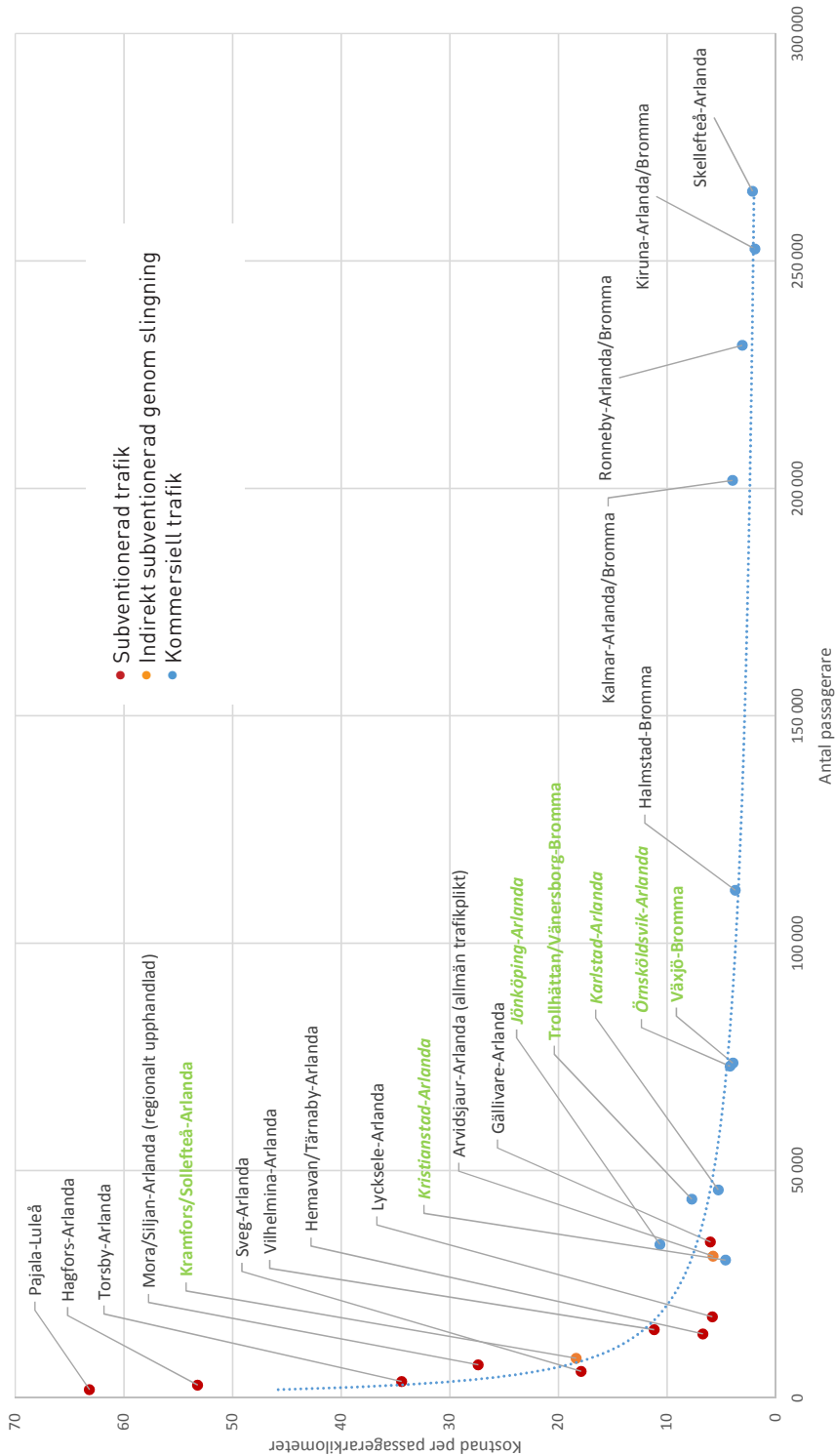
De tydliga skalfördelarna gör att det vid årliga volymer understigande 30 000 passagerare endast återfinns trafik som direkt eller indirekt är subventionerad. Med indirekt subvention avses här att linjen är slingad, det vill säga sammankopplad via mellanlandningar, med en eller flera subventionerade flyglinjer. Vi ser också att fyra kommersiellt drivna linjer ligger mycket nära gränsen för det som förefaller vara en kritisk passagerarvolym: Jönköping–Arlanda, Karlstad–Arlanda, Kristianstad–Arlanda samt Trollhättan–Vänersborg–Arlanda. Med något större resandeunderlag, men fortfarande farligt nära den kritiska nivån för kommersiell bärkraft, återfinns linjerna Växjö–Bromma och Örnköldsvik–Arlanda. Bägge dessa linjer har en årlig volym på strax över 70 000 passagerare.

De sex ovan nämnda flyglinjerna torde vara mycket känsliga för olika typer av omvärldsförändringar där

¹ ASEK är en myndighetsövergripande samrådsgrupp som bistår Trafikverket med att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. ASEK-gruppen stöds även av ett vetenskapligt råd bestående av experter inom ämnet.

FIGUR 1. RELATION MELLAN KALKYLERAD KOSTNAD PER PASSAGERARKILOMETER OCH PASSAGERARVOLYM

Källa: WSP:s egna beräkningar baserade på data från Transportstyrelsen och Trafikverket.



även en mindre minskning av passagerarvolymen kan få stora effekter på utbudet, i värsta fall genom att trafiken helt upphör. En viktig aspekt i detta sammanhang är att samtliga aktuella flyglinjer saknar allmän trafikplikt, vilket innebär att staten inte förpliktigt sig att upprätthålla trafiken genom subventioner. Båda dessa teser stöds också av En svensk flygskatt (SOU 2016:83) som menar att såväl icke-statliga som mindre flygplatser bör vara extra känsliga för ökade prisnivåer. Inte heller linjen Kramfors-Sollefteå-Arlanda har allmän trafikplikt. Trots ett klint resandeynderlag (8 735 passagerare år 2016) så räddas än så länge trafiken av att den slingas med subventionerade förbindelser på sträckorna Gällivare-Arlanda och Lycksele-Arlanda. Även om trafiken således är indirekt subventionerad så finns det självfallet en kritisk gräns där operatören, i detta fall Nextjet, inte längre finner det ekonomiskt motiverat att mellanlanda för att hämta upp passagerare. Trafikutvecklingen under de senaste tio åren talar för att den gränsen närmar sig. Mellan åren 2006 och 2016 minskade antalet passagerare på flygplatsen med 60 procent.

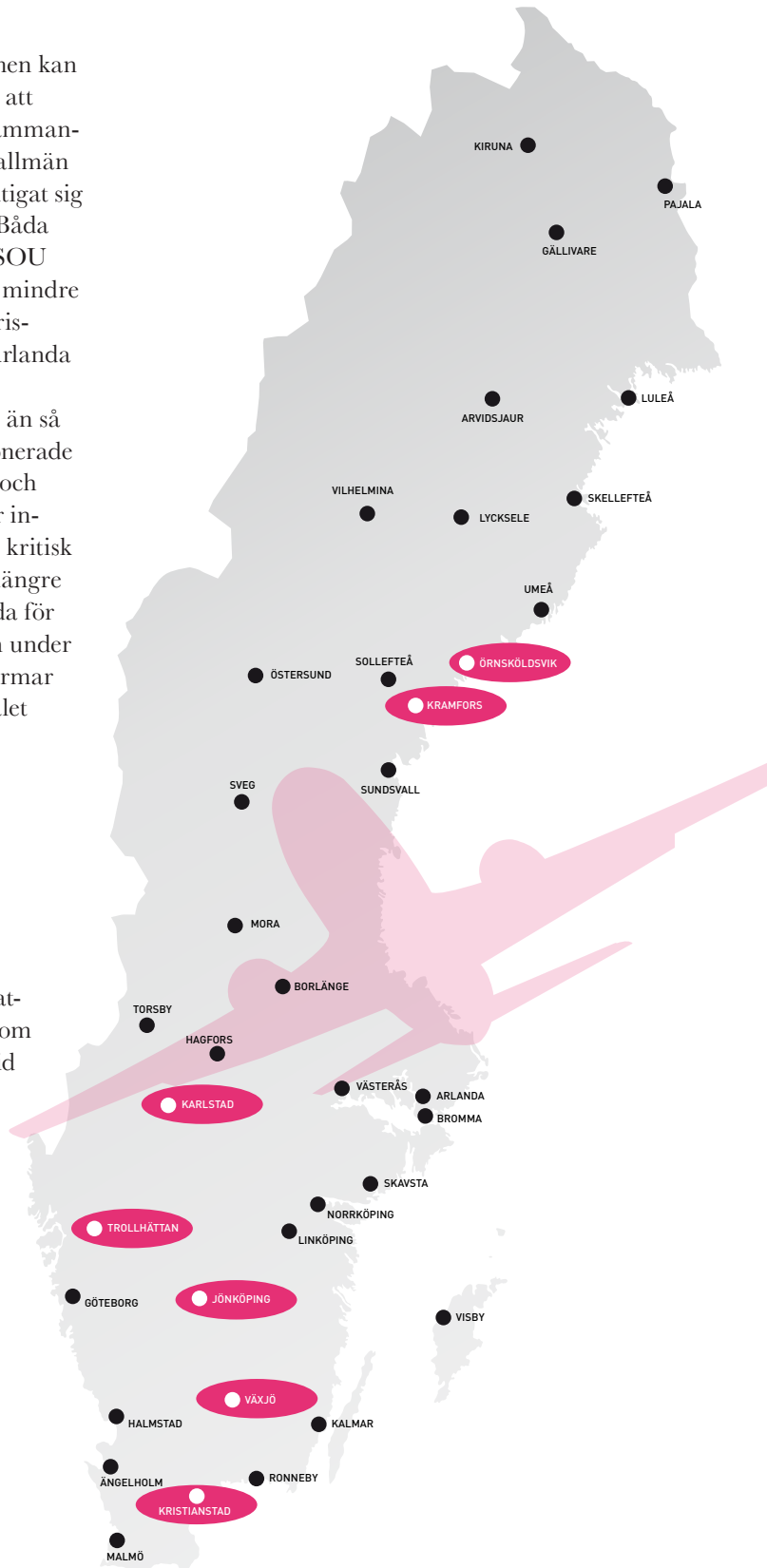
Sju flygplatser i farozonen

Vi har därmed identifierat sju flyglinjer (flygplatser inringade i karta för geografisk överblick) som på goda grunder kan antas gå en osäker framtid tillmötes:

- Jönköping-Arlanda
- Karlstad-Arlanda
- Kristianstad-Arlanda
- Trollhättan-Vänersborg-Arlanda
- Växjö-Bromma
- Örnsköldsvik-Arlanda
- Kramfors-Sollefteå-Arlanda

FIGUR 2. SVERIGES FLYGPLATSER

Källa: En svensk flygskatt (SOU 2016:83) och WSP:s redigeringar



Flygplatsbolag	Rörelse-intäkter (före driftsbidrag)	Resultat (före driftsbidrag)	Bidrag	Andel inrikesresenärer
Jönköping Airport AB	41,4	-22,4	8,8	30
Örnsköldsvik Airport	36,0	-11,6	12,0	96
Karlstad Airport AB	28,0	-23,0	23,0	53
Fyrstads flyg AB	14,1	-7,1	7,4	100
Kristianstad Airport AB	8,1	-19,0	12,7	98
Småland Airport AB	42,8	-7,7	10,0	43
Höga Kusten Airport AB	10,5	-8,1	9,1	100

TABELL 1

FLYGPLATSER I FARO-ZONEN, RÖRELSEINTÄKTER, RESULTAT, DRIFTSBIDRAG SAMT ANDEL INRIKESRESENÄRER ÅR 2016

KÄLLA: FLYGPLATSERNAS ALTERNATIVT ÄGARNAS ÅRSREDOVISNINGAR SAMT DATA FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN.

Vad händer då med de berörda regionala flygplatserna i det fall inrikestrafiken på de aktuella linjerna upphör? Ett indikativt svar på denna fråga kan utläsas i tabell 1.

Här framgår att samtliga flygplatser går med betydande underskott som täcks upp av ägarna, det vill säga berörda kommuner samt i något fall även landskapet och/eller regionförbundet. Motiven till dessa bidrag är ungefär desamma oavsett flygplats och de kretsar primärt kring att man uppfattar att flygplatsen har en avgörande betydelse för utvecklingen av det regionala näringslivet.

Vidare kan vi notera att inrikestrafiken, beroende på flygplats, står för mellan 30 och 100 procent av det totala antalet passagerare. Utrikestrafiken består dock nästan uteslutande av charter. Undantaget är flygplatserna i Karlstad och Jönköping som har reguljär utrikestrafik i form av en gemensam slingad linje till Frankfurt. Denna trafik är dock av betydligt mindre omfattning än inrikesresandet och uppbär dessutom stöd från de berörda kommunerna, ett stöd som starkt ifrågasatts och som nu är föremål för prövning i

Förvaltningsrätten.²

Under innevarande år 2017 tillkommer även reguljär utrikestrafik från Småland Airport i form av tre nya linjer till Skopje, Gdansk och Tuzla. Trafiken på dessa linjer är dock mycket gles och utgörs av två avgångar i veckan.

Den övergripande bilden, och den är även högst relevant för Jönköping och Karlstad, är att inrikestrafiken helt dominerar den reguljära trafiken på de aktuella flygplatserna. Mot den bakgrunden finns det nog skäl att tvivla på ägarnas villighet att understödja de aktuella flygplatserna ekonomiskt i det fall inrikestrafiken upphör. Det skulle kräva att driftsbidragen skalades upp rejält i ett läge när själva huvudmotivet till denna subvention, det vill säga näringslivets behov av goda förbindelser till huvudstadsregionen, helt eller huvudsakligen fallit bort.

² Linjen har uppskattningsvis 35 000 passagerare per år, fördelat på två flygplatser. Linjen uppbär ett årligt stöd på totalt 23,8 miljoner kr från Karlstads och Jönköpings kommun, ett förhållande som kan strida mot EU:s statsstödsregler.

”

För stora delar av Sverige finns i praktiken inga alternativ till flyget.

Remissvar från Luleå kommun

Flyget förlorar passagerare

En viktig del i denna analys är att försöka förstå närmare hur de utvalda flygplatserna kan komma att påverkas av en flygskatt i termer av antal förlorade passagerare. Det är viktigt för att sedan sätta i relation till dess nuvarande trafik och därmed få ett grepp om och uppskatta flygskattens effekter. För att genomföra dessa uppskattningar har nedanstående formel tillämpats som beräkningsmetod.

$$\text{Passagerarförändring}_{ij} = \text{Flygskatt}_{ij} / \text{Biljettpris}_{ij} * (\text{Elasticitet}_{ij} * \text{Nationell multiplikator}) * \text{Antal passagerare}_{ij},$$

i = typ av resa, j = typ av resenär

Som vi kan se av modellen förväntas därmed en förändring i antalet passagerare, p.g.a. dyrare biljetter, bero på följande:

- Flygskatten som en andel av biljettpriset. Ju lägre biljettpris eller högre flygskatt, desto större andel utgör flygskatten av biljettpriset.
- Elasticiteten eller priskänslighet är ett mått på hur mycket efterfrågan påverkas vid en höjning av priset. Ju högre priselasticitet, desto mer påverkas passagerarna av prishöjningen. Denna kan också variera över olika passagerartyper som privat- eller affärsresande samt inrikes- eller utrikesresor. I detta fall kommer vi dock endast titta på inrikesflyg.
- Elasticiteten är också viktad med en multiplikator som påverkar den negativt eller positivt beroende på om den är regional, nationell eller internationell. I detta fall är den nationell vilket påverkar elasticiteten något nedåt.
- Till sist påverkar antalet passagerare på flygplatsen utfallet. Ju fler passagerare som flyger från flygplatsen, desto fler förväntas försvinna.

