



TSL
2018-8525

Första halvåret med flygskatt

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart

Sektionen för strategisk utveckling och marknad

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2018-8525

Författare Malin Ekeström och Malin Lokrantz

Månad År Januari 2019

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportstyrelsen bedriver marknadsövervakning över samtliga trafikslag. Marknadsövervakningen syftar till att följa och analysera transportmarknaderna. Denna rapport är en del av marknadsövervakningen.

Rapporten är framtagen av Malin Ekeström och Malin Lokrantz. Utöver dessa har ett flertal ytterligare medarbetare varit involverade i arbetet. Författarna vill rikta ett särskilt tack till statistiker Håkan Brobeck.

Norrköping, januari 2019

Simon Posluk
Chef för enheten för
hållbar utveckling

Henrik Tunfors
T.f. chef för sektionen för
strategisk utveckling och marknad

Sammanfattning

Den svenska flygskatten infördes den 1 april 2018. I den här rapporten analyseras trafikutvecklingen på svenska flygplatser under det första halvåret med flygskatt. En av slutsatserna är att det är första gången antalet passagerare minskat under perioden april–september de senaste fem åren. Det är dock fortfarande för tidigt att dra långtgående slutsatser om skattens effekter på flygmarknaden.

Transportstyrelsens analys visar att minskningen framför allt utgörs av ett lägre antal passagerare inrikes. Antalet passagerare som flyger till Europa har fortsatt öka, men långsammare än tidigare.

När det gäller resor till destinationer utanför Europa har antalet passagerare inte minskat. Att en avmattning främst sker på korta avstånd stämmer överens med forskningen som säger att resenärer är mer priskänsliga när de ska resa kortare sträckor. Det kan bland annat bero på att det finns fler alternativ att välja mellan.

Under perioden april–september 2018 flög 690 000 färre passagerare från svenska flygplatser än vad Transportstyrelsen prognostiserade hösten 2017. Det lägre antalet passagerare beror sannolikt till viss del på flygskatten, men också på andra faktorer såsom naturliga upp- och nedgångar på flygmarknaden samt nedlagda flygbolag.

Enligt den nya budgeten för 2019 föreslås att flygskatten ska upphävas den 1 juli 2019. Transportstyrelsens avser därför att göra en uppföljning av denna rapport under hösten 2019.

Summary

The aviation tax was introduced in Sweden on 1 April 2018. This report contains an analysis of the traffic development at Swedish airports the first six months with aviation tax. One of the conclusions is that for the first time in the past five years, the number of passengers has decreased during the period April to September. It is still too early to draw any far-reaching conclusions about the effects of the tax.

The Swedish Transport Agency's analysis shows that the decrease is mainly due to fewer domestic passengers. The number of passengers flying within Europe has continued to increase, but at a slower pace. The drop-off, thus, is mainly in short distance flights.

The number of passengers with destinations outside Europe has not decreased. This is in line with research into this field, which says that travellers' price sensitivity is higher for shorter flight distances. One of the reasons for this may be that there are more alternatives to flying when the distance is shorter.

During the period April to September 2018, the passengers flying from Swedish airports were 690,000 fewer than prognosticated by the Swedish Transport Agency in the autumn of 2017. The lower number of passengers is probably in some part due to the aviation tax, but also to other factors, such as normal upturns and downturns, and air operators closing down.

The Swedish aviation tax will be abolished on 1 July 2019. The Swedish Transport Agency intends to update the analysis during the autumn of 2019.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	5
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte och frågeställningar.....	9
1.3 Förutsättningar för analys	10
2 PROGNOIS OCH UTFALL	11
2.1 Sambandet mellan BNP och passagerarutveckling	11
2.2 Jämförelse mellan prognos och utfall.....	12
2.3 Uppskattningar av passagerarbortfallet.....	14
2.4 Skillnaden mellan prognos och utfall.....	15
3 UTVECKLINGEN ÖVER TID	16
3.1 Passagerarutvecklingen.....	16
3.1.1 Hela marknaden	16
3.1.2 Inrikes.....	17
3.1.3 Europa.....	19
3.1.4 Bortom Europa	21
3.2 Utvecklingen av utbudet.....	23
4 VAD FÖRKLARAR UTVECKLINGEN?	25
4.1 Flygskatten.....	25
4.1.1 Överflyttning till andra trafikslag	25
4.1.2 Överflyttning till andra flygplatser	26
4.2 Andra faktorer	27
4.2.1 Naturliga fluktuationer.....	27
4.2.2 Nextjets konkurs.....	28
4.2.3 Sommarens varma väder	28
4.2.4 Klimatdebatten	29
4.2.5 Signaler om dämpad ekonomi.....	30
5 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER	32
REFERENSER	34
BILAGA 1. LAND PER SKATTENIVÅ	37
BILAGA 2. BERÄKNINGAR AV PASSAGERARBORTFALL	38
BILAGA 3. FÖRÄNDRING PER FLYGPLATS	39

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den 1 april 2018 infördes en skatt på flygresor i Sverige med syftet att minska flygets klimatpåverkan.¹

Skatten ska betalas av flygbolaget och tas ut per avresande passagerare. Skatten tas ut i tre nivåer, 60, 250 eller 400 kronor per passagerare och beror på slutdestinationen (Skatteverket, u.å.). Skattennivå 1 omfattar destinationer inom Sverige och Europa (exklusive Ryssland). Skattennivå 2 omfattar delar av Afrika, Asien och Nordamerika. Resterande länder ingår i skattennivå 3 (se bilaga 1). Eftersom skatten tas ut per avresande passagerare betalar passagerare som reser inrikes skatt två gånger för en tur- och returresa medan passagerare som reser utrikes betalar endast för utresan.

År 2018 (till och med september) reste knappt 17,9 miljoner passagerare från svenska flygplatser. Den största delen avresande passagerare återfinns i skattennivå 1 (94 procent). De flesta av dessa reser till ett land i Europa. Endast sex procent av de avresande passagerarna flyger till länder inom skattennivå 2 och 3.²

Sverige har tidigare haft två olika skatter på flyg. Den första togs ut redan 1978, var en skatt på charterresor och uppgick som högst till 300 kronor. Den andra infördes år 1989 och var en miljöskatt på inrikesflyg som togs ut fram till 1996. År 2006 var flygskatt åter på förslag, men lagen hann inte träda i kraft innan regeringsskiftet samma år. De föreslagna skattennivåerna var 94 kronor inom Europa och 188 kronor till övriga destinationer (Utredningen om skatt på flygresor, 2016). SIKÄ (2006) beräknade att den föreslagna flygskatten skulle innebära ett minskat antal passagerare. Uppskattningen uppgick till knappt 500 000 passagerare och att cirka 235 000 av dessa skulle byta till ett annat trafikslag. De flesta beräknades vara privatresenärer.