Kortfattat kan man därmed säga att passagerareffekterna kommer bli större ju större andel flygskatten är

i relation till biljettpriset, desto högre elasticitet och desto fler passagerare på flygplatsen.

FLYGSKATT

Det rådande förslaget enligt En svensk flygskatt (SOU 2016:83) beskrivs kortfattat enligt nedan.

Förslaget innebär att flygskatt ska betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats. Det flygföretag som utför flygningen ska vara skattskyldigt. Skyldighet att betala skatt ska inträda när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska tas ut med olika skattenivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger:

1. helt inom Europa
2. helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda
3. i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda.

De föreslagna skattenivåerna baseras på klimatvärderingar för flygresor och föreslås uppgå till 80 kronor (inrikes och inom EU), 280 kronor (helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda) samt 430 kronor (i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda).

För denna rapport kommer 80 kronor för inrikesresor att tillämpas. Skatten appliceras för enkelresor, dvs. en passagerare får betala skatt för såväl tur- som returren eftersom båda sker från en svensk flygplats. Utöver detta tillkommer moms om sex procent för inrikes flyg. Således uppgår den totala flygskatten till ca 85 kronor.

BILJETTPRISER

Biljettpriser kan presenteras på ett antal olika sätt och deras diversifiering beror på såväl kunskap som ana-

lysens behov av att beskriva olika marknadssegment. Anledningen till att det kan vara intressant att skilja på olika biljettpriser är att flygskattens effekt varierar med dess procentuella andel av biljettpriset. Kortfattat kan det finnas värde i att skilja mellan privat- respektive affärsresenärer samt mellan inrikes och utrikes resor (även mellan inom EU och interkontinentalt).

Biljettpriser har beräknats i ett antal olika rapporter på senare tid i och med rådande flygskatteförslag; nedan följer några exempel.

I WSP (2015) tillämpas, för privat envägs inhemsk resa, Transportstyrelsens genomsnittspris om 990 kronor 2008. I 2014 års prismetoden beräknas denna uppgå till ca 1 110 kronor. För privatresor inom EU har data hämtats från Travelmarket.se som tillhandahåller genomsnittspriser från 2009 till 2015 för 10 utvalda destinationer inom Europa.³ Via denna metod uppskattas priset till 1 070 för en envägs privat flygbiljett inom EU. Data för affärsresenärers biljettpriser finns dock inte tillgängliga hos vare sig Transportstyrelsen eller Travelmarket.se. Därmed tillämpar WSP (2015) data från den australiska transportstyrelsen (BITRE). De tillhandahåller offentliga data gällande prisutveckling på inrikesresor för olika prisklasser (Business, Full Economy, Restricted Economy och Best Discount). Genom att tilldela de två senare prisklasserna till privata resor och de två tidigare prisklasserna till affärsresor beräknas ett förhållande baserat på genomsnittspriser 2010–2015. Detta ratio uppgår till 2,5, dvs. affärsresor är i genomsnitt ca 2,5 gånger

³ Europeiska destinationer: Amsterdam, Barcelona, Berlin, Köpenhamn, London, Oslo, Paris, Prag, Rom och Wien. Alla priser är de billigaste lediga platserna vid söktillfället som är 4 veckor innan avresa. Priserna inkluderar skatter och avgifter men ej extra avgifter och extra bagage eller liknande. Priser för LCC (lågprisbolag) är exklusive eventuellt bagage etc. Flygbiljetter till Europa har minimum 2 natters uppehåll och maximum 7 natters uppehåll. Motsvarande för interkontinentalflygningar är 2 minimum respektive 14 maximum. Max transfertid är 8 h.

dyrare än privatresor för inrikesflyg i Australien.

I den statliga utredningen En svensk flygskatt (SOU 2016:83) beräknas ett generiskt pris, oberoende av kundtyp, för inrikes resor samt resor inom Europa om 1 000 kronor enkelväg. Uppgifterna kommer från Swedavia. I studien särskiljs således inte priset mellan privat- och tjänsteresor. Något som får anses märkligt i och med att rapporten i ett senare skede presenterar en fördelning av andelen passagerare inom respektive resenärstyp (det bör således finnas uppgifter kopplade till olika resenärstyper) men också eftersom beräkningarna av passagerarförluster kan bli lidande.

I WSP (2017) estimeras biljettpriset för specifikt Skavsta flygplats då studiens syfte var att beräkna flygskattens effekter på flygplatsen. Till hjälp använder sig studien av verktyget Sabre ADI som Skavsta flygplats har tillgång till. Det är ett verktyg för att jämföra priser mellan olika flygplatser i branschen på destinationsnivå. Därefter har ett viktat genomsnittspris räknats fram baserat på passagerarantal för de olika destinationerna. Enkel väg uppskattas biljettpriset vara ca 800 kronor. Priset gäller för flygtrafik inom EU och för privatpersoner, då detta utgör ca 90 procent av flygtrafiken.

I Riksdagens utredningstjänst (fortsättningsvis Utredningstjänst) (2017) estimeras priser för inrikesflyg från Kristianstads flygplats till Arlanda. Studien styrker att ett vanligt problem är flygbolagens ovilja att dela med sig av prisinformation. I stället har studien använt sig av Hittaflyget.se, en oberoende webbplats för prisjämförelser av flygresor. De uppskattar att en flygbiljett från Kristianstad till Stockholm kostar ca 1 200 kronor enkel väg. I tabellen nedan presenteras en översikt av de olika biljettpriserna. Som vi kan se ligger referensernas uppskattade biljettpriser relativt nära varandra. Det gäller framför allt för privata inrikesbiljetter.

	PRIVAT		AFFÄR	
	Inrikes	Inom EU	Inrikes	Inom EU
WSP (2015)	1 110	1 070	2 780	2 680
SOU (2016)	1 000	1 000	1 000	1 000
WSP (2017)		800		
Utredningstjänst (2017)	1 200			

TABELL 2

**ÖVERSIKT BILJETTPRISER
LITTERATURSTUDIE**

KÄLLA: FLYGLATSERNAS ALTERNATIVT ÄGARNAS ÅRSREDOVISNINGAR SAMT DATA FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN.

Denna rapport kommer att använda sig av motsvarande metod som Utredningstjänst (2017), dvs. att uppskatta biljettpriserna genom s.k. spökbokning (att uppskatta priset genom titta på faktiska priser om man skulle resa vid ett antal utvalda bestämda datum). Detta med anledning av att studien är flygplats-specifik och därmed bör priserna variera mellan olika flygplatser. Denna rapport tar dock stöd i tidigare studiers uppskattade nivåer som referens för att säkerställa rimliga prisnivåer.

I tabellen nedan presenteras spökbokningar för utvalda flygplatser, priserna gäller halvering av pris för en tur-och-returresa från Stockholm. Genomsnittspriset för en privatperson enkel resa upp-

går till ca 850 kronor. Affärspriset uppskattas i sin tur till ca 2 040 kronor enkel väg.⁴ Priserna ligger således relativt nära de generella priserna ovan. Vidare är genomsnittsratio mellan privat- och affärsresor ca 2,5 oviktat och 2,7 viktat efter antal inrikespassagerare per flygplats. Det ger validitet till tidigare använd metod vid uppskattning av affärspriser i WSP (2015).

⁴ Privatpriset har uppskattats som genomsnittspriset av en tur-och-returresa från Stockholm, en respektive två månader fram i tiden (fr.o.m. 10 maj), tor-sön och billigaste möjliga avgång. Affärspriset har uppskattats som genomsnittspriset av en tur-och-returresa från Stockholm, en respektive två veckor fram i tiden (fr.o.m. 10 maj), av/ombokningsbara biljetter, utresa på morgon och hemresa på eftermiddag.

TABELL 3

UPPSKATTADE PRISER PER FLYGPLATS FÖR PRIVAT- OCH AFFÄRSRESOR 2017, ENKEL VÄG

KÄLLA: FLYGBRA.SE, NEXTJET.SE OCH SPARROW.SE

Flygplats	Privatpris	Affärspris
Jönköping	1 245	1 995
Karlstad	572	1 995
Kristianstad	724	2 199
Trollhättan-Vänersborg	827	1 914
Växjö	629	1 478
Örnsköldsvik	722	2 225
Kramfors-Sollefteå	1 249	2 450
Medel	852	2 037





PRISELASTICITET

De tre främsta studierna gällande priselasticiteter för flygresande är Kopsch (2012), Intervistas (2007) respektive Sika (2006). Dessa beskrivs ytterligare nedan.

Generellt kan vi dock se att resultaten, allt annat lika, visar på att affärsresenärer är mindre känsliga för förändringar i biljettpriser (mindre elastiska) än privatresenärer (mer elastiska). Detta är också ett rimligt antagande i och med att affärsresenärer är mindre flexibla i sitt resande och kan inte välja, avbryta eller skjuta upp sin resa på samma sätt som privatresenärer kan.

Ett annat rimligt resultat är att priselasticiteten på korta sträckor generellt är högre än för långdistansflygningar. Detta speglas mest troligt av att det för kortare resor finns fler alternativ att välja mellan (tåg, bil, båt och buss) jämfört med längre resor. I denna rapport kommer dock endast elasticiteter för inhemsk trafik ("kortare sträckor") tillämpas.

Studierna presenterar tillsammans ett intervall

inom priselasticiteter. För robusthet kommer vår estimering av effekterna av en potentiell flygskatt att använda alla tre studiers elasticiteter.

Kopsch (2012)

En av de senast genomförda studierna är Kopsch (2012) och som används som referens i Utredningstjänst (2017). Studien estimerar kortsiktiga priselasticiteter på den svenska inhemska flygmarknaden för privat- och affärsresor med hjälp av regressionsanalys. Dessa uppgår till 0,67 (affärsresenärer) respektive 0,87 (privatresenärer).

Med det menas att om priset på en inrikes flygbiljett går upp med 10 procent för affärsresenärerna minskar antalet affärsresenärer med 6,7 procent, allt annat lika. För privata resenärer, som är mer priskänsliga och därmed har högre elasticitet, uppskattas en 10-procentig ökning av priset på en biljett för privatresenärerna leda till en minskning av privatresenärer med 8,7 procent.

	Privatresa	Affärsresa
Inrikes, kort sikt	-0,87	-0,67

TABELL 4

ELASTICITET FRÅN KOPSCH (2012)

Intervistas (2007)

Intervistas (2007) sammanfattar och undersöker resultat gällande priselasticitet för flygpassage-rare över 25 års tid (1980 till 2006) och 23 olika studier (USA, Israel, Australien, Europa, Sverige, Saudiarabien, Nya Zeeland, Italien, Storbritannien). Syftet med studien är att via en gedigen litteraturgenomgång ta fram robusta elasticiteter som sedan kan användas vid denna typ av policyanalyser.

Studien delar upp elasticiteterna på privat- och affärsresenärer såväl som på olika typer av resor (inhemsk, inom EU samt interkontinental trafik). I denna rapport kommer dock endast elasticiteter för inhemsk trafik tillämpas.

Studien uppskattar att om priset på en inrikes flygbiljett går upp med 10 procent för affärsresenärerna minskar antalet affärsresenärer med 7,0 procent, allt annat lika. För privata resenärer, som återigen är mer priskänsliga, uppskattas en 10-procentig ökning av priset på en biljett leda till en minskning av privatresenärer med 15,2 procent.

TABELL 5

ELASTICITET FRÅN INTERVISTAS (2007)

Sika (2006)

Uppskattning av efterfrågeelasticiteter görs även av Sika (2006) som remissvar på Finansdepartementets tidigare promemoria om skatt på flygresor. Dessa elasticiteter är också de som rådande förslag En svensk flygskatt (SOU 2016:83) främst hänvisar till.

De använder sig i sin analys av fyra olika priselasticiteter. Dessa är enligt tabellen nedan uppdelade på privat- och affärsresor såväl som inrikes och utrikes. I denna rapport kommer endast elasticiteter för inhemsk trafik tillämpas.

Studien uppskattar att om priset på en inrikes flygbiljett går upp med 10 procent för affärsresenärerna minskar antalet affärsresenärer med 2,0 procent, allt annat lika. För privata resenärer, som återigen är mer priskänsliga, uppskattas en 10-procentig ökning av priset på en biljett leda till en minskning av privatresenärer med 10 procent.

	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	-1,52	-0,70
Inom Europa	-1,10	-1,15
Interkontinental	-1,04	-0,27

TABELL 6

ELASTICITET FRÅN SIKA (2006)

	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	-1,0	-0,2
Utrikes	-0,7	-0,1





Multiplikatorer

En annan aspekt som bör tas i beaktande enligt Intervistas (2007) är att skattens effekt kommer att vara större ju mer specifik den är. Med det menas att om skatten instiftas på regional nivå eller för en specifik linje kommer den få större effekter (antalet förlorade passagerare kommer vara högre) då man i stället kan välja att flyga från en annan region eller en annan linje. Om man i stället inför en flygskatt på nationell eller internationell nivå blir dess effekt något lägre då man inte kan välja att resa från/till en annan plats med samma enkelhet.

Därmed bör multiplikatorer inkluderas som skalar ner eller upp elasticiteterna beroende på omfång. Linje/region-multiplikatorn, dvs. om en skatt endast införs för en specifik linje eller region, bör skala upp elasticiteten (1,4) då effekten bör bli större eftersom resenärer istället kan välja att resa till/från andra destinationer. För en skatt på nationell nivå (nationell multiplikator 0,8) bör dock elasticiteten skalas ner eftersom alla linjer blir skattebelagda och alternativet färre osv.

Således kommer denna rapport att tillämpa en nedskalning av elasticiteterna med 20 procent (0,8) då det förslag om flygskatt som lagts fram kommer att tillämpas på nationell nivå på alla flygplan som lyfter från svensk mark.

PASSAGERARSTATISTIK OCH FÖRDELNING

Statistik för antal passagerare är framtagen via Transportstyrelsen för året 2016. Här framgår antalet avgående samt ankommande passagerare per flygplats uppdelat på destinationstyperna Europa, övriga världen samt inrikes.

Fördelningen mellan privat- och affärsresenärer baseras på Trafikanalys årliga resvaneundersökning (RVU) 2011–2014. Utifrån RVU har en fördelning tagits fram mellan typ av resenär. Fördelningen uppskattas till att det går ca 1,1 privatresa per affärsresa för flyg inrikes. Ratiot har tillämpats för att uppskatta antal passagerare inom varje resenärkategori per flygplats. Denna andel stämmer också väl överens med Swedavias fördelning som presenteras i En svensk flygskatt (SOU 2016:83).

RESULTAT OCH SLUTSATSER

Resultaten av beräkningarna presenteras på flygplatsnivå via tre tabeller (tabell 7–9), en per elasticitetsreferens. Resultatet kan således tolkas som ett intervall av kortsiktiga effekter. Resultaten bygger också på 100 procents övervältring av skatten på passagerarna. Resultaten är uppdelade per resenärstyp samt det totalt estimerade passagerarbortfallet i termer av andel av flygplatsens totala inrikestrafik 2016.

TABELL 7**PASSAGERARFÖRLUSTER BASERAT PÅ ELASTICITET FRÅN SIKA (2006)**

Flygplats	Privat	Affär	Totalt	Andel
Jönköping	977	108	1 085	3,2 %
Karlstad	2 883	147	3 030	6,6 %
Kristianstad	1 508	88	1 596	5,3 %
Trollhättan-Vänersborg	1 904	146	2 050	4,7 %
Växjö	4 219	318	4 537	6,2 %
Örnsköldsvik	3 641	210	3 851	5,3 %
Kramfors-Sollefteå	252	23	275	3,1 %

TABELL 8**PASSAGERARFÖRLUSTER BASERAT PÅ ELASTICITET FRÅN KOPSCH (2012)**

Flygplats	Privat	Affär	Totalt	Andel
Jönköping	850	362	1 212	3,6 %
Karlstad	2 508	491	2 999	6,6 %
Kristianstad	1 312	295	1 607	5,3 %
Trollhättan-Vänersborg	1 656	489	2 145	4,9 %
Växjö	3 671	1 067	4 737	6,4 %
Örnsköldsvik	3 168	702	3 870	5,3 %
Kramfors-Sollefteå	219	76	296	3,4 %

TABELL 9**PASSAGERARFÖRLUSTER BASERAT PÅ ELASTICITET FRÅN INTERVISTAS (2007)**

Flygplats	Privat	Affär	Totalt	Andel
Jönköping	1 484	378	1 863	5,5 %
Karlstad	4 382	513	4 895	10,7 %
Kristianstad	2 292	308	2 600	8,6 %
Trollhättan-Vänersborg	2 894	511	3 404	7,8 %
Växjö	6 413	1 115	7 527	10,2 %
Örnsköldsvik	5 535	733	6 268	8,6 %
Kramfors-Sollefteå	383	80	463	5,3 %

För att ge en sammanfattande bild över alla elasticitetsmått presenterar tabell 10 nedan det lägsta och högsta värdet per flygplats för såväl estimerade passagerarförluster i antal som dess del av den totala inrikestrafiken 2016.

I genomsnitt, sett över samtliga flygplatser och elasticitetsmått, uppskattas passagerarbortfallet uppnå ca 2 900 personer eller 6 procent av den totala inrikestrafiken. Maximum- och minimumvärde för passagerarförluster över samtliga flygplatser och elasticitetsmått var 7 527 respektive 275 personer. Maximum- och minimum-värde för andelen bortfall av den totala inrikestrafiken var ca 11 procent respektive 3,1 procent.

Rapportens beräkningar kan vidare ställas i relation till beräkningarna i En svensk flygskatt (SOU

2016:83). I det rådande förslaget uppskattar man att inrikes flygresor kommer minska med 3,6 till 4,8 procent. Dessa uträkningar baseras på elasticiteter från Sika (2006) och kan därmed delvis jämföras med det lägre alternativet i denna rapport (de utgår från andra prisnivåer och något annorlunda beräkningar). Det finns dock anledning att tro att såväl Kopsch (2012) samt Intervistas (2007) är relevanta elasticitetsreferenser och troligtvis kommer utfallet att ligga någonstans inom intervallet presenterat ovan, dvs. över det estimerade passagerarbortfallet i En svensk flygskatt (SOU 2016:83). Ett passagerarbortfall på dessa nivåer kan därmed bli problematiskt för redan ekonomiskt utsatta flygplatser.

Flygplats	Min (antal)	Max (antal)	Min (andel)	Max (andel)
Jönköping	1 085	1 863	3,2 %	5,5 %
Karlstad	2 999	4 895	6,6 %	10,7 %
Kristianstad	1 596	2 600	5,3 %	8,6 %
Trollhättan-Vänersborg	2 050	3 404	4,7 %	7,8 %
Växjö	4 537	7 527	6,2 %	10,2 %
Örnsköldsvik	3 851	6 268	5,3 %	8,6 %
Kramfors-Sollefteå	275	463	3,1 %	5,3 %

TABELL 10

**INTERVALL FÖR
PASSAGERARFÖRLUSTER
SAMT ANDEL AV
INRIKESTRAFIKEN 2016,
PER FLYGPLATS**

”

En svensk avgift skulle omedelbart ha en positiv effekt för antalet passagerare på danska flygplatser. ... Därmed ökar Danmarks relativa konkurrenskraft, vilket på kort sikt förmodligen har en positiv effekt för Danmarks internationella tillgänglighet.

Remissvar från branschföreningen Dansk Luftfart

Så många jobb hotas

I detta kapitel redovisas de samhällsekonomiska effekter som kan uppkomma ifall var och en av de identifierade flygplatserna blir tvungna att lägga ner p.g.a. de passagerarförluster som flygskatten kan generera.

För att åstadkomma detta omvandlas flygplatsen till ett mått av tillgänglighet. Mer utvecklat leder det minskande antalet passagerare (efterfrågan) i sin tur till färre avgångar (utbud) och därmed också lägre total tillgänglighet – men i synnerhet lägre flygtillgänglighet.

Vad tillgänglighet innebär för ekonomisk utveckling är väl belagt. Det leder till positiva effekter inom skalfördelar, konkurrens, handel, investeringar, var företag väljer att lokalisera sig osv. Att minska flygtillgängligheten kan därmed förväntas ha effekter på avgörande variabler för regionalekonomin som exempelvis antalet arbetsställen, lönesummor och sysselsättning.⁵

⁵ Arbetsställen definieras som registrerade arbetsställen per kommun. Lönesumma redovisas som bruttolön och hänförs förutom tidlön bl.a. följande kontantförmåner: diverse ackordsersättningar, avgångsvederlag, bonus, driftstillägg, gratifikation, helgdagslön, jour- och beredskapsersättning, kostersättning, tillägg vid skiftarbete samt vid obekväm arbetstid, permitteringslön, provision, reseersättning, semesterersättning, semesterlön, sjuklön, vinstandel, övertidsersättning. Dessutom ingår bl.a. traktamente, sammanträdesarvode, vikariatsersättning, ersättning för hemresor och bidrag från arbetsgivaren till boendekostnader. Närmare upplysningar finns i broschyren ”Skatteavdrag och arbetsgivaravgifter” (SKV 401 utg. 22) som utges av SKV. Sysselsättning definieras som sysselsatt dagbefolkning.

Störst negativ effekt uppstår förstås om flygplatsen helt och hållet lägger ner sin verksamhet. Att detta skulle kunna ske utgår från resonemanget att vissa flyglinjer redan i dagsläget balanserar på lönsamhetsgränsen, och att flygskatteeffekterna innebär att linjen till slut faller under gränsen för när det är motiverat att driva linjen vidare. Nedläggningen leder i sin tur till spridningseffekter i såväl den kommun som flygplatsen är lokaliserade samt närliggande kommuner. För att klarlägga hur dessa effekter påverkar regionalekonomin i ett långsiktigt perspektiv har tillväxtmodellen RUT tillämpats. Nedan redovisas en något mer utförlig förklaring av vår metod för uträkning av samhällseffekter.

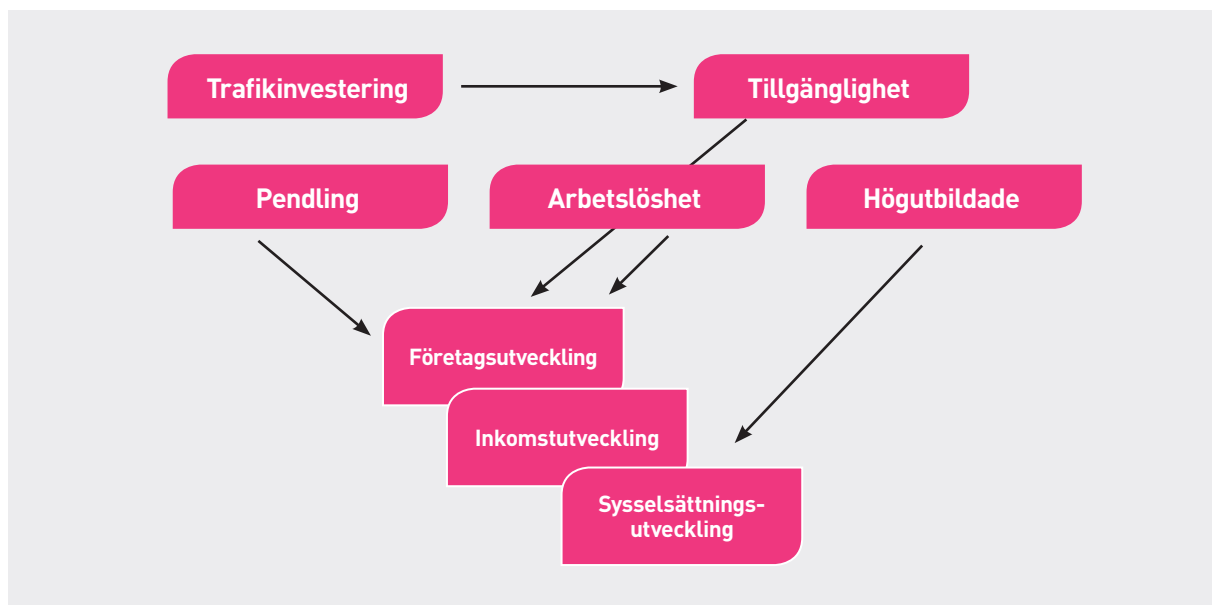
Metoden baseras på en modell för att analysera regionalekonomiska effekter till följd av förändrad tillgänglighet som kallas RUT (regional utvecklingsmodell). RUT är en tillväxtmodell som belyser tillväxt-effekter som en funktion av bland annat tillgänglighetens förändringar och är en s.k. Mills Carlino-modell.

Faktorerna tillgänglighet, pendling, arbetslöshet och utbildningsnivå är faktorer som är kopplade till, och har en betydande inverkan på, tre nyckelvariabler som är avgörande för den regionala utvecklingen:

- företagsutveckling
- inkomstutveckling
- sysselsättningsutveckling.

RUT-modellen baseras på faktiska förhållanden för Sveriges samtliga 290 kommuner, och omfattar en databas över folkmängd, antal arbetsställen, syssel-

FIGUR 3. SCHEMATISKT BEROENDESAMBAND FÖR RUT (REGIONAL UTVECKLINGSMODELL)



sättning, inkomster, pendling, utbildning, arbetsmarknadsdata och regional tillgänglighet.

Förändrad flygtillgänglighet ger effekter för antalet sysselsatta, antalet arbetsställen och en kommuns totala lönesumma, vilket RUT-modellen kvantifierar. Dessa tre kategorier analyseras separat, även om dessa i verkligheten överlappar och påverkar varandra. Minskning av flygtillgänglighet minskar antalet sysselsatta, och detta påverkar i sin tur också den totala lönesumman för kommunen. En minskad flygtillgänglighet kommer också påverka företagsutvecklingen och kommer således ge negativa effekter avseende antalet arbetsställen. Minskningen av antalet sysselsatta och antalet arbetsställen överlappar varandra, men statistiken och kvantifieringen i RUT-modellen vet ingenting om på vilka arbetsställen dessa sysselsatta faktiskt arbetar. Kvantifieringen säger heller ingenting om vilka arbetsställen som påverkas, eller hur stora arbetsställena faktiskt är. Det är därför rimligt att säga att arbetstillfällena försvinner i samband med att antalet arbetsställen reduceras, men vi vet som sagt ingenting om deras samhörighet med varandra.

För att undersöka betydelsen för regionalekonomin och tillväxten i de aktuella flygplatsernas närområde har beräkningarna utgått från att flygplatsernas utbud i form av antalet flygavgångar dagligen helt upphör, vilket innebär att modellens utredningsalternativ (UA) är noll flygavgångar. Detta jämförs sedan med dagens

situation, där antalet flygavgångar i dag från respektive flygplats utgör jämförelsealternativet (JA).

Resultaten som tas fram är i sig ingen prognos för närområdenas framtid och tar heller inte upp hur sannolika effekterna är. Resultaten beskriver effekternas storheter och ska ses som ett underlag för att kunna härleda resonemang. Resultaten ger alltså en beskrivning av de regionalekonomiska effekterna beroende på vilket flygutbud som finns givet. För beräkningarna antas allt annat lika förutom just skillnaden mellan UA och JA.

Modellen är kalibrerad och utformad så att jämviktssläge mellan JA och UA uppnås efter ca 38 år. Tidshorizonten baseras på teoretiska effektsamband och är standardutformande för de långsiktiga effekterna i RUT-modellen.

Minskad eller nedlagd flygtrafik på en flygplats kan medföra att trafiken utökas på en annan flygplats, varför effekterna också kan omfördelas inom rikets gränser totalt sett. Detta är dock inget som härleds vidare i denna analys.

Resultaten som presenteras är oberoende av varandra och varje scenario ska studeras enskilt. Med det menas att de samhällsekonomiska effekterna bygger på att endast den observerade flygplatsen i fråga läggs ner medan allt annat är lika. Därmed bör inte effekterna läggas ihop då nedläggning av flera flygplatser samtidigt ej har studerats.