Såväl Danmark som Nederländerna har haft men avskaffat flygskatt, framför allt eftersom passagerarna flyttade till flygplatser i Sverige, Tyskland och Belgien. De flesta empiriska studier av flygskatter i Europa baseras på deskriptiv statistik och visar inte någon större minskning i antalet passagerare utan snarare att tillväxten har dämpats. Den tydligaste effekten är dock att passagerare flyttar till närliggande länder utan flygskatt (Krenek och Schratzenstaller, 2016).

Nederländernas skatt togs ut juli 2008–juli 2009. Landets flygplatser påverkades olika av skatten. Regionala flygplatser påverkades endast

¹ Lag (2017:1200) om skatt på flygresor.

² Direkt från Sverige.

marginellt medan Maastricht Aachen Airport, som ligger nära gränsen till såväl Belgien som Tyskland, påverkades betydligt. Även på Amsterdam Airport Schipol minskade antalet passagerare. Eftersom skatten var i kraft samtidigt som finanskrisen kan passagerarbortfallet troligtvis inte härledas enbart till skatten (Gordijn och Kolkman, 2011).

I Nederländerna genomfördes en studie på 3 000 passagerare som visade att en femtedel av passagerarna inte var medvetna om flygskatten. Samtidigt uppgav 14 procent att deras beteende hade påverkats av skatten. Hälften av dessa hade ställt in en resa eller rest med andra färdmedel medan den andra hälften svarade att de hade valt en flygplats i ett närliggande land (Gordijn och Kolkman, 2011).

Storbritannien är ett av få länder som haft flygskatt under en längre period och fortfarande har det. Skatten har tagits ut sedan 1994 och varierar dels med avstånd, dels med vilken klass resan företas i. Jämfört med andra länder är Storbritanniens flygskatt relativt hög (Steer Davies Gleave, 2016).

Storbritanniens skatt syftar till att minska flygresandet och därmed koldioxidutsläppen, men skattens effekt på internationella resor har varit marginell. Resenärerna från Storbritannien är beredda att betala mer för att upprätthålla resandet (Seetaram et al., 2013). Det är möjligt att den marginella effekten beror på Storbritanniens geografiska plats. Landet har inte så många alternativ varken sett till alternativa trafikslag för internationella resor eller till flygplatser i närliggande länder.

Flera länder i Europa har haft, och har, flygskatt. Hur dessa påverkat resandet har varierat. Den svenska flygskatten har tagits ut under en förhållandevis kort period och det är därför svårt att utreda långtgående effekter.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med utredningen är att beskriva utvecklingen på flygmarknaden det första halvåret med flygskatt, det vill säga april–september 2018. Syftet ska nås genom att besvara följande frågeställningar:

- Hur har passagerarutvecklingen sett ut under tidsperioden jämfört med den prognos Transportstyrelsen tog fram hösten 2017?
- Hur har passagerarutvecklingen sett ut under tidsperioden jämfört med de fem föregående åren?
- Hur har utbudet på marknaden sett ut under tidsperioden jämfört med de fem föregående åren?
- Har det skett något under tidsperioden som kan ha påverkat marknaden utöver flygskatten?

1.3 Förutsättningar för analys

Analysen baseras till stor del på Transportstyrelsens trafikdata över antalet avresande passagerare³, avgångar och säten. En passagerare som reser inrikes och mellanlandar kan i vissa fall räknas två gånger.⁴

Skattenivå 1 omfattar både inrikestrafik och trafik till Europa. Marknaderna för inrikestrafik och trafik till Europa har olika förutsättningar och analyseras därför var för sig.

Transportstyrelsens trafikdata skiljer inte på privat- respektive tjänsteresenärer. Därför kan dessa inte särskiljas i analysen, trots att det hade varit intressant eftersom de tenderar att vara priskänsliga i olika utsträckning. Analysen tar inte hänsyn till eventuella skatter i andra länder.

Passagerarens slutdestination framgår inte i Transportstyrelsens trafikdata. Det innebär att passagerare som mellanlandar i Europa för att resa vidare till andra världsdelar inte kan särskiljas från de som har sin slutdestination i Europa.

Rapporten omfattar inte skattens eventuella effekter på klimatet, utan fokuserar på utvecklingen på flygmarknaden.

³ Eftersom skatten debiteras per avresande passagerare från svenska flygplatser.

⁴ Om passageraren reser transfer räknas hen som avresande två gånger. Reser passageraren i stället transit i stället räknas hen en gång. Transfer innebär att passagerare som mellanlandar på en flygplats byter flygplan, medan transit innebär att samma flygplan används både före och efter mellanlandningen.

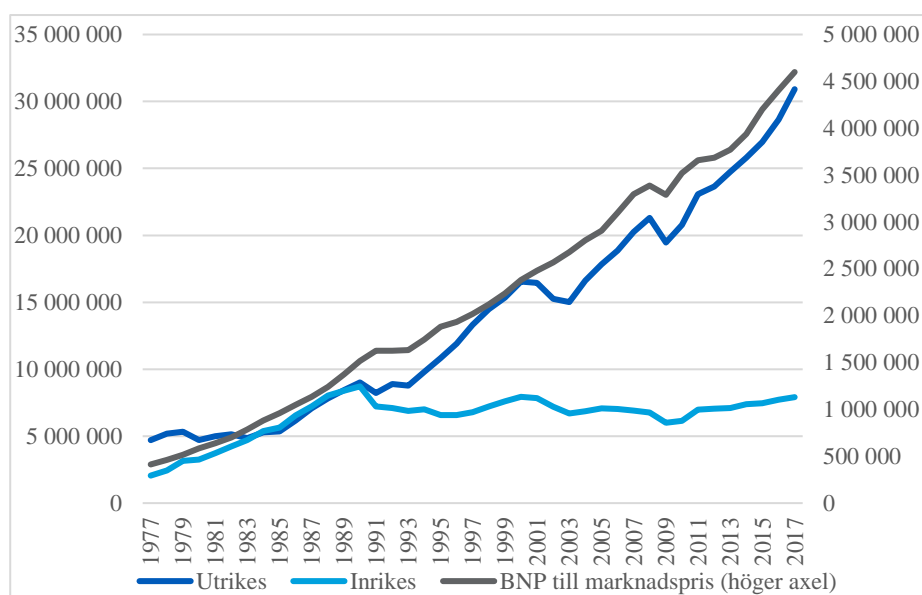
2 Prognos och utfall

I det här kapitlet jämförs Transportstyrelsens prognos med antalet passagerare april–september 2018. Dessutom ges en kort beskrivning av sambandet mellan BNP och passagerarutvecklingen.

2.1 Sambandet mellan BNP och passagerarutveckling

En vedertagen metod för att ta fram prognoser över antalet passagerare inom flyget är att använda sambandet mellan BNP och antalet passagerare. Efterfrågan på flygresor kan dock påverkas av annat än BNP, såsom plötsliga politiska och ekonomiska händelser eller utvecklingen av andra trafikslag (Ishutkina och Hansman, 2009). Ett exempel är terrorattacken i New York 2001 som påverkade hela den globala flygmarknaden (IATA, u.å).