TABELL 11

ANTALET FLYGAVGÅNGAR SOM UTGJORT JA FÖR RESPEKTIVE FLYGPLATS

Flygplats	Antal avgångar dagligen
Jönköping	7
Karlstad	7
Kristianstad	2
Trollhättan-Vänersborg	4
Växjö	2
Örnsköldsvik	2
Kramfors-Sollefteå	4,5

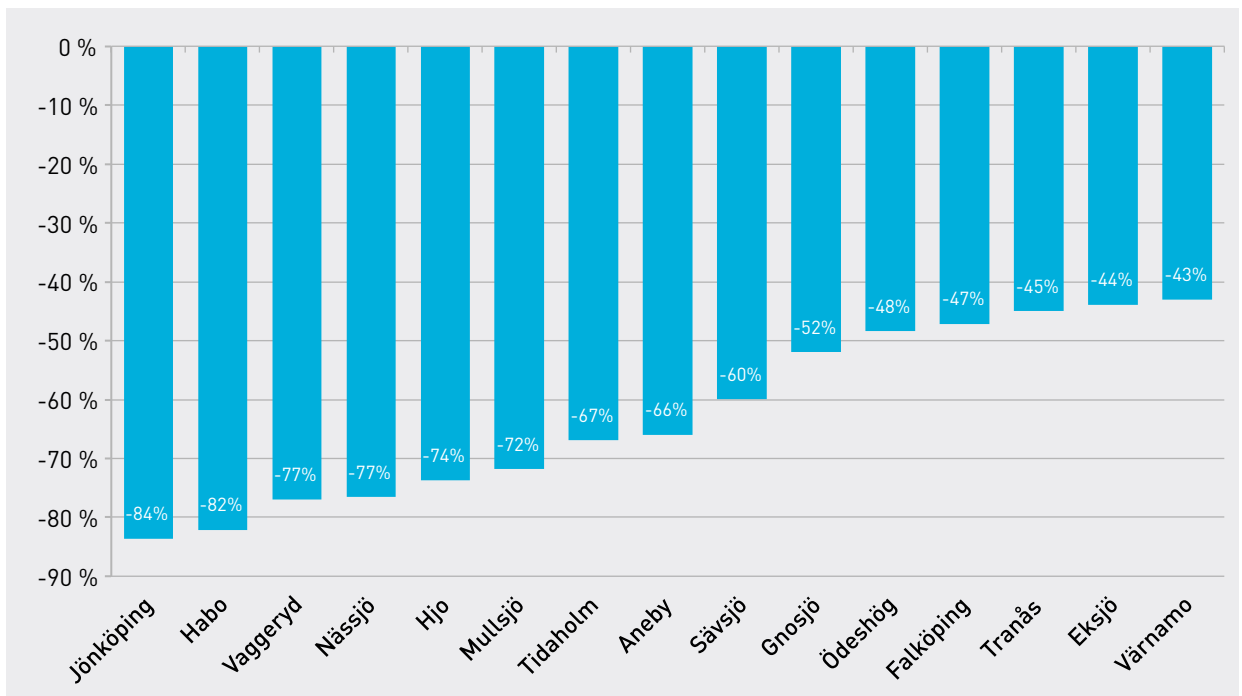
JÖNKÖPING AIRPORT

I Jönköping beräknas 5 000 arbetstillfällen försvinna om flygplatsen läggs ner. Dessutom drabbas ytterligare 14 kommuner runt Jönköping av en nedläggning.

Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. Mest försämrad flygtillgänglighet drabbar Jönköpings kommun följt av Habo, se nedan.

”
Risken för en negativ spiral i glesbygden ökar.
 Remissvar från Unionen

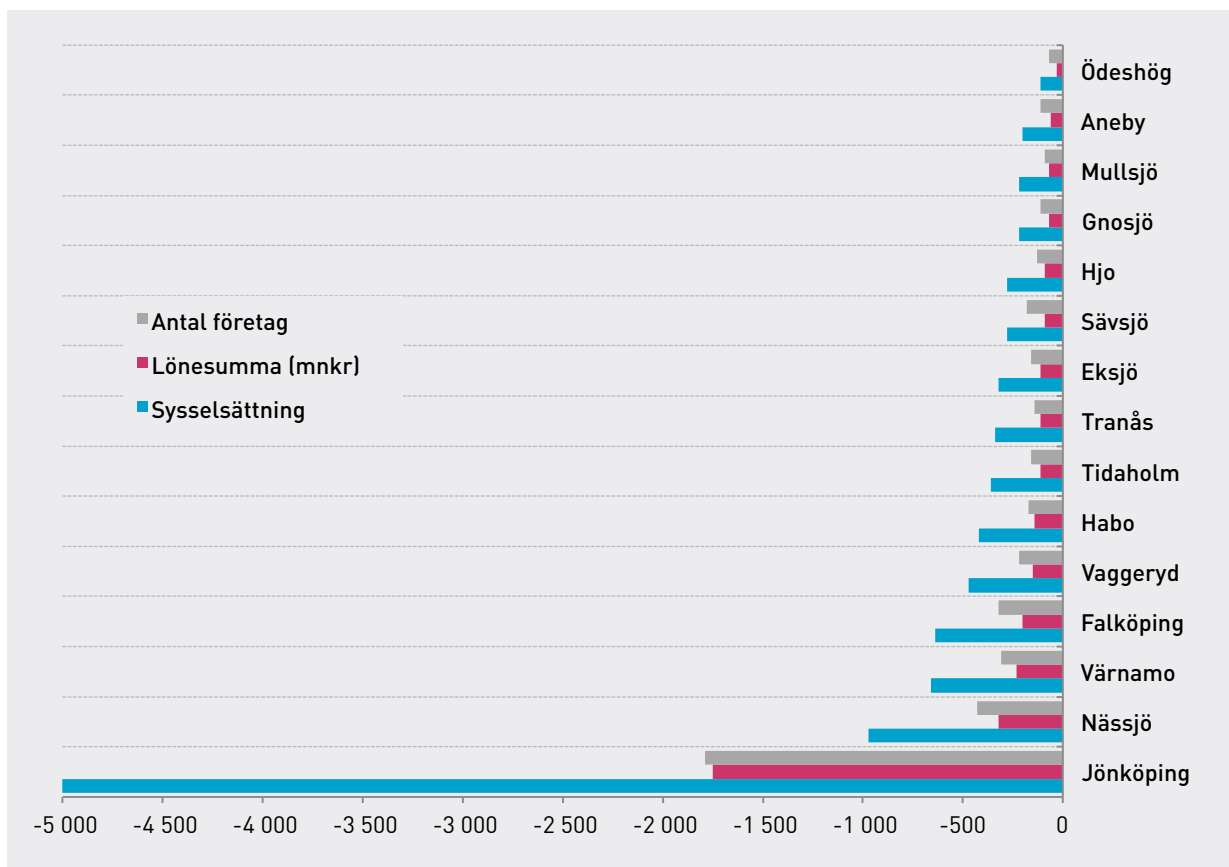
FIGUR 4. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM JÖNKÖPING AIRPORT LÄGGS NED



Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrad tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

Jönköping är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då över 5 000 arbetstillfällen kan antas försvinna på lång sikt.

FIGUR 5. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM JÖNKÖPING AIRPORT LÄGGS NED



Som ett resultat av scenariot där Jönköping Airport skulle läggas ner innebär det för Jönköpings kommun att flygtillgängligheten reduceras med 84 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 1 750 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion knappt 15 miljarder kronor totalt över hela perioden. Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 390 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kom-

munen reduceras med 117 miljoner kronor årligen.

För Habos del, där flygtillgängligheten reduceras med 82 procent, reduceras lönesumman motsvarande 144 miljoner kronor år 38. Nuvärdesberäknat innebär det totalt 1 200 miljoner kronor och således ett skattebortfall om knappt 10 miljoner kronor årligen för kommunen.

För de 15 närliggande kommunerna som påverkas mest av att Jönköping Airport läggs ner, försvinner totalt 10 500 arbetstillfällen på 4 400 arbetsställen.

KARLSTAD

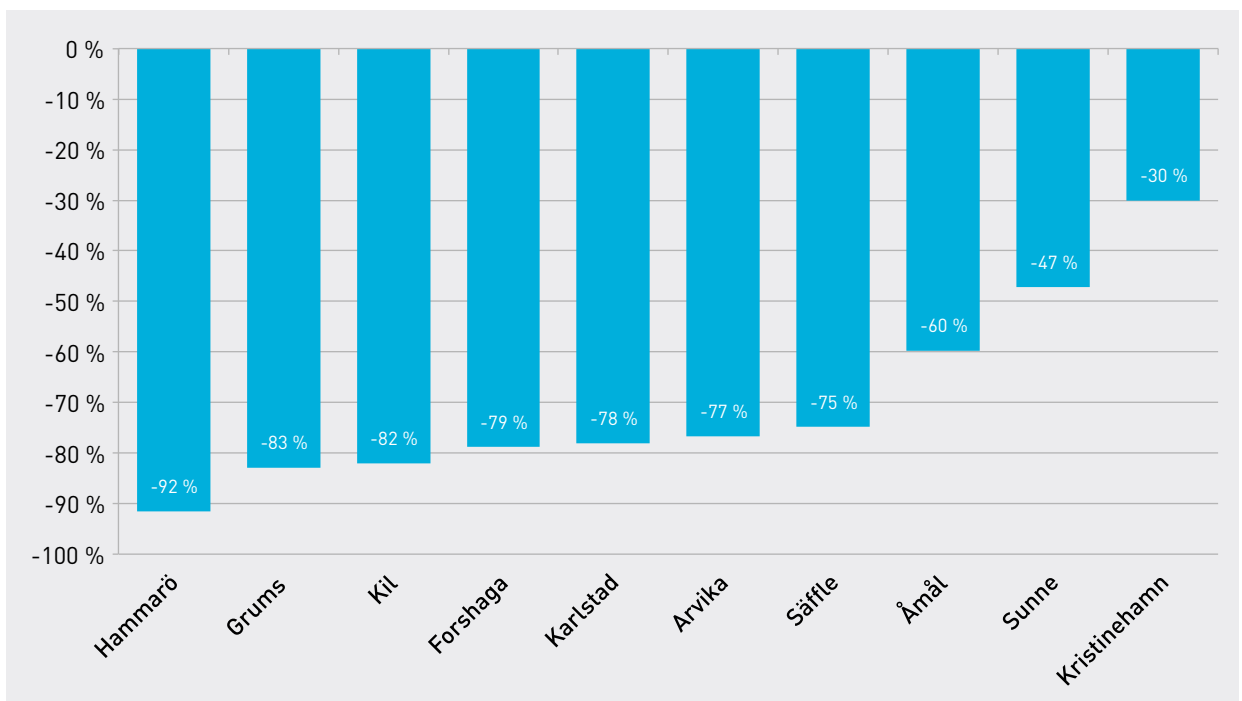
En nedläggning av Karlstads flygplats beräknas kunna drabba intilliggande orter som till exempel Hammarö, Grums och Kil hårt. Dessutom beräknas skatteintäkterna för kommunen reduceras kraftigt.

Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. Mest försämring av flyg-

tillgängligheten sker i Hammarö, Grums och Kil, se nedan. Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrade tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

Karlstad är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då över 3 000 arbetstillfällen kan antas försvinna på lång sikt.

FIGUR 6. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM KARLSTAD AIRPORT LÄGGS NED.

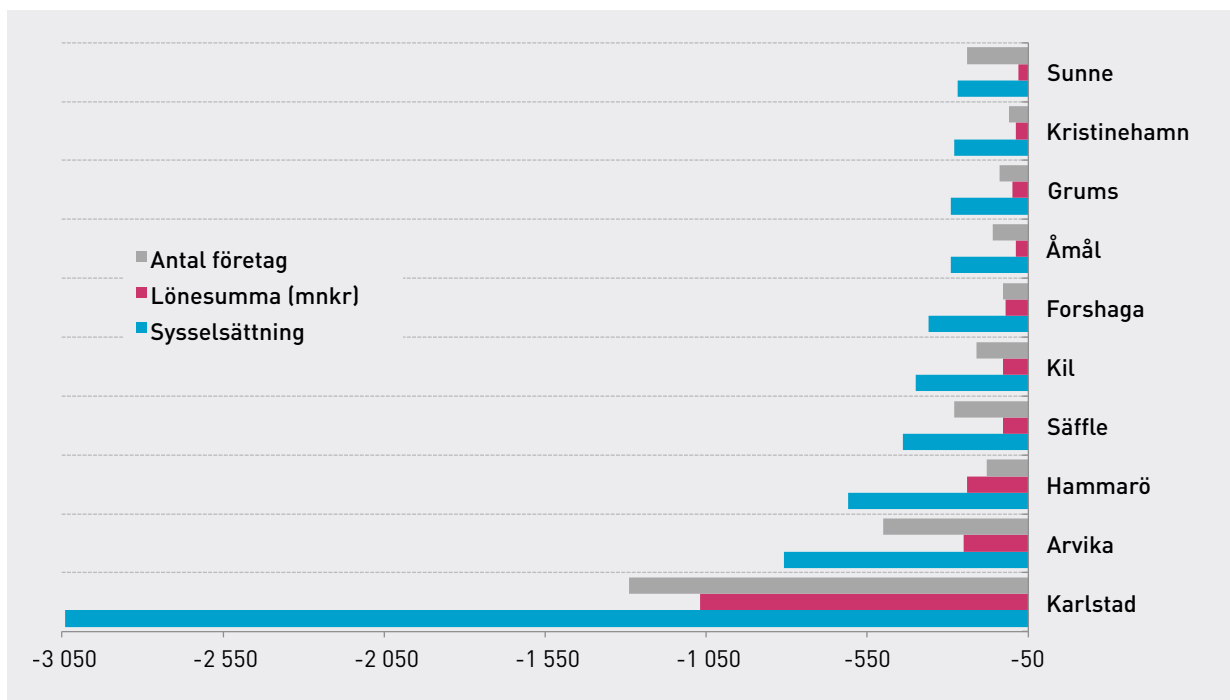


”

Flygskattens utformning snedvrider konkurrensen inom flygbranschen.

Remissvar från flygbolaget BRA

FIGUR 7. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM KARLSTAD AIRPORT LÄGGS NED



Som ett resultat av scenariot där Karlstad Airport skulle läggas ner innebär det för Karlstads kommun att flygtillgängligheten reduceras med 78 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 1 070 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion drygt 9 miljarder kronor totalt över hela perioden. Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 240 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kommunen reduceras med 72 miljoner kronor årligen.

För Arvikas del, där flygtillgängligheten reduceras med 77 procent, reduceras lönesumman motsvarande 250 miljoner kronor. Nuvärdesberäknat innebär det totalt 2 100 miljoner kronor och således ett skattebortfall om knappt 17 miljoner kronor årligen för kommunen.

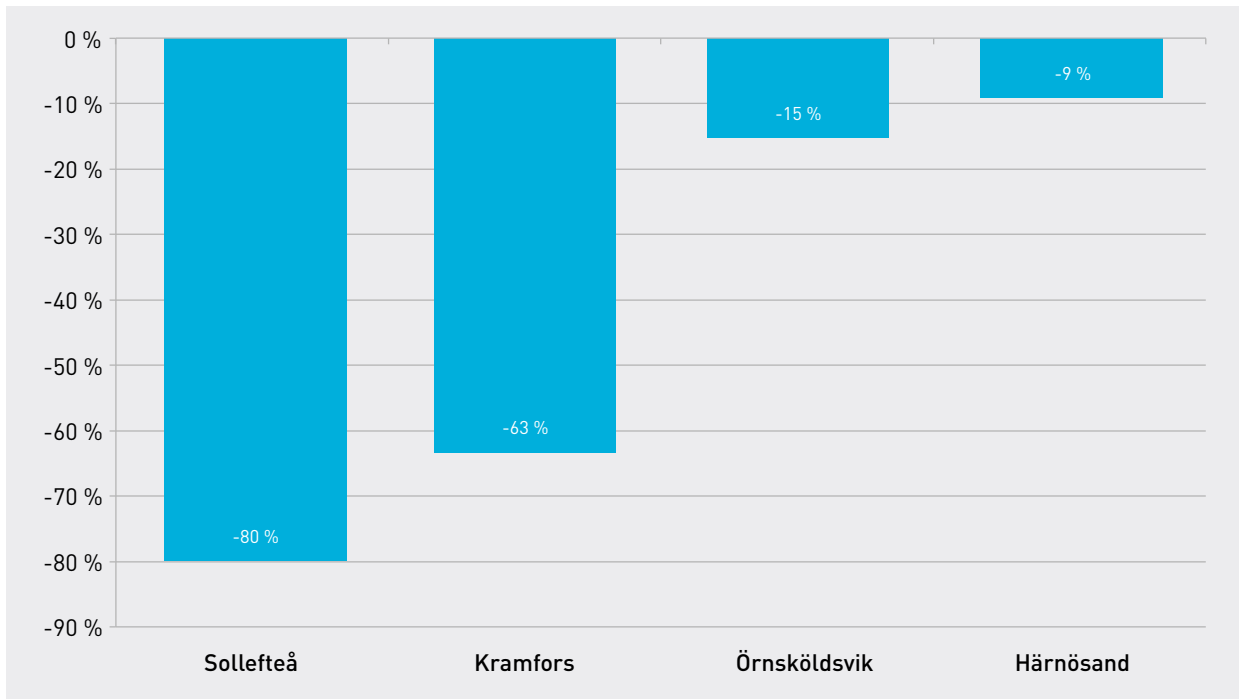
För de tio närliggande kommunerna som påverkas mest av att flygplatsen läggs ner, försvinner knappt 7 000 arbetstillfällen på 3 200 arbetsställen.

KRAMFORS-SOLLEFTEÅ

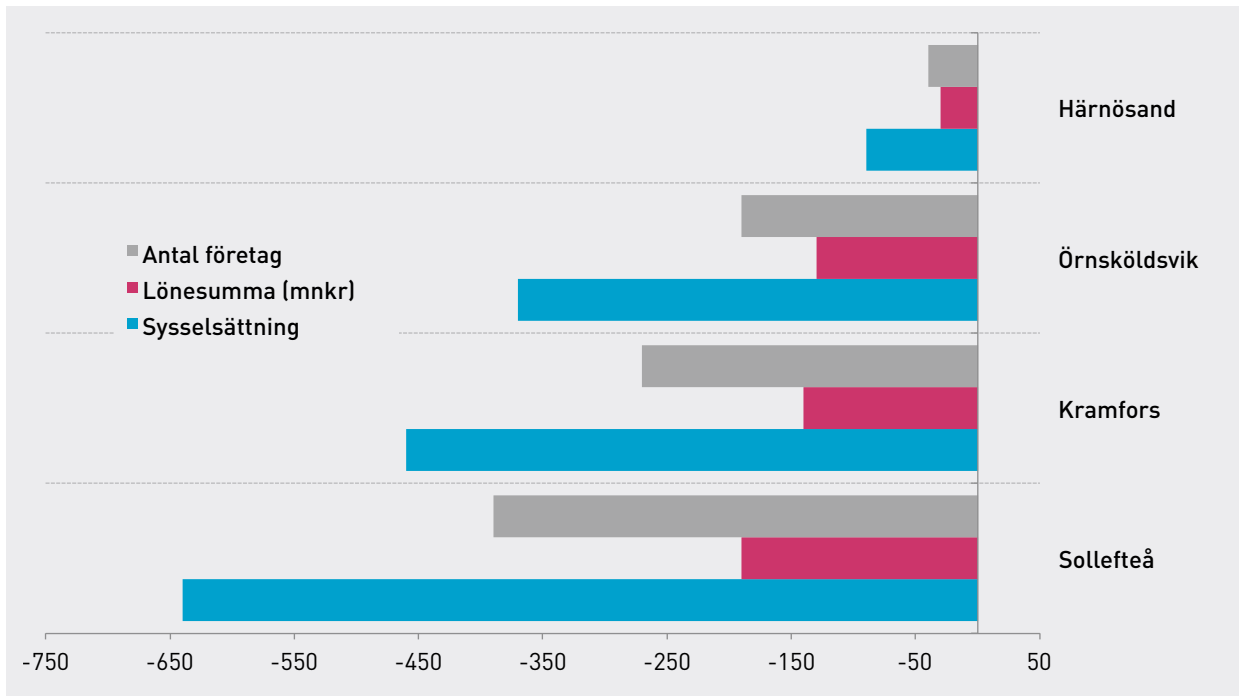
Flygplatsen Kramfors-Sollefteå betjänar städerna Härnösand, Örnsköldsvik, Kramfors och Sollefteå. De regionalpolitiska effekterna beräknas blir kraftigt försämrade om flygplatsen försvinner. I Sollefteå blir effekterna på sysselsättningen störst; där estimeras 650 arbetstillfällen försvinna.

Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. Flygtillgängligheten försämrast mest i Sollefteå och Kramfors, se nästa sida. Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrad tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

FIGUR 8. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM KRAMFORS-HÖGA KUSTEN AIRPORT LÄGGS NED



FIGUR 9. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM KRAMFORS-HÖGA KUSTEN AIRPORT LÄGGS NED



Sollefteå är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då närmre 650 arbetstillfällen kan antas försvinna på lång sikt.

Som ett resultat av scenariot där Höga Kusten Airport skulle läggas ner innebär det för Sollefteå kommun att flygtillgängligheten reduceras med 80 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 194 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion drygt 1,6 miljarder kronor totalt över hela perioden.

Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 43 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kommunen reduceras med 13 miljoner kronor årligen.

För Kramfors del, där flygtillgängligheten reduceras med 63 procent, reduceras lönesumman motsvarande 143 miljoner kronor. Nuvärdesberäknat innebär det totalt 1 200 miljoner kronor och således ett skattebortfall om knappt 10 miljoner kronor årligen för kommunen.

För de fyra närliggande kommuner som påverkas mest av att flygplatsen läggs ner, försvinner knappt 1 600 arbetstillfällen på knappt 900 arbetsställen.

KRISTIANSTAD

Sysselsättningen i Kristianstad och omkringliggande orter kan drabbas hårt av en nedläggning av flygplatsen. För kommunerna närmast Kristianstad försvinner 2 650 arbetstillfällen.

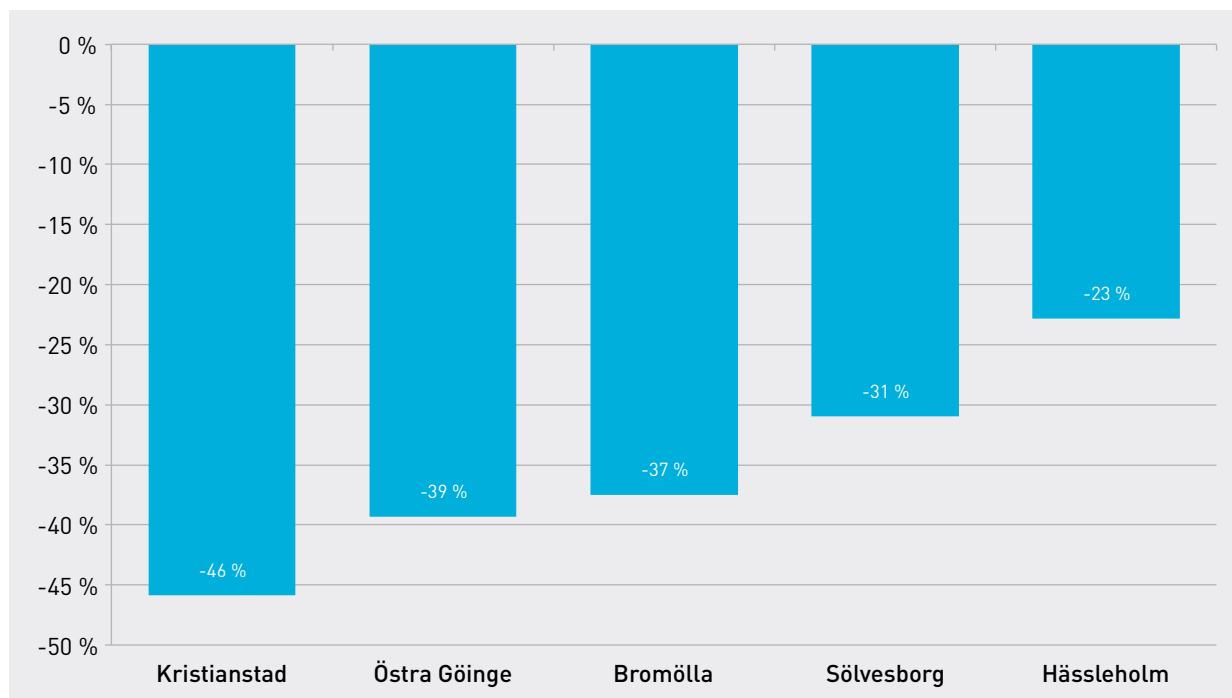
Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. Mest försämras flygtillgängligheten i Kristianstad, se nedan.

Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrad tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

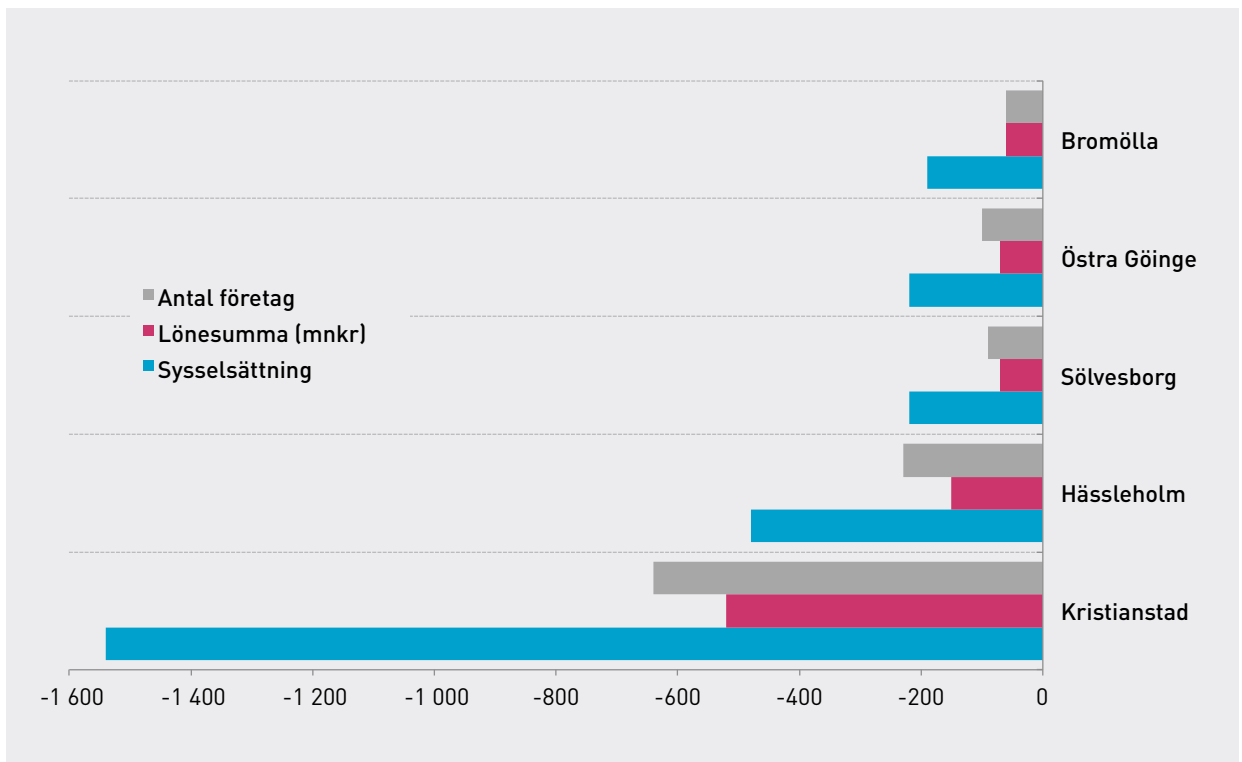
Kristianstad är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då drygt 1 500 arbetstillfällen kan antas försvinna på lång sikt.

Som ett resultat av scenariot där flygplatsen i Kristianstad skulle läggas ner innebär det för

FIGUR 10. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM KRISTIANSTAD AIRPORT LÄGGS NED



FIGUR 11. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM KRISTIANSTAD AIRPORT LÄGGS NED



Kristianstads kommun att flygtillgängligheten reduceras med 46 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 520 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion drygt 4,4 miljarder kronor totalt över hela perioden. Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 117 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kommunen reduceras med 35 miljoner kronor årligen.

För de fem närliggande kommuner som påverkas mest av att flygplatsen läggs ner, försvinner 2 650 arbetstillfällen på drygt 1 100 arbetsställen.

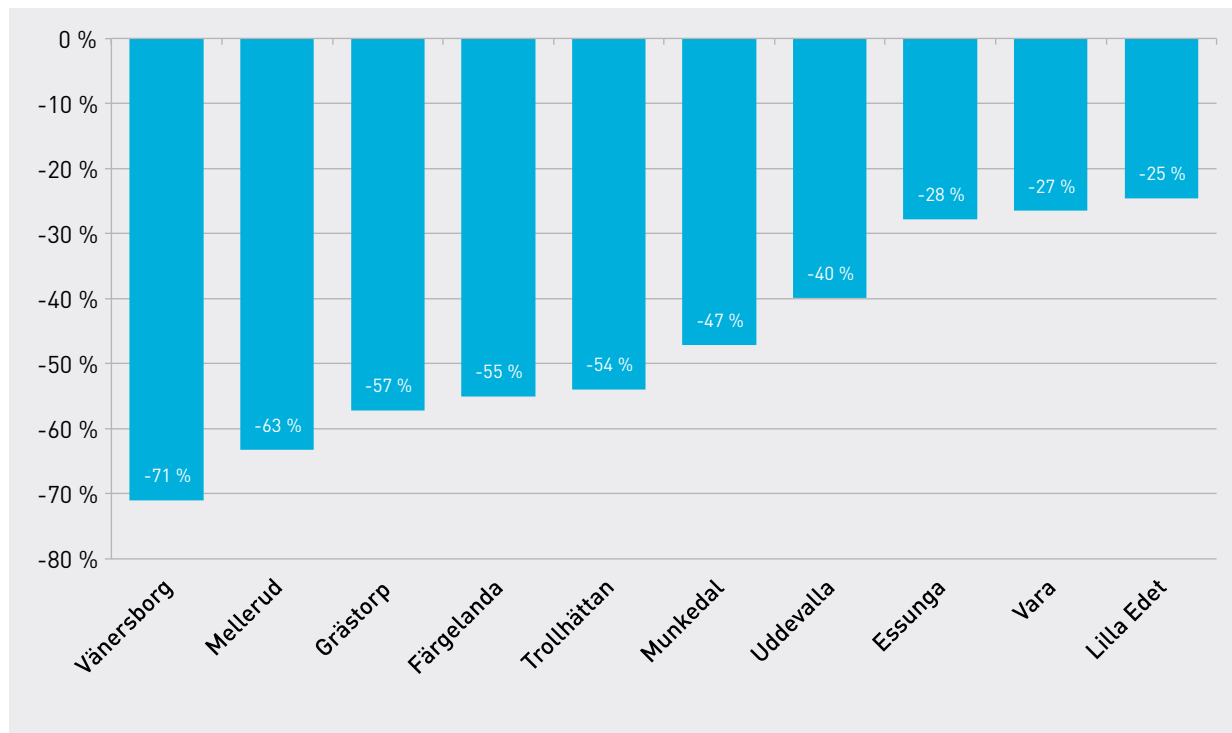
TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG

Om Trollhättan-Vänersborg flygplats läggs ner drabbas inte bara de båda städerna, utan även de tio närliggande kommunerna.