Utrikestrafikens passagerarutveckling följer BNP-utvecklingen klart tydligare än inrikestrafikens, se figur 1.



Figur 1. Utvecklingen av BNP (miljoner kronor) och antalet passagerare (inrikes och utrikes)
Källa: SCB (2018a) och Trafikanalys (2018a)

Historiskt tenderar BNP att ha mindre påverkan på passagerarutvecklingen ju mer mättad en marknad är, se till exempel Trafikanalys (2015). Det kan förklara varför inrikestrafiken inte följer BNP lika tydligt som utrikestrafiken. Även KFW IPEX-bank (2016) uppger att nationell passagerarutveckling snarare drivs av nationella strukturer och förhållanden än BNP. Inrikestrafikens utveckling i Storbritannien styrs till exempel mer av flygplatskapacitet än av BNP. Swedavia (2017) uppger att inrikestrafiken

i Sverige främst förklaras med till exempel befolkningsutveckling och utveckling av andra trafikslag.

2.2 Jämförelse mellan prognos och utfall

Transportstyrelsen publicerar två gånger per år en prognos över passagerarutvecklingen som spänner över sju år, inklusive innevarande år. Prognosen som släpptes hösten 2017 gäller därmed för 2017–2023. Prognosen bygger på en efterfrågemodell som delvis baseras på sambandet mellan flygresor och BNP⁵. Modellen kompletteras med information om luftfartsmarknadens förutsättningar och förväntade utveckling. Prognosen delas sedan upp i inrikes- och utrikestrafik (Transportstyrelsen, 2018).

För att få en bild av hur trafikutvecklingen har varit i förhållande till vad som förväntades innan flygskatten infördes jämförs utfallet april–september 2018 med prognosen från hösten 2017.⁶ Prognosen uppskattade passagerarantalet för helåret 2018 till 24 685 000 passagerare, vilket motsvarar en ökning på fem procent jämfört med 2017. Majoriteten av dessa förväntades resa under perioden april–september, se tabell 1.⁷

Tabell 1. Prognos antal passagerare 2018

	April–september	Helår 2018
Sverige (nivå 1)	4 074 133	8 195 420
Europa (nivå 1)	8 724 741	15 091 930
Bortom Europa (nivå 2)	494 664	990 685
Bortom Europa (nivå 3)	126 314	406 965
Totalt	13 419 851	24 685 000

Not: Från Transportstyrelsens prognos från hösten 2017.

Under perioden april–september förväntades drygt 13,4 miljoner passagerare resa från svenska flygplatser. Utfallet var knappt 690 000 passagerare färre än prognosticerat. Det lägre antalet passagerare förklaras helt av trafiken inrikes och till Europa. Antalet passagerare i inrikestrafiken var knappt 245 000 färre än prognosticerat och för trafik till Europa var motsvarande siffra 477 000 färre passagerare. Antalet passagerare till destinationer bortom Europa var knappt 34 000 passagerare fler än vad som prognostiserats.

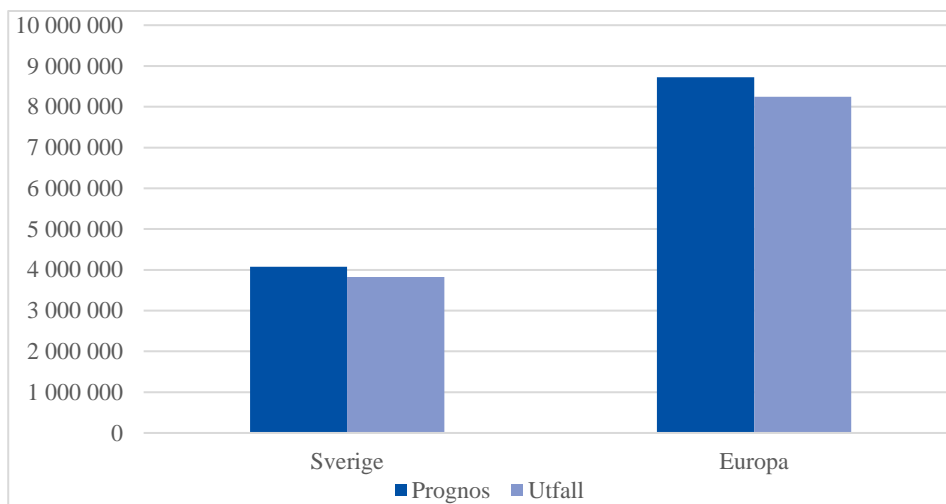
I figur 2 presenteras skillnaden mellan prognosen och antalet passagerare inrikes och till Europa april–september 2018. Totalt skiljer det 723 000

⁵ Underlaget hämtas från Konjunkturinstitutets återkommande rapport *Konjunkturläget*.

⁶ Detta då prognosen från hösten 2017 ännu inte justerats för flygskatt.

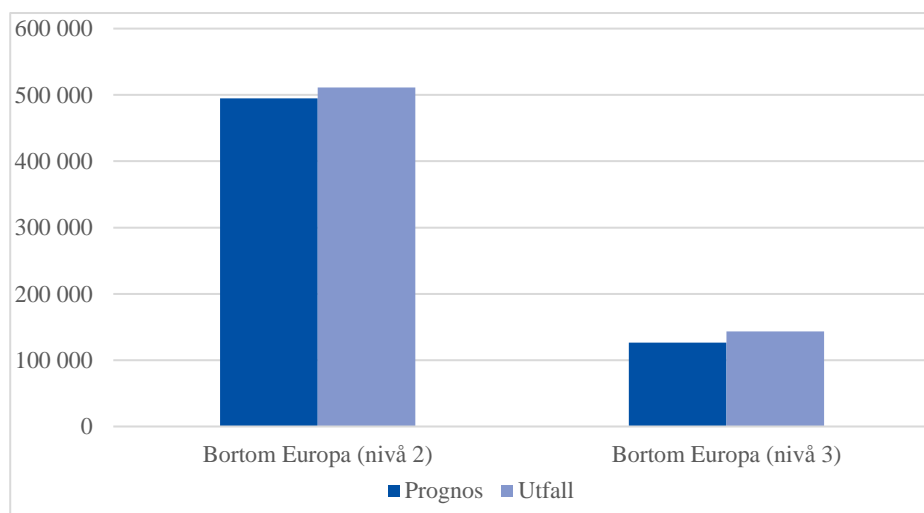
⁷ Transportstyrelsens prognos tas fram för helår och delas upp på inrikes- och utrikestrafik. För att kunna analysera flygskattens effekter har den ursprungliga prognosen delats upp på kvartal och på skattenivå. Uppdelningen baseras på de fem föregående årens (2013–2017) fördelning mellan kvartal och skattenivåer. I prognosen delas inrikes- och utrikespassagerare upp utifrån trendframskrivningar för fördelningen mellan inrikes- och utrikestrafik sett till den totala trafiken. Inrikestrafiken tenderar till att minska sin andel av den totala trafiken över tid. För att undvika att överskatta inrikestrafiken delas skattenivå 1 upp i inrikes- och utrikestrafik.

passagerare mellan prognos och utfall för april–september. För inrikestrafiken är utfallet sex procent lägre än prognosen. För trafik till Europa är motsvarande siffra fem procent. Passagerarantalet var lägre än prognosen redan i kvartal ett i både inrikestrafiken och trafiken till Europa.