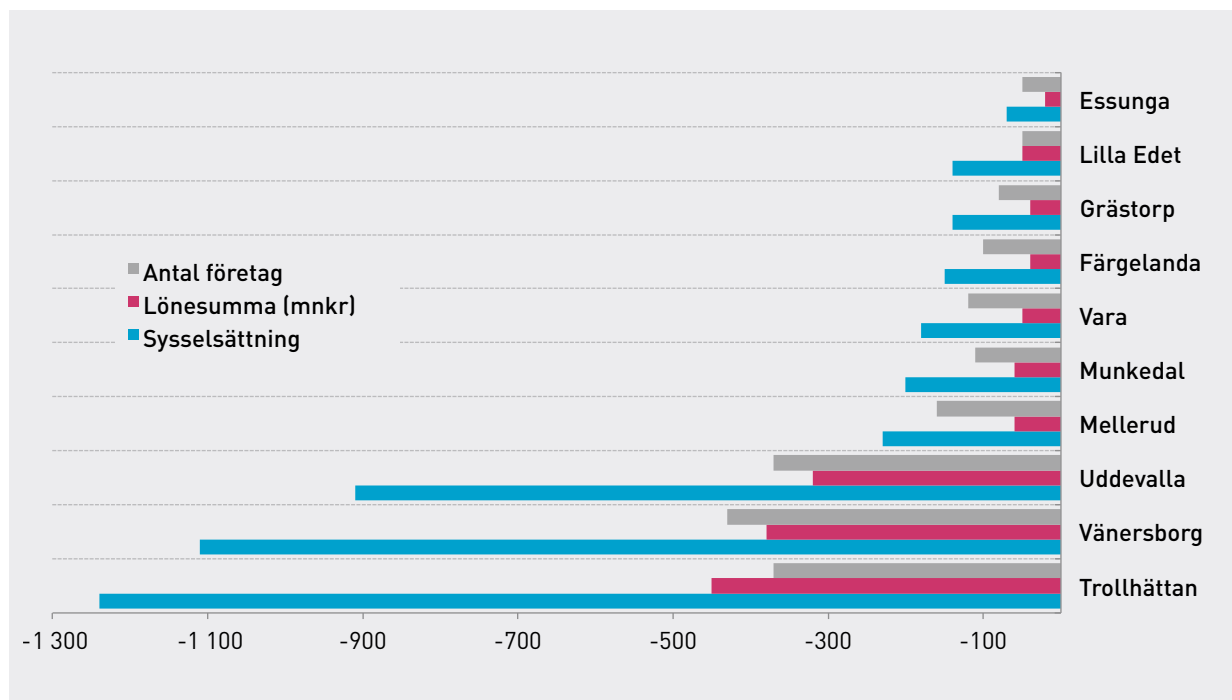
Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. Störst försämring av flygtillgängligheten sker i Vänersborg och Mellerud, se nedan. Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrade tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

Trollhättan är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då drygt 1 200 arbetstillfällen kan antas försvinna på lång sikt.

FIGUR 12. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG AIRPORT LÄGGS NED



FIGUR 13. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG AIRPORT LÄGGS NED



Som ett resultat av scenariot där Trollhättan-Vänersborgs Flygplats skulle läggas ner innebär det för Trollhättans kommun att flygtillgängligheten reduceras med 71 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 550 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion drygt 3,8 miljarder kronor totalt över hela perioden. Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 100 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kommunen reduceras med 30 miljoner kronor årligen.

För Vänersborgs del, där flygtillgängligheten reduceras med 63 procent, reduceras lönesumman motsvarande 376 miljoner kronor. Nuvärdesberäknat innebär det totalt 3 200 miljoner kronor och således ett skattebortfall om 25 miljoner kronor årligen för kommunen.

För de tio närliggande kommuner som påverkas mest av att flygplatsen läggs ner, försvinner knappt 4 400 arbetstillfällen på drygt 1 800 arbetsställen.

VÄXJÖ

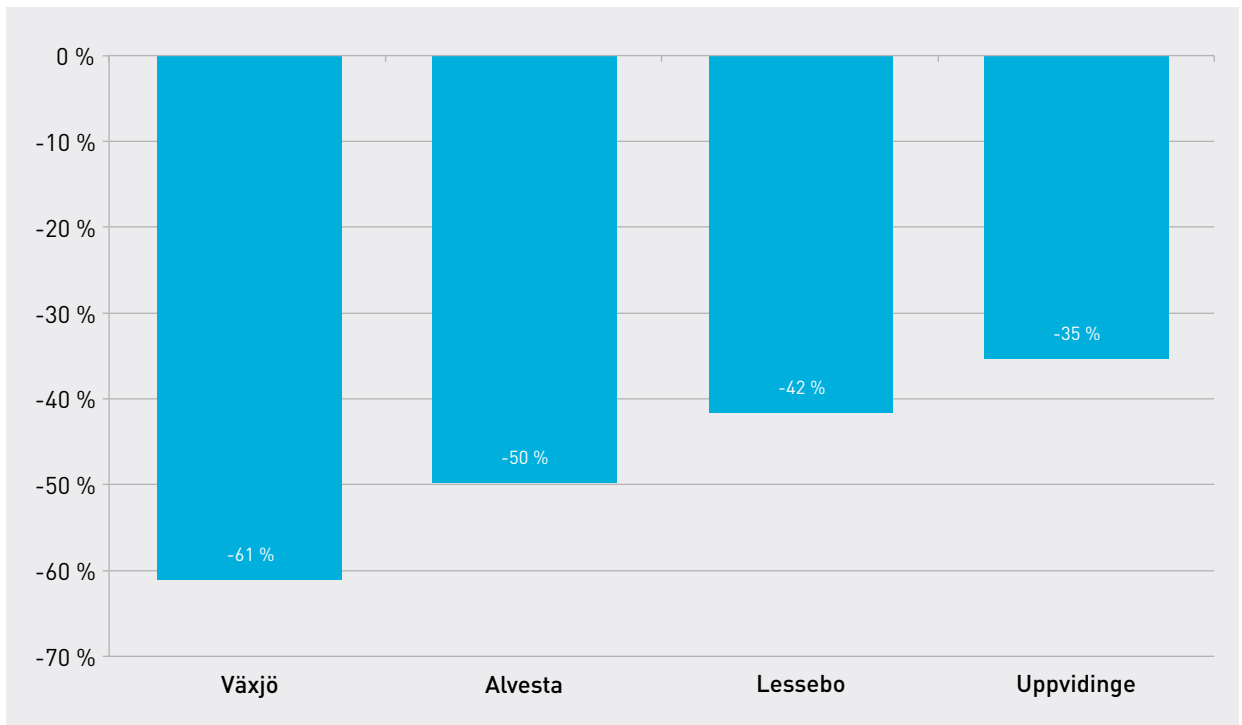
Växjö såväl som de närliggande kommunerna Alvesta, Uppvidinge och Lessebo förväntas påverkas om flygplatsen försvinner. I de fyra kommunerna beräknas sammanlagt 3 000 arbetstillfällen att försvinna.

Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. Störst försämring av flygtillgängligheten sker i Växjö och Alvesta, se nedan.

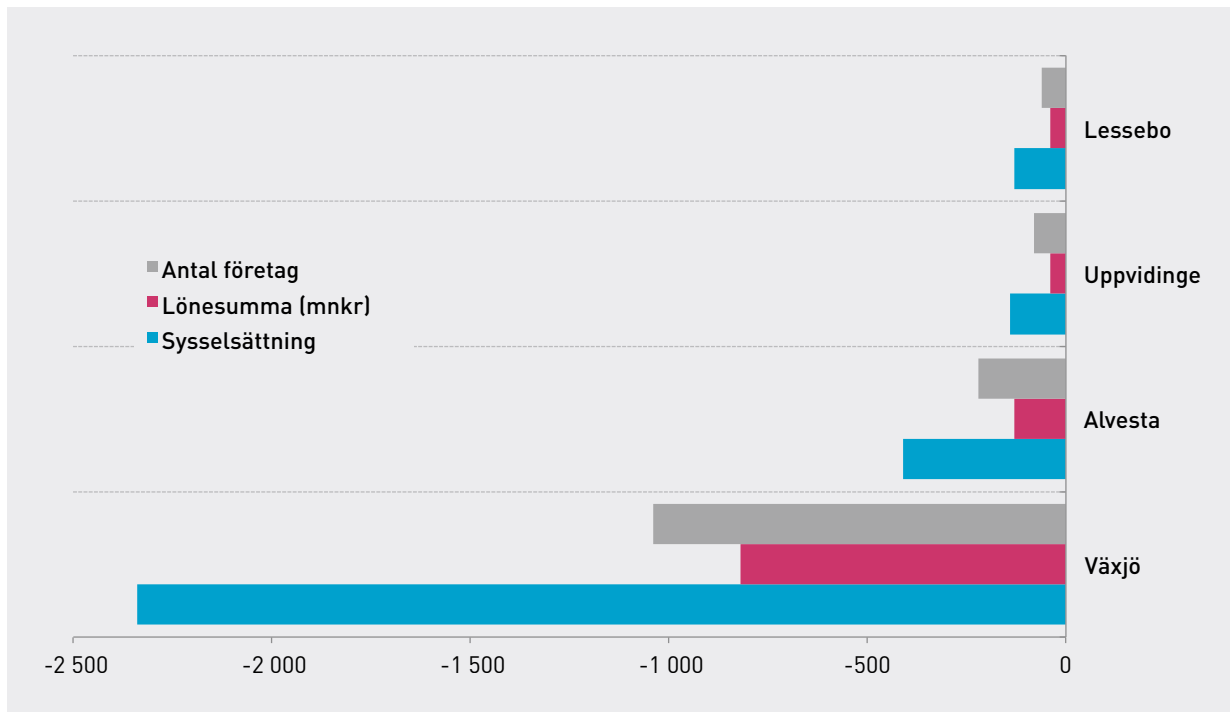
Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrade tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

Växjö är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då drygt 2 300 arbetstillfällen kan antas försvinna på lång sikt.

FIGUR 14. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM VÄXJÖ AIRPORT LÄGGS NED



FIGUR 15. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM VÄXJÖ AIRPORT LÄGGS NED



Som ett resultat av scenariot där Växjö Flygplats skulle läggas ner innebär det för Växjö kommun att flygtillgängligheten reduceras med 61 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 820 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion drygt 6,9 miljarder kronor totalt över hela perioden. Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 183 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kommunen reduceras med 55 miljoner kronor årligen.

För de fyra närliggande kommuner som påverkas mest av att flygplatsen läggs ner, försvinner 3 000 arbetstillfällen på 1 400 arbetsställen.

ÖRNSKÖLDSVIK

För flygplatsen i Örnsköldsvik minskar sysselsättningen med 1 400, varav 1 300 i Örnsköldsvik och 100 i närliggande Nordmaling.

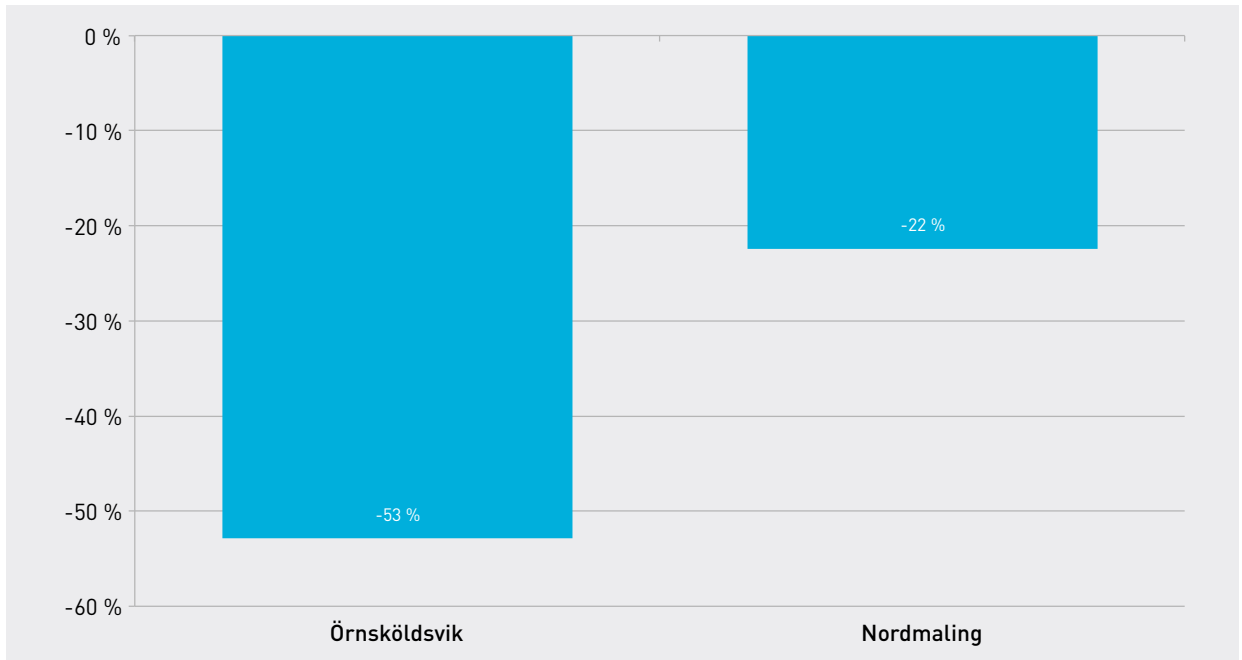
Flygtillgängligheten i form av tillgång till flygavgångar och restid till flygplats reduceras ifall flygplatsen skulle läggas ner. De kommuner som påverkas i någon nämnvärd betydelse är Örnsköldsvik och Nordmaling, se nästa sida.

”

En flygskatt är sannolikt inte det bästa medlet att reducera utsläppen från flyget.

Remissvar från Svenska Bioenergiföreningen, SVEBIO

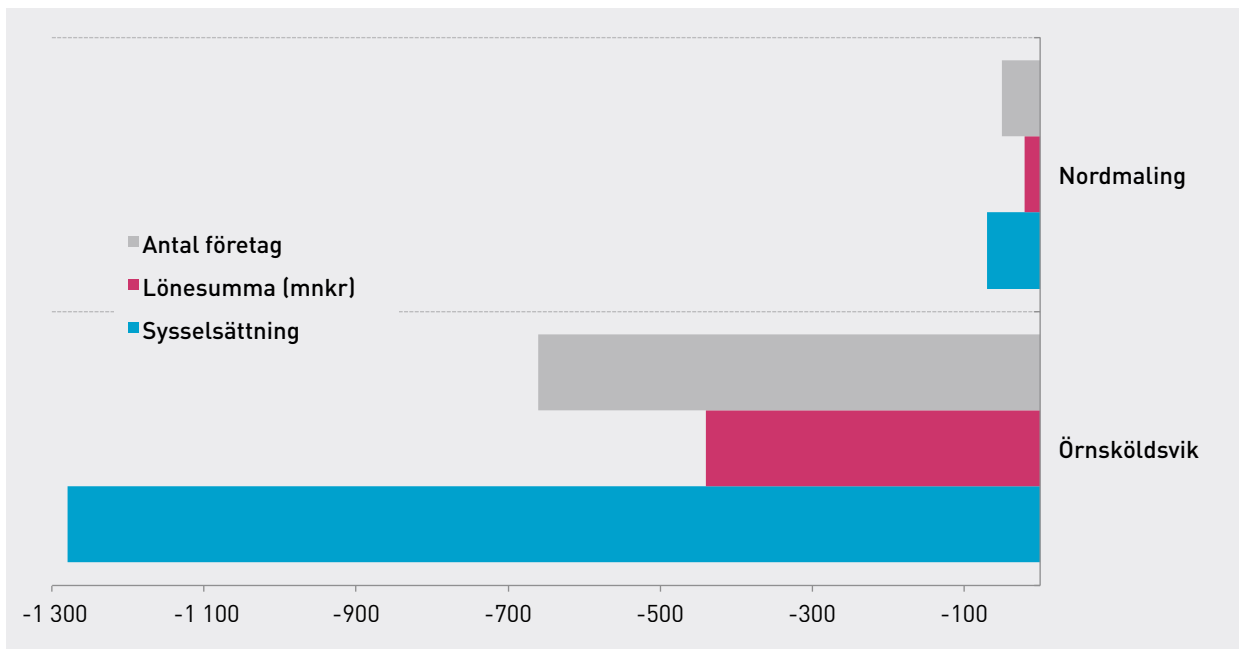
FIGUR 16. PROCENTUELL FÖRÄNDRING AV FLYGTILLGÄNGLIGHET OM ÖRNSKÖLDSVIK AIRPORT LÄGGS NED



Vad gäller de regionalekonomiska effekterna på lång sikt till följd av försämrad tillgänglighet redovisas de absoluta förändringarna i figuren nedan.