Figur 2. Jämförelse skattenivå 1 avresande passagerare, prognos och utfall april–september 2018

Jämförelsen mellan prognos och utfall för destinationer bortom Europa visas i figur 3. För såväl skattenivå 2 som 3 var utfallet högre än prognosticerat. Totalt var utfallet knappt 34 000 fler passagerare än prognosen, jämnt fördelat mellan skattenivåerna. Utfallet för skattenivå 2 var tre procent mer än prognosticerat och för trafik till skattenivå 3 var utfallet 14 procent mer än prognosticerat.



Figur 3. Jämförelse skattenivå 2 och 3 avresande passagerare, prognos och utfall april–september 2018

Passagerarantalet till destinationer inom skattenivå 2 var högre än prognosen redan innan skatten infördes. Utfallet var 65 000 fler passagerare än prognosen under perioden januari–mars 2018, vilket motsvarar 28 procent. Utfallet för skattenivå 3 var i stället drygt 10 000 färre passagerare januari–mars 2018 än vad som prognosticerats (sju procent).

2.3 Uppskattningar av passagerarbortfallet

Genom att använda ekonomiska teorier för hur en marknad reagerar på prisförändringar går det att uppskatta hur mycket den svenska flygskatten borde ha påverkat antalet passagerare.

Enligt Transportstyrelsens beräkningar uppskattas det totala passagerarbortfallet till drygt 650 000 passagerare på ett helår (se bilaga 2).⁸ Detta grundar sig på antagandet att hela skatten läggs på passagerarna. Eftersom skatten infördes första april antas en fjärdedel av bortfallet inträffa under 2019. För perioden april–september 2018 uppskattas bortfallet till 325 000 passagerare.⁹

I Utredningen om skatt på flygresor (2016) uppskattades passagerarbortfallet för de då föreslagna skattenivåerna¹⁰ till mellan 450 000 och 600 000 passagerare jämfört med om skatten inte införts. Intervallet visar skillnaden i passagerarbortfall beroende på hur stor del av skatten som läggs på biljettpriset. WSP (2016) uppskattade passagerarbortfallet till mellan 0,7 miljoner och 1,2 miljoner passagerare, givet de då föreslagna skattenivåerna.

Skillnaden i de olika uppskattningarna beror på att olika skattenivåer, pris och antagande om priskänslighet har använts.

Ett grundantagande som måste göras för att beräkna flygskattens påverkan på passagerarantalet är hur stor del av skatten som läggs på passagerarna. I de uppskattningar som beskrivs ovan har större delen av skatten påförts passagerarna.

Hur stor del av skatten som kan läggas på passagerare beror på hur priskänsliga de är. Ju mer priskänsliga de är, desto mindre del av skatten kan flygbolaget lägga på biljettpriset utan att förlora för många kunder. Priskänsligheten kan variera mellan olika konsumentgrupper. Till exempel är affärsresenärer generellt mindre priskänsliga än privatresenärer. Priskänsligheten kan också variera på enskilda linjer och mellan olika tidpunkter. Det kan exempelvis innebära att ett flygbolag med trafik på flera

⁸ Uppskattningen är något lägre än den som presenterades i Transportstyrelsens prognos för 2018–2024 och som uppgick till 700 000 passagerare per år (Transportstyrelsen, 2018). Skillnaden beror på att uppskattningarna baseras på olika skattenivåer. Beräkningen i prognosen baserades på de nivåer som föreslogs i Utredningen om skatt på flygresor (2016), det vill säga 80, 280 och 430 kronor.

⁹ Under förutsättning att bortfallet är jämt fördelat över året.

¹⁰ 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor.

linjer kan välja att höja priset på linjer med mindre priskänsliga passagerare och låta biljettpriset på andra linjer vara oförändrat.

2.4 Skillnaden mellan prognos och utfall

Jämförelsen mellan antalet passagerare och Transportstyrelsens prognos visar att passagerarantalet är lägre än prognosen för såväl inrikestrafik som trafik till Europa. För trafik till destinationer bortom Europa är passagerarantalet i stället högre än prognosen.

Skillnaden mellan utfallet och prognosen för det första halvåret med flygskatt (690 000 passagerare) är mer än dubbelt så stor som det passagerarbortfall som Transportstyrelsen har uppskattat på grund av flygskatten (325 000 passagerare).

Noterbart är att såväl inrikestrafik som trafik till Europa visade ett lägre utfall än vad som prognosticerats redan under januari–mars 2018. Eftersom det var innan skatten infördes kan det tyda på att det finns andra faktorer än flygskatten som påverkar marknaden.

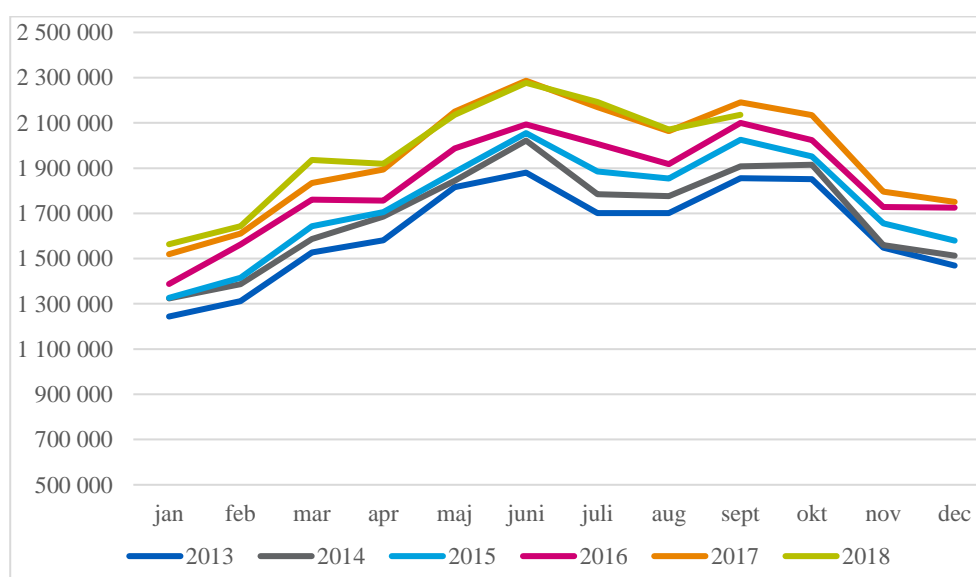
3 Utvecklingen över tid

I det här kapitlet beskrivs utvecklingen av antalet passagerare och utbudet på marknaden under perioden april–september från 2013 till 2018.

3.1 Passagerarutvecklingen

3.1.1 Hela marknaden

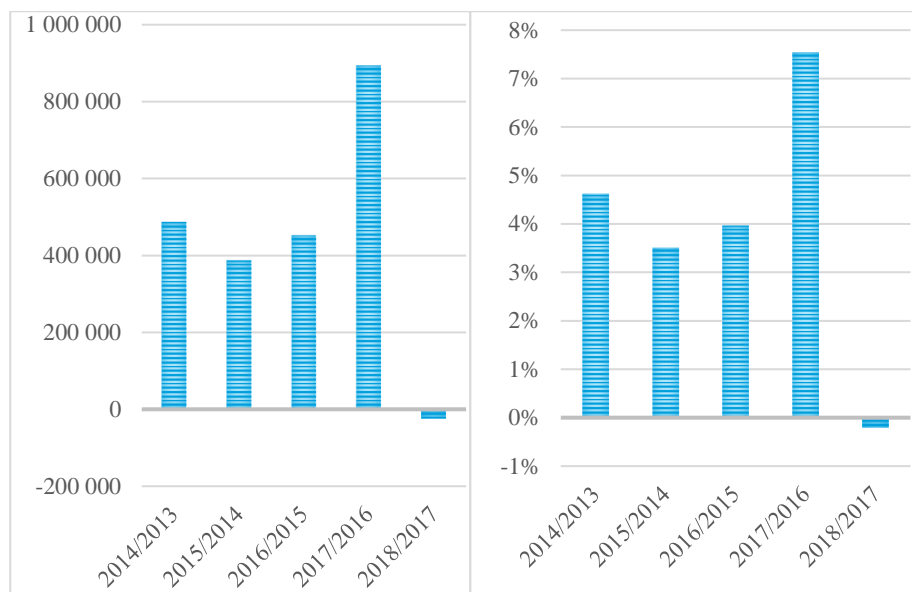
Fördelningen av passagerare över året har ett liknade mönster från år till år. Den största delen av resorna företas på sommarhalvåret, se figur 4. Mellan 2013 och 2017 har antalet passagerare under perioden april–september ökat stadigt med i genomsnitt drygt 555 000 per år (fem procent).



Figur 4. Utveckling antal passagerare totalt 2013–2018. Notera att y-axeln är brutet.

Under perioden april–september 2018 reste 25 000 färre passagerare jämfört med samma period 2017, vilket motsvarar en marginell minskning.

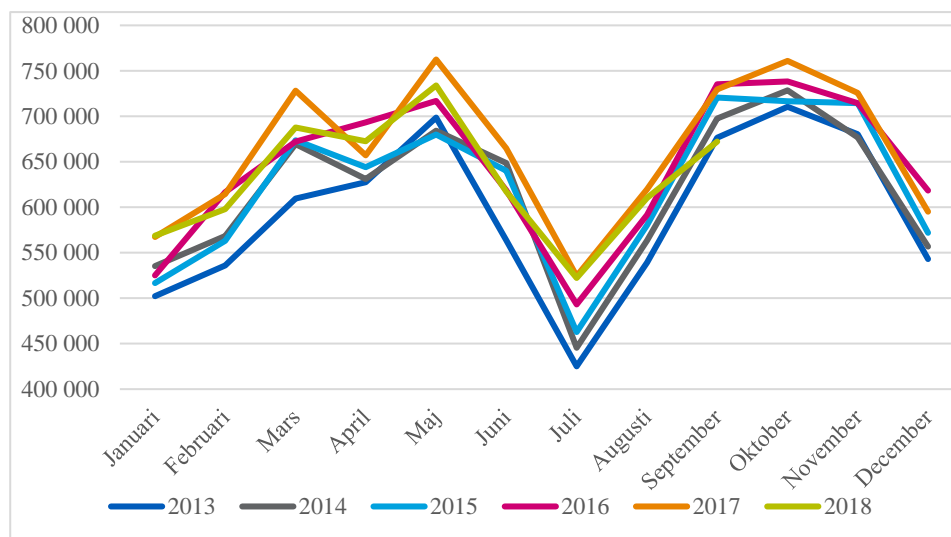
Passagerarutvecklingen verkar därmed ha vänt 2018 med ett lägre passagerarantal jämfört med föregående år. Detta har inte hänt något av de föregående fem åren, se figur 5.



Figur 5. Förändring passagerare under perioden april–september, antal passagerare till vänster och procent till höger

3.1.2 Inrikes

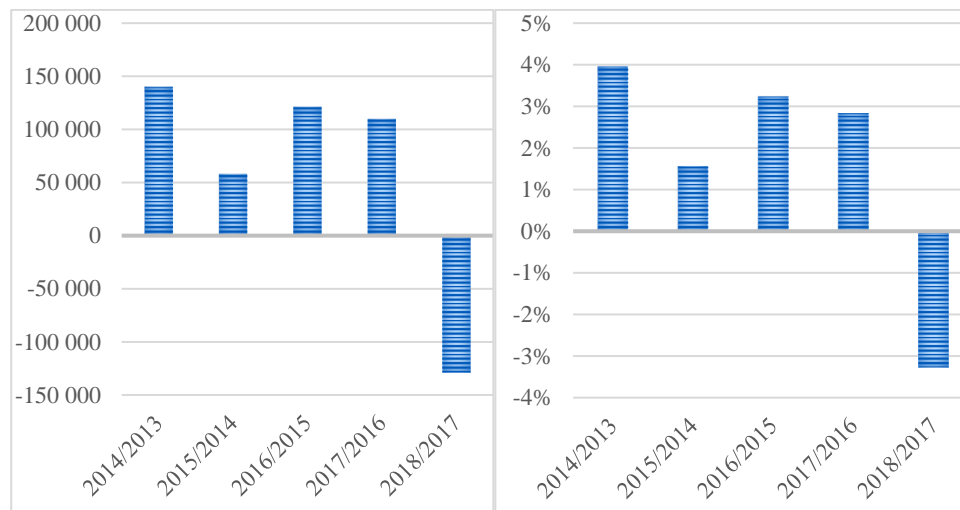
En överblick över passagerarutvecklingen för inrikestrafiken visas i figur 6. Inrikestrafiken har ökat under perioden april–september varje år fram till och med 2017. Samtidigt har utvecklingen varierat och vissa månader har passagerarantalet minskat jämfört med motsvarande månad föregående år.



Figur 6. Passagerarutveckling för skattenivå 1 (inrikes), 2013–2018 (fram till september). Notera att y-axeln är brutet.

Under april–september 2018 reste drygt 3,8 miljoner passagerare inom Sverige. Det är drygt 129 000 färre än motsvarande period 2017 (minus tre

procent). Redan det första kvartalet började antalet passagerare minska då drygt 55 000 färre reste inrikes jämfört med 2017.