Örnköldsvik är den kommun som påverkas mest i absoluta tal i avseende på sysselsättningseffekter till följd av nedläggning av flygplatsen, då närmre 1 300

FIGUR 17. LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER OM ÖRNSKÖLDSVIK AIRPORT LÄGGS NED

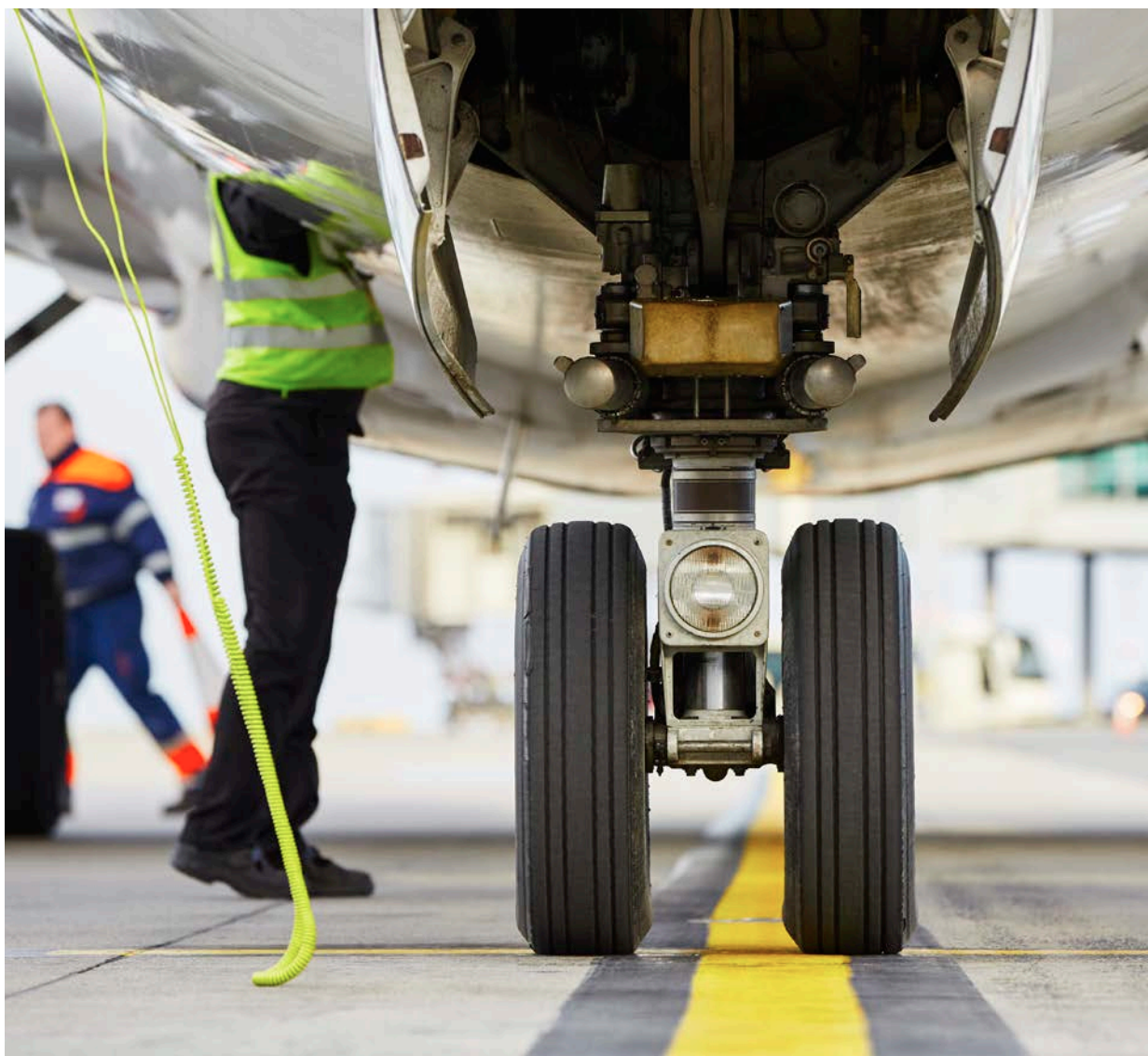


arbetstillfällena kan antas försvinna på lång sikt. Som ett resultat av scenariot där flygplatsen i Örnsköldsvik skulle läggas ner innebär det för Örnsköldsviks kommun att flygtillgängligheten reduceras med 53 procent och att lönesumman på lång sikt reduceras motsvarande 440 miljoner kronor. Nuvärdesberäknas detta med räntesatsen 3,5 procent baserad enligt ASEK:s rekommendation blir lönesummans reduktion knappt 3,8 miljarder kronor totalt över hela perioden. Uppdelat till genomsnittlig årlig reduktion under 38-årsperioden blir detta 100 miljoner kronor årligen för kommunen och med en antagen skattesats

om 30 procent innebär detta att skatteintäkterna i kommunen reduceras med 30 miljoner kronor årligen.

För Nordmalings del, där flygtillgängligheten reduceras med 22 procent, reduceras lönesumman motsvarande 20 miljoner kronor. Nuvärdesberäknat innebär det totalt 173 miljoner kronor och således ett skattebortfall om 1,4 miljoner kronor årligen för kommunen.

I de två närliggande kommuner som påverkas mest av att flygplatsen läggs ner, försvinner knappt 1 400 arbetstillfällen på 700 arbetsställen.



Sammanfattning och slutsatser

Rapporten har studerat hur rådande förslag till flygskatt kan komma att påverka det framtida utbudet av flygtillgänglighet i Sverige. Rapportens metod är uppbyggd i tre delmoment. Först och främst har sju olika flygplatser identifierats som kan vara i farozonen för nedläggning vid införandet av en flygskatt. Därefter studeras hur en flygskatt kan komma att påverka respektive flygplats i termer av passagerarförluster. Till sist beräknar rapporten de samhälls-ekonomiska effekterna av att respektive flygplats blir tvungen att lägga ner till följd av de passagerarförluster som flygskatten kan komma att generera. Nedan följer en sammanfattning av rapportens viktigaste resultat samt slutsatser.

FLYGPLATSER I FAROZONEN

Flygtrafik kännetecknas av betydande skalfördelar. Det innebär att det krävs en kritisk massa, det vill säga ett visst minsta passagerarunderlag för att en linje ska bära sig.

Vår analys visar att det vid årliga volymer understigande 30 000 resenärer uteslutande förekommer inrikestrafik som är direkt eller indirekt subventionerad. Fyra kommersiellt drivna inrikeslinjer ligger mycket nära denna gräns: Jönköping–Arlanda, Karlstad–Arlanda, Kristianstad–Arlanda samt Trollhättan–Vänersborg–Arlanda.

Med något större resandeunderlag, men fortfarande farligt nära den kritiska nivån för kommersiell bärkraft, återfinns linjerna Växjö–Bromma och Örnköldsvik–Arlanda. Vidare har vi linjen Kramfors/Sollefteå–Arlanda som trots ett mycket klen resandeunderlag klarar sig genom att trafiken slingas med annan subventionerad trafik. Här befinner man sig dock sannolikt nära den kritiska gräns

där operatören inte längre finner det lönsamt att mellanlanda för att hämta upp passagerare. Med anledning av detta kan även små förändringar i resandet på dessa sju linjer få genomgripande effekter på utbudet, i värsta fall genom att trafiken helt upphör. Eftersom den reguljära trafiken från de aktuella orterna domineras av inrikesresor äventyras då även flygplatsernas framtid om den enda inrikeslinjen läggs ned. De aktuella flygplatserna uppbär alla betydande driftsbidrag, primärt från berörda kommuner, stöd som torde vara svårt att motivera när huvudmotivet, det vill säga goda förbindelser till huvudstadsregionen och Arlandanavet, försvinner.

Detta argument stöds också av utredningen En svensk flygskatt (SOU 2016:83) som menar att såväl icke-statliga samt mindre flygplatser bör vara extra känsliga för ökade prisnivåer i termer av exempelvis en flygskatt. Det kan även komma att påverka det nationella funktionsmålet inom transportpolitik negativt eftersom tillgängligheten i landet troligtvis kommer minska.

PASSAGERARFÖRLUSTER

Rapporten har beräknat passagerarförluster som estimeras uppkomma p.g.a. en flygskatt för respektive flygplats i farozonen. För att genomföra dessa beräkningar har ett antal ingångsvariabler presenterats:

- Flygskatten som tillämpats är 85 kronor per enkelresa inrikes.
- För biljettpriser har så kallade spökbokningar genomförts för respektive flygplats. Dessa har delats upp på privat- respektive affärsresenärer. Priserna och ratior mellan resenärstyp ligger i linje med tidigare studier.
- Tre olika priselasticitetsreferenser har använts.

Detta skapar således ett elasticitetsintervall såväl som robusthet i effektestimeringarna. Generellt är dock affärsresenärer mindre priskänsliga än privatresenärer.

- Antal passagerare har tagits från Transportstyrelsen och fördelningen mellan resenärstyp har beräknats via Trafikanalys resvaneundersökning.

I genomsnitt, sett över samtliga flygplatser och elasticitetsmått, uppskattas passagerarbortfallet per flygplats uppnå ca 2 900 personer eller sex procent av den totala inrikestrafiken. Maximum- och minimumvärde för passagerarförluster över samtliga flygplatser och elasticitetsmått var 7 527 respektive 275 personer. Maximum- och minimumvärde för andelen bortfall av den totala inrikestrafiken var ca 11 procent respektive 3,1 procent. Således uppskattar denna studie att passagerareffekterna för berörda flygplatser är högre än de estimerade i En svensk flygskatt (SOU 2016:83). Ett passagerarbortfall om dessa nivåer kan därmed bli problematiskt för redan ekonomiskt utsatta flygplatser.

SAMHÄLLSEKONOMISKA EFFEKTER

Rapporten har beräknat de samhällsekonomiska effekterna som kan uppkomma under tesen att passagerarförlusterna, till följd av flygskatten, tvingar respektive flygplats i farozonen att lägga ner.

Nedläggning av en flygplats får negativa tillgänglighetseffekter för flygplatsens närliggande kommuner. För att klarlägga hur dessa effekter påverkar regional ekonomin i ett långsiktigt perspektiv kan tillväxt-

modellen RUT tillämpas.

De estimerade långsiktiga samhällseffekterna ifall respektive flygplats skulle läggas ner presenteras nedan.

Regionalekonomiska effekter i form av förändringar i sysselsättning, arbetsställen samt lönesumma beror i sin tur på flygtillgänglighetens förändringar, men kan också ses som ett nödvändigt underlag i en region för att kunna bedriva en viss typ av flygverksamhet. Kausaliteten mellan effekterna och antalet resenärer är därför intressant att reflektera över då de båda påverkar varandra.

Som tidigare nämnt är resultaten som tagits fram i sig ingen prognos för närområdenas framtid och tar heller inte upp hur sannolika effekterna är. Resultaten beskriver effekternas storheter och ska ses som ett underlag för att kunna härleda resonemang. Resultaten ger alltså en beskrivning av de regionalekonomiska effekterna beroende av vilket flygutbud som finns givet. För beräkningarna antas allt annat lika förutom just skillnaden mellan att flygplatsen fortsätter bedriva sin verksamhet och att flygplatsen helt läggs ner.

Minskad eller nedlagd flygtrafik på en flygplats kan medföra att trafiken utökas på en annan flygplats, varför effekterna också kan omfördelas inom rikets gränser totalt sett. Detta är dock inget som härleds vidare i denna analys.

Resultaten som presenteras är oberoende av varandra, och ska inte summeras då respektive flygplatsnedläggning beräknats separat. Varje resultat avser enskilt varje flygplats tillväxtbidrag i närområdet.

Flygplats	Antal kommuner i influensområdet*	Sysselsättning	Lönesumma (mnkr)	Arbetsställen
Jönköping	15	-10 500	-3 500	-4 400
Karlstad	10	-6 800	-2 300	-3 200
Kristianstad	5	-2 600	-900	-1 100
Trollhättan-Vänersborg	10	-4 400	-1 500	-1 800
Växjö	4	-3 000	-1 000	-1 400
Örnköldsvik	2	-1 400	-500	-700
Kramfors-Sollefteå	4	-1 600	-500	-900

TABELL 12

LÅNGSIKTIGA TILLVÄXTEFFEKTER FÖR RESPEKTIVE FLYGPLATS.

*Influensområdet skiljer sig för respektive flygplats och tillgänglighetsförändringen påverkar närliggande kommuner på olika sätt och i olika grad beroende på dels nuläget, dels närhet till andra flygplatser. Lönesumman som presenteras avser den sammanlagda lönesumman för de aktuella kommunerna ca 40 år efter nedläggning (när jämviktssläge är uppnått).

Miljövänligt flyg är lösningen

DET FINNS ALTERNATIV

Införandet av en svensk flygskatt är ett ineffektivt medel för att minska flygets utsläpp. Som ett litet och exportberoende land är det i stället viktigt att Sverige agerar för internationella styrmedel när det gäller klimatutmaningar. Regeringen bör också underlätta utvecklingen av och investeringar i ny teknik.

Utgångspunkten i flygskatteutredningen är att det är resandet som ska minska och inte utsläppen. Det är viktigt att fokusera på de klimatpåverkande utsläppens gränsöverskridande karaktär när det gäller styrmedel och därmed på de internationella lösningar som krävs. En svensk flygskatt bidrar inte till det.

LÅT FLYGET TA FÅGELVÄGEN

Det finns också behov av att skapa möjligheter för flyget att flyga fågelvägen. I dag är det internationella flyget inte samordnat. Varje land har sina egna bestämmelser och rutter för sitt luftrum. Det innebär att flygresor inte kan genomföras fågelvägen.