Figur 7. Förändring passagerare inrikes (april–september), antal passagerare till vänster och procent till höger

Marknaden för inrikestrafik i Sverige är diversifierad och består av relativt många linjer. Stora delar av passagerarantalet återfinns på ett fåtal av dessa. Det är främst dessa linjer som är konkurrensutsatta, det vill säga att mer än ett flygbolag trafikerar sträckan. Många linjer trafikeras dock endast av ett flygbolag och de flesta flygplatserna i Sverige har endast en eller ett fåtal inrikeslinjer. Ett antal linjer har dessutom allmän trafikplikt på grund av att tillgängligheten inte anses kunna säkerställas på annat sätt. Linjer med allmän trafikplikt upphandlas och flygbolaget ersätts för delar av sina kostnader. Inrikestrafiken har också konkurrens från andra trafikslag, till skillnad från utrikestrafiken som inte har det i samma utsträckning.

Trafikutvecklingen har sett olika ut på olika flygplatser under tidsperioden. När det gäller inrikestrafik är det framför allt de större flygplatserna som har haft störst passagerarminskning i absoluta tal 2018 jämfört med 2017, se tabell 2.

Tabell 2. Förändring mellan 2017 och 2018 i antal passagerare inrikes under perioden april–september

Per flygplats, inrikes	2017	2018	Förändring, antal	Förändring, procent
Stockholm/Arlanda	1 362 934	1 306 072	-56 862	-4 %
Malmö	306 815	288 873	-17 942	-6 %
Göteborg/Landvetter	365 342	354 948	-10 394	-3 %
Umeå	241 326	233 378	-7 948	-3 %
Skellefteå	108 983	102 092	-6 891	-6 %
Visby	145 734	139 398	-6 336	-4 %
Åre Östersund	114 198	109 147	-5 051	-4 %
Jönköping	8 452	3 837	-4 615	-55 %
Arvidsjaur	4 901	1 588	-3 313	-68 %
Gällivare	6 288	3 015	-3 273	-52 %

Sett till enskilda inrikeslinjer syns störst passagerarminskning på linjerna Stockholm/Arlanda–Malmö, Stockholm/Arlanda–Skellefteå och Stockholm/Arlanda–Jönköping. Dessa linjer har tillsammans nästan 55 000 färre passagerare april–september 2018 jämfört med 2017.

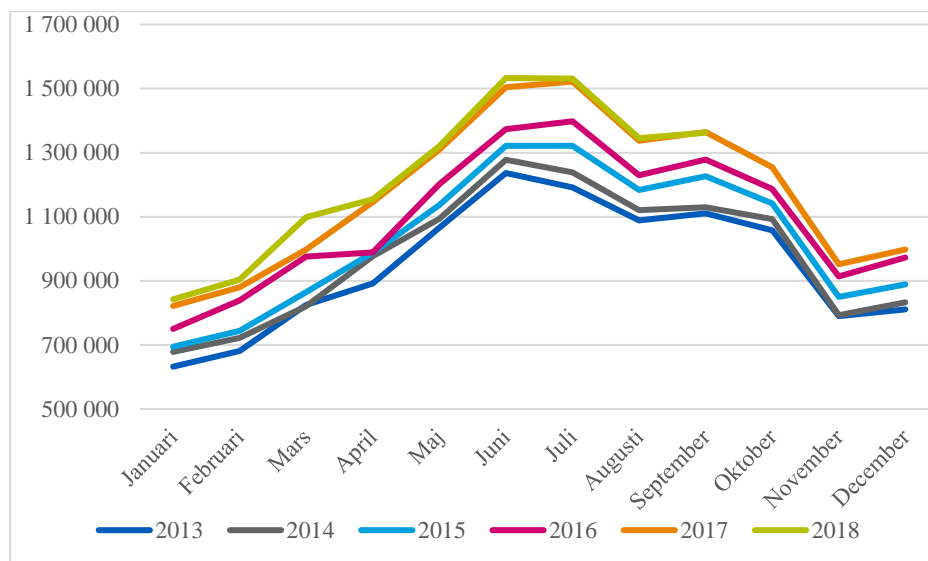
På linjen Stockholm/Arlanda–Malmö reste ungefär 29 000 färre passagerare (minus åtta procent) april–september 2018 jämfört med samma period 2017. Även antalet avgångar var drygt 220 färre under perioden, vilket motsvarar sju procent. Det innebär två färre avgångar i veckan i vardera riktningen.

På linjen Stockholm/Arlanda–Skellefteå har knappt 15 400 färre passagerare (minus sju procent) rest april–september 2018 jämfört med samma period 2017. Antalet avgångar har samma period minskat med 262 stycken, vilket motsvarar elva procent. Samtidigt är både antalet passagerare och antalet avgångar högre 2018 än något av åren 2013–2016. Under 2017 började ytterligare ett flygbolag flyga på linjen, vilket ökade såväl utbudet som antalet passagerare rejält. Under början av sommaren 2018 minskade det nyttillkomna bolaget antalet avgångar, något som kan förklara minskningen mellan 2018 och 2017. Bolaget har nu aviserat att sluta flyga linjen 2019.

På linjen Stockholm/Arlanda–Jönköping har nästan 11 000 färre passagerare rest april–september 2018 jämfört med samma period 2017. Minskningen motsvarar 71 procent. Flygbolaget som trafikerade sträckan gick i konkurs i början av perioden april–september. Två flygbolag tog över trafiken, varav den ena flög från Stockholm/Bromma och det andra från Stockholm/Arlanda. Trafiken kom inte igång direkt, vilket kan förklara det lägre antalet passagerare 2018.

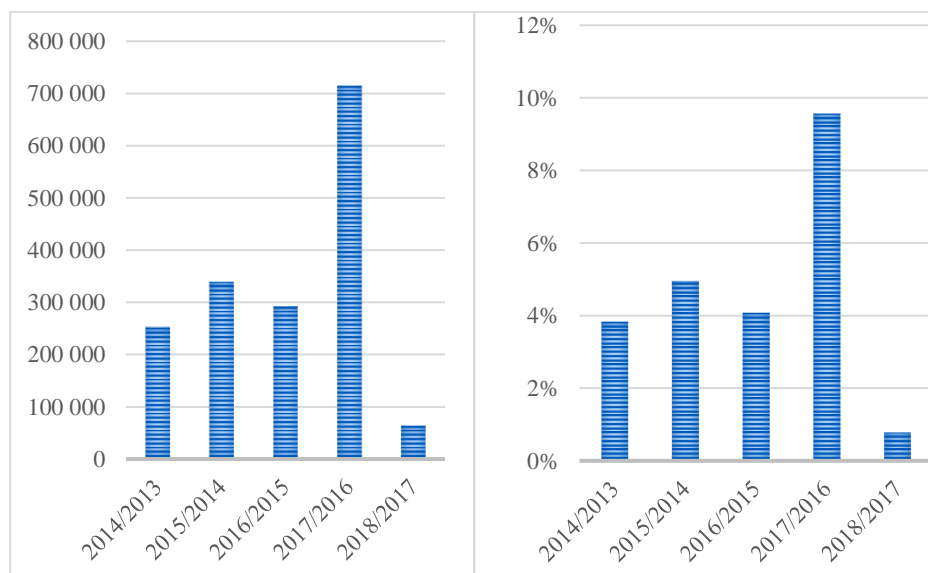
3.1.3 Europa

Trafiken till Europa har ökat kraftigt sedan 2013, se figur 8. Mellan 2013 och 2017 (helår) ökade passagerarantalet med 24 procent.



Figur 8. Passagerarutveckling 2013-2018, skattenivå 1 utrikes. Notera att y-axeln är bruten.

Antalet passagerare som flög till Europa under perioden april–september har ökat i genomsnitt nästan 400 000 (sex procent) varje år mellan 2013 och 2017 (figur 9). Under perioden april–september 2018 har dock utvecklingen dämpats, även om antalet passagerare fortsatt ökat. Antalet passagerare uppgick till knappt 8,25 miljoner under dessa månader, vilket är knappt 63 000 fler än motsvarande period 2017 (en procent).



Figur 9. Förändring i antal passagerare utrikes (april–september), antal passagerare till vänster och procent till höger

De tio linjer till Europa som under perioden har haft störst passagerarminskning ligger alla i Tyskland, Spanien och Storbritannien.

Åtta av dessa går från Stockholm/Arlanda och resterande från Göteborg/Landvetter. Tillsammans har dessa destinationer drygt 242 000 färre passagerare april–september 2018 jämfört med 2017. Flera av dessa linjer har haft varierande utveckling sedan 2013 och minskningen 2018 kan vara en del i de naturliga fluktuationerna på flygmarknaden.

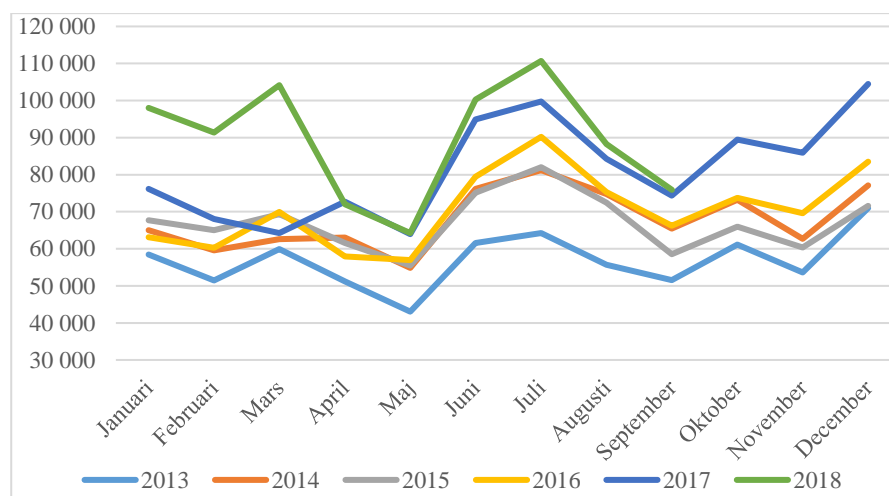
Störst förändring i antal passagerare april–september 2018 är till flygplatsen Berlin-Tegel. Antalet passagerare har minskat från såväl Stockholm/Arlanda som från Göteborg/Landvetter. Från Göteborg/Landvetter till Berlin-Tegel reste knappt 79 000 färre passagerare, en minskning med 91 procent, april–september 2018 jämfört med samma period 2017. Från Stockholm/Arlanda reste drygt 46 000 färre passagerare, motsvarande 35 procent, april–september 2018 jämfört med samma period 2017. En av förklaringarna till minskningen kan vara att flygbolaget Air Berlin som trafikerade sträckan gick i konkurs 2017. Från Stockholm/Arlanda till Berlin-Tegel minskade antalet passagerare redan 2016 och 2017.

Från Stockholm/Arlanda är det möjligt att i stället resa till Berlin-Schönefeld, något som 7 607 fler passagerare gjorde april–september 2018 jämfört med samma period föregående år. En ökning med 23 procent.

Även trafiken till Barcelona från Stockholm/Arlanda har minskat under april–september 2018 jämfört med 2017. Knappt 27 000 färre passagerare reste denna sträcka, vilket motsvarar 20 procent. Det finns ett antal alternativ för resor till området, men flera av dessa har också minskade passagerarvolymen under tidsperioden.

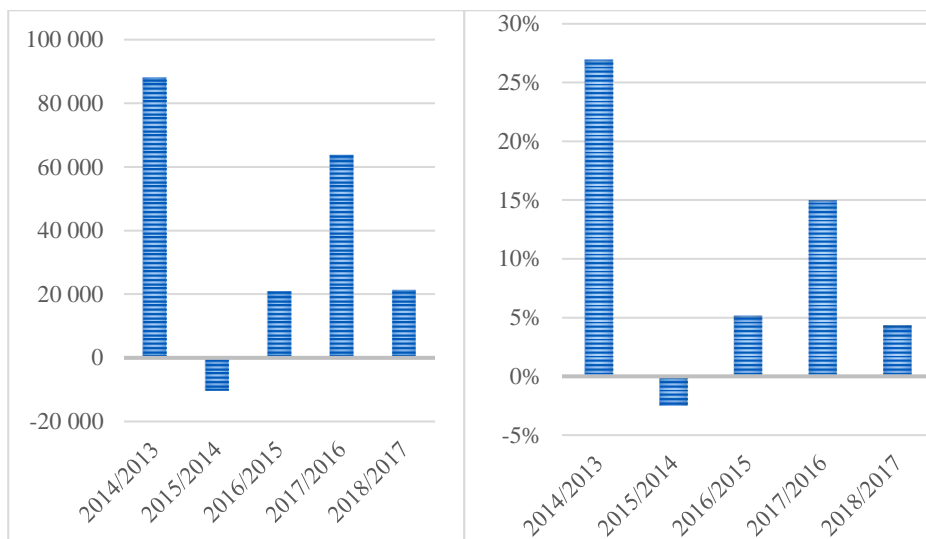
3.1.4 Bortom Europa

Figur 10 visar hur passagerarantalet fördelas över årets månader 2013–2018 för skattenivå 2.