Inom EU har man påbörjat ett arbete för att förbättra kapaciteten och effektiviteten för flyget – Single European Sky. Här har mycket också gjorts i Sverige, Danmark och flera andra länder. Mer arbete behövs dock för att utöka möjligheterna för fri ruttplanering (Free Route Airspace). Även inom Sverige finns behov av att se över luftrummet.

Med bättre flygledning i Europa går det att förenkla – skapa rakare flyglinjer och kortare restider. Det innebär också en möjlighet till en minskning av bränsleförbrukningen. Beräkningar visar att det innebär bränslebesparingar på ungefär tio procent vilket i samma grad motsvarar en minskad klimatpåverkan.

Ett bättre avtal med Ryssland om överflygningar skulle kunna innebära rakare flygvägar och färre mellanlandningar för svenska flygpassagerare, vilket också minskar utsläppen.



INVESTERA I BÄTTRE TEKNIK

Flygplan och motorer kan också utvecklas. Sverige har en viktig flygindustri som kan hjälpa till att bidra till klimatsmart flyg. Med nya motorer kommer utsläppen av kväveoxid att minska med upp till 80 procent de närmaste 10–15 åren. En flygskatt underlättar inte flygbolagens investeringar i nya flygplan och bättre motorer. En svensk flygskatt bidrar inte till det.

INVESTERA I BIOBRÄNSLE FÖR FLYG

Redan i dag tankar flera flygbolag med en del biobränsle, men på grund av den höga kostnaden byts endast några procent av bränslet ut. Satsningar på biobränsle för flyget är den enskilt effektivaste nationella åtgärden för att bidra till att minska den klimatpåverkan som sker från luftfart inom samt till och från Sverige. Detta då en ökad inblandning av biobränsle innebär en direkt och absolut minskning av koldioxidutsläppen vid källan, utan negativ påverkan på tillgänglighet och övriga näringspolitiska mål. Den viktigaste insatsen skulle vara att skapa bättre möjligheter att producera och använda biobränsle. Här kommer staten säkert att behöva spela en roll.

I regeringens flygstrategi konstateras att det saknas en helhetsbild av vad som kan och bör göras avseende biobränsle. Det framgår också att mer underlag behövs kring vad som krävs för att biobränsle ska bli kommersiellt gångbart. Ökad kunskap behövs enligt regeringen om andra länders initiativ när det gäller biobränsle. Här har regeringen en hemläxa att göra.

”Man kan tro att den stora vinnaren är miljön, men klimatfrågan känner inga nationsgränser.”

Remissvar från Göteborgs stad

Flygskatter i Europa har misslyckats

I debatten framförs det att flera länder i Europa redan har en flygskatt. Norge införde så sent som förra året en flygskatt med det omedelbara resultatet att flygplatsen Moss i Rygge lades ner och många avgångar och flera linjer hotas. Flygskatter i andra länder har varken givit stabila förutsättningar för flygbolag och passagerare – eller några större vinster för miljön.

LAND		FLYGSKATTESTATUS
Danmark	Avskaffad	Avskaffade en flygskatt 2007. Avstod från ny 2011.
England	Flygskatt	Flygskatt sedan 1994, ändringar 2009 och 2016.
Frankrike	Flygskatt	Införde begränsning i skatteuttaget 2016.
Irland	Avskaffad	Avskaffad 2014.
Nederländerna	Avskaffad	Satt till 0 euro efter 12 månader, avskaffad efter 18 månader.
Nordirland	Avskaffad	Sänkt till 0 pund 2013 för direkta långdistansflygningar.
Norge	Flygskatt	Avskaffad 2002. Ny skatt 2016.
Portugal	Avstod	Avstod 2014.
Skottland	Sänkt	Halveras 2018.
Sverige	Avstod	Avstod för 2006.
Tyskland	Flygskatt	Flygskatt sedan 2010.
Wales	Flygskatt	Flygskatt sedan 1994, ändringar 2009 och 2016.
Österrike	Sänkt	Flygskatt sedan 2011, halveras 2017–2018.

Miljoner skäl att lägga ner eller flytta

Högre kostnader leder till att flyglinjer avvecklas, flyttas utanför Sverige eller inte startas alls.

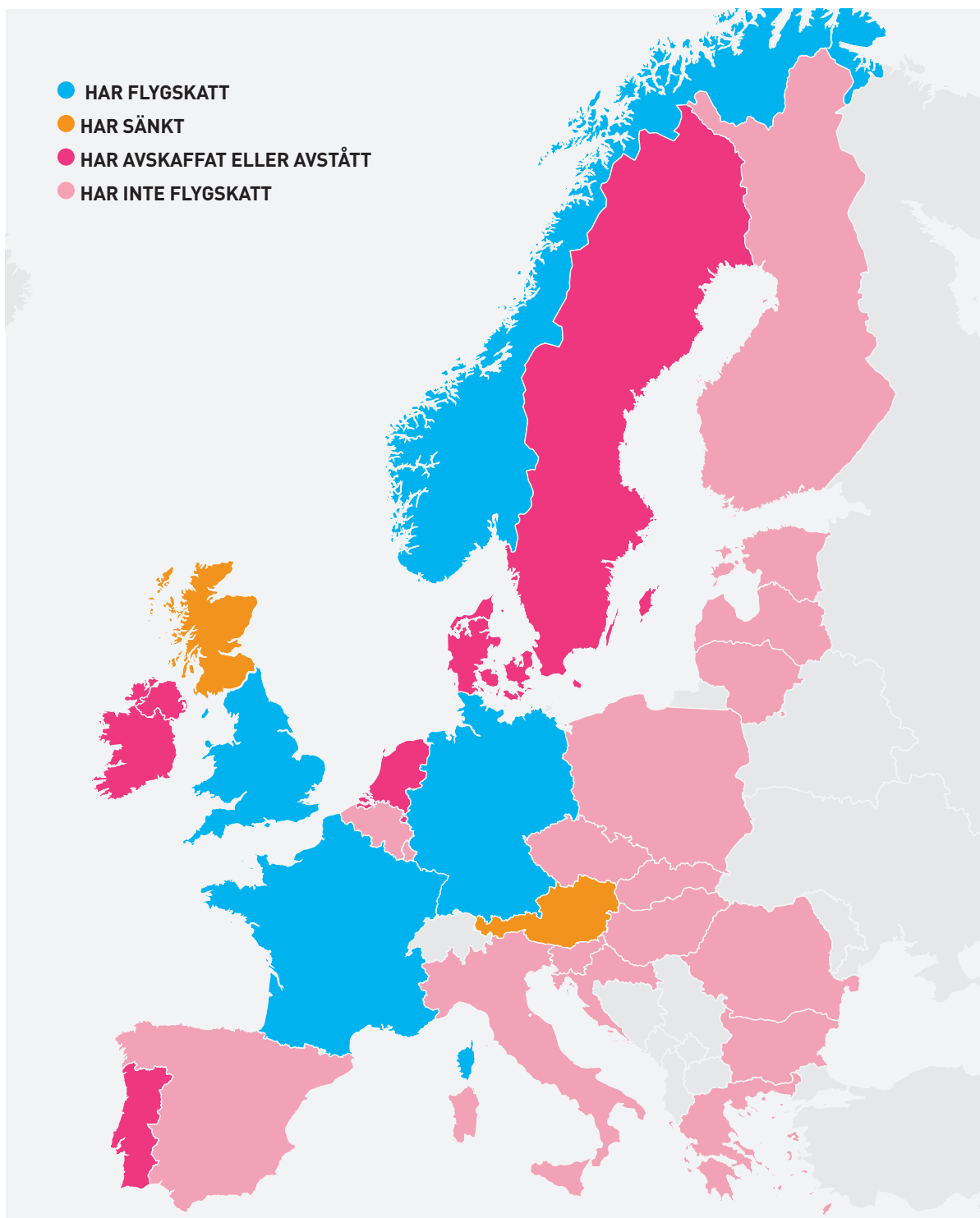
Skattekostnader för en linje från Stockholm för valda destinationer:

Stockholm–Luleå	46 mnkr/år
Stockholm–New York	24 mnkr/år
Stockholm–Hongkong	36 mnkr/år

Not: Baserat på realistiska antaganden om avgångar och belägningsgrad.

FLYGSKATTER I EU OCH NORGE

Källa: En svensk flygskatt (SOU 2016:83) och Stockholms Handelskammare.



En närmare granskning av redogörelsen för flygskatter i EU och Norge i utredningen visar att bilden är långt ifrån entydig. Nio länder i Europa har sänkt, avskaffat eller avstått från att införa en flygskatt under senare tid.

Frankrike och Österrike har tvingats justera sina skatter i ljuset av internationell konkurrens. Österrike tappade en miljon passagerare.

Fallet Storbritannien är än mer avslöjande. Landet har världens högsta flygskatt och kommer att vara det enda landet som har högre skatter än det svenska förslaget. Det som inte nämns så ofta är att där det har varit möjligt, i Nordirland och Skottland, har flygskatten avskaffats eller sänkts. I Nordirland sattes den till noll pund för långa direktlinjer och Skottland ska i praktiken halvera skatten. I Wales har man försökt få makten över sin flygskatt för att därmed kunna sänka den.

I Danmark avvecklades flygskatten år 2007 då passagerare på grund av skatten valde att flyga från Sverige samt då det uppstod negativa konsekvenser för dansk ekonomi. I Irland återinfördes en flygskatt år 2009. Den avskaffades år 2014 då konsekvenserna för ekonomin ansågs för stora.

Nederländerna införde en flygskatt år 2008, som innan den avskaffades efter bara tolv månader ledde till att 1,4 miljoner passagerare valde att flyga från utländska flygplatser. Flyg- och resebolag samt flygplatser i Nederländerna beräknades ha förlorat 1,2 miljarder euro under det år skatten fanns. Intäkterna blev bara tre fjärdedelar av vad regeringen hade räknat med. Förlusterna i Irland uppskattades till mellan 210 miljoner euro och 465 miljoner euro.

REGERINGENS POLITIK FÖR FLER DIREKTLINJER GÅR INTE IHOP

Flygskatten skulle ha en negativ inverkan på flygbolagens vilja att etablera nya flyglinjer till och från Sverige. Det blir fördelaktigt att hellre välja ett nordiskt grannland utan flygskatt än Sverige och Arlanda när en ny flyglinje ska etableras. Det skulle slå hårt mot vår huvudstadsregions möjligheter att få fler direktförbindelser.

I Portugal föreslogs en flygskatt år 2014 som dock aldrig kom att införas. Ett skäl var att regeringen i Portugal, precis som i Sverige, förde en politik för att locka fler direktlinjer till landet. Det blev uppenbart att det inte var förenligt med en flygskatt.

I frågan om direktlinjer illustreras också att den svenska regeringens politik inte håller ihop. Exempelvis vill både näringsminister Mikael Damberg (S) och EU-minister Ann Linde (S) ha fler direktlinjer till Stockholm. Det kan man få.

Björn Kjos, vd på Norwegian, berättar om företagets planer på att göra Arlanda till ett nav för långdistansflyg och har visat upp en lång lista med nya direktlinjer som flygbolaget vill lansera från Arlanda: Bombay, Changdu, Delhi, Hongkong, Islamabad, Karachi, Lahore, Osaka och Seoul. Kjos menar att sådana planer inte blir av vid ett införande av en flygskatt. Inte heller linjen Göteborg–New York. Så UD:s och Näringsdepartementets planer grusas av finansminister Magdalena Andersson (S) och finansmarknads- och konsumentminister Per Bolund (MP).

Redogörelsen i betänkandet visar att en svensk flygskatt är ett mycket svagt styrmedel om målet är minskad klimatpåverkan. Sverige bör i stället stödja och bidra till internationella, effektiva och marknadsbaserade styrverktyg som EU:s utsläppshandelssystem (ETS) och flygbranschens globala klimatavtal Corsia.

Utredaren avslutar med bedömningen att det är ”betydligt lättare att införa en flygskatt om andra länder redan har gjort det”. Utredaren har haft god tid på sig att fundera på saken, men för Handelskammaren står det inte klart att det är den naturliga eller viktigaste slutsatsen av flygskattens historia i Europa.

En alternativ slutsats är att det må vara lätt att införa en flygskatt (övriga delar av utredningen listar förvisso förtjänstfullt de svåra övervägningar och nackdelar som utredaren har funnit), men att det vanligaste är att flygskatter avvecklas eller sänks. Fem länder i närtid har avskaffat flygskatt, tre har avstått från att införa en flygskatt och tre har sänkt sin skatt. Trots dessa erfarenheter har regeringen också skickat ut ett förslag som, om det infördes, skulle innebära att skatten automatiskt höjs varje år. Detta utan hänsyn till om flyget släpper ut mer eller mindre.

Flygbranschen har redan tagit stora steg mot ett globalt system med styrmedel för utsläppen från flyget, kallat Corsia. (I efterhand kan man konstatera att gick bra utan stöd av en svensk flygskatt.) Sverige bör stötta utvecklingen av Corsia – inte lägga på ett eget lager av beskattning som införs ensidigt av Sverige. Skulle Sverige inför en egen flygskatt pekar den europeiska erfarenheten på att den snabbt skulle sänkas eller avvecklas.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE FÖRESLÅR:

1. Ett nationellt mål för att främja investeringar och utveckling av ett grönare flyg i Sverige.

En grön omställning är möjlig om det finns tillgång till bioflygbränsle till konkurrenskraftigt pris. Restprodukter från skogs- och massaindustrin är en hållbar råvara. Storskaliga produktionsanläggningar kräver miljardinvesteringar. Det kommer inte att ske om det inte finns en tillräckligt stor efterfrågan och politiskt tydliga spelregler.

2. Intensifiera det internationella arbetet.

En svensk flygskatt är ett svagt styrmedel för minskad klimatpåverkan. Sverige bör i stället stödja internationella, effektiva och marknadsbaserade styrmedel som EU:s utsläppshandelssystem (ETS) och flygbranschens globala klimatavtal Corsia.

3. Inför inte flygskatten.

Flygskatten skulle endast marginellt bidra till minskad klimatpåverkan. Skatten skadar konkurrenskraften runt om i landet och slår hårt mot Stockholms internationalisering och huvudkontorsökonomi. Den hotar också avtalet om att införa amerikansk inresekontroll på Arlanda flygplats.

Referenser

- Intervistas (2007), "Estimating Air Travel Demand Elasticities".
- Kopsch, F. (2012), "A demand model for domestic air travel in Sweden", *Journal of Air Transport Management*, Nr 20, s. 46–28.
- Riksdagens utredningstjänst (2017), "Rapport från Utredningstjänsten – Flygskatt".
- Sika (2006), "Flygskattens effekter", PM 2006:2.
- SOU (2016), "2016:83 – En svensk flygskatt".
- WSP (2015), "Flygskatt – en samhällsekonomisk analys".
- WSP (2017), "Flygskatteeffekter för Stockholm Skavsta Airport".

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE, Box 160 50, 103 21 Stockholm
Tfn 08-555 100 00, webbplats www.chamber.se
Ansvarig analys: **Fredrik Sand**, fredrik.sand@chamber.se
Ansvarig kommunikation: **Andreas Åström**, andreas.astrom@chamber.se



Stockholms Handelskammare