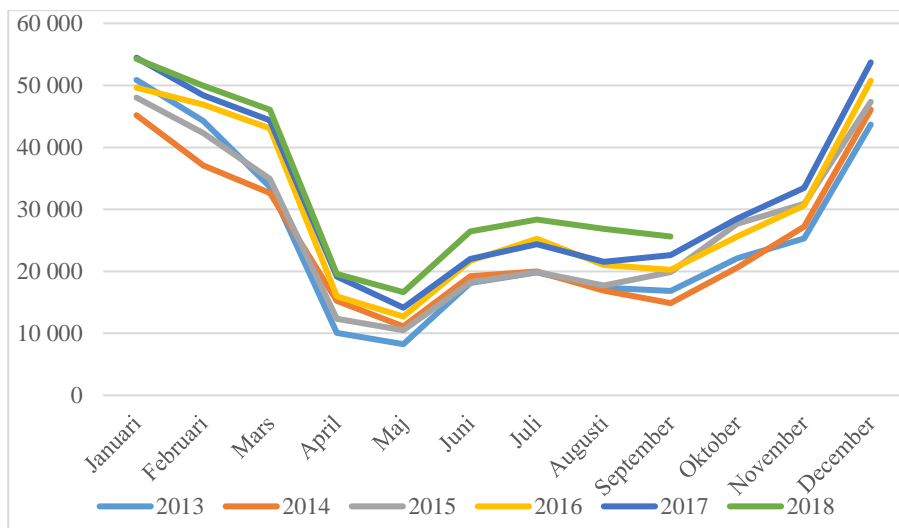
Figur 10. Passagerarutveckling 2013–2018, skattenivå 2. Notera att y-axeln är brutet.

Mellan april och september reste drygt 511 000 passagerare till destinationer inom skattenivå 2, vilket kan jämföras med knappt 490 000 passagerare motsvarande period 2017. Det motsvarar en ökning på drygt fyra procent, se figur 11.



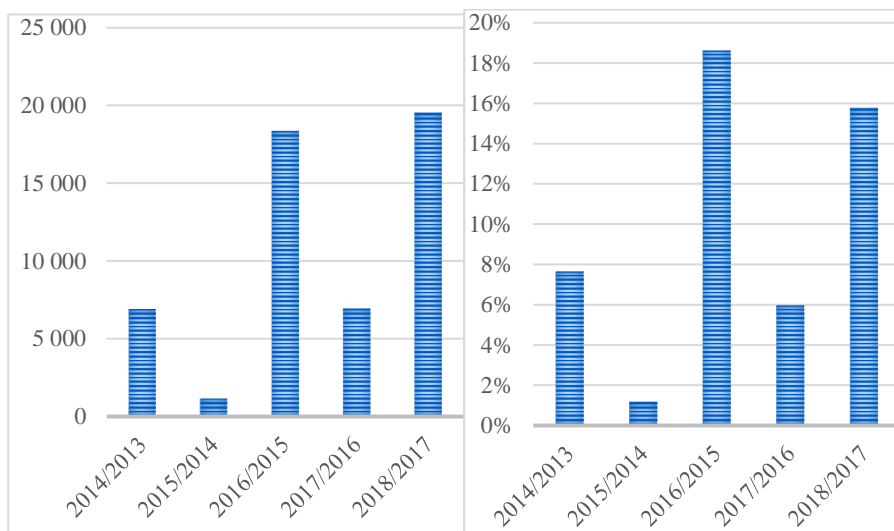
Figur 11. Förändring i passagerare april–september 2013–2018 för skattenivå 2, antal passagerare till vänster och procent till höger

Figur 12 visar hur passagerarantalet till destinationer inom skattenivå 3 fördelas över året. Passagerarantalet har ökat nästan lika mycket 2018 som mellan 2015 och 2016 då den största ökningen under dessa år inträffade.



Figur 12. Passagerarutveckling för skattenivå 3 januari till december 2013–2018

Under perioden april–september 2018 reste drygt 143 000 passagerare till destinationer inom skattenivå 3. Det är nära 20 000 fler än motsvarande period 2017, se figur 13.



Figur 13. Passagerarförändring april–september 2013–2018 för skattenivå 3, antal passagerare till vänster och procent till höger

3.2 Utvecklingen av utbudet

För att få en bild av hur utbudet på luftfarmsmarknaden har utvecklats under det första halvåret med flygskatt presenteras i detta avsnitt antalet avgångar och säten under perioden april–september för åren 2013–2018.

Antalet avgångar var färre april–september 2018 än samma period 2017, men fler än motsvarande period 2013–2016, se tabell 3. Minskningen förklaras helt med ett minskat antal avgångar inrikes. Det totala antalet säten har ökat varje år sedan 2013, se tabell 4. Endast inrikestrafiken har ett minskat antal säten 2018. Att antalet säten ökat samtidigt som antalet avgångar minskat kan förklaras med att flygbolagen använder större flygplan.

Tabell 3. Antal avgångar april–september 2013–2018

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Inrikes (nivå 1)	56 510	56 107	55 531	57 161	57 271	53 500
Europa (nivå 1)	58 251	58 275	59 896	61 353	65 439	65 571
Bortom Europa (nivå 2)	2 405	2 750	2 481	2 499	2 861	3 022
Bortom Europa (nivå 3)	396	440	445	517	551	685
Totalt	117 562	117 572	118 353	121 530	126 122	122 778

Tabell 4. Antal säten april–september 2013–2018

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Inrikes	5 488 869	5 756 233	5 837 804	5 792 251	6 004 338	5 820 302
Europa	8 871 606	8 871 089	9 196 194	9 564 795	10 331 254	10 462 094
Bortom Europa (nivå 2)	519 325	643 658	596 846	567 381	669 539	727 788
Bortom Europa (nivå 3)	154 450	145 420	154 057	169 680	179 226	213 099
Totalt	15 034 250	15 416 400	15 784 901	16 094 107	17 184 357	17 223 283

Antalet avgångar inrikes var nära 3 800 färre (minus sju procent) under april–september 2018 jämfört med samma period 2017, se tabell 3. Antalet säten inrikes minskade med 184 000 stycken (minus tre procent) april–september 2018 jämfört med 2017, se tabell 4.

Till destinationer inom Europa har antalet avgångar ökat varje år sedan 2013. Under april–september 2018 ökade antalet avgångar marginellt med 132 stycken. Det var den lägsta ökningen sedan 2014, se tabell 3. Antalet säten ökade med knappt 131 000, motsvarande en procent, se tabell 4. Det var en lägre ökning än mellan åren 2015 och 2017 då antalet säten ökade i genomsnitt med drygt fem procent per år.

Till destinationer inom skattenivå 2 var antalet avgångar 162 fler under april–september 2018, jämfört med samma period 2017, se tabell 3. Ökningen motsvarar knappt sex procent. Antalet säten ökade med drygt 58 000 stycken, motsvarande knappt nio procent, under april–september 2018 jämfört med samma period 2017, se tabell 4. Både antal avgångar och antal säten har varierat mellan 2013–2018 och har såväl ökat som minskat mellan åren.

Antalet avgångar till länder i skattenivå 3 har ökat med 133 stycken (24 procent) april–september 2018 jämfört med samma period 2017, se tabell 3. Trafiken har ökat varje år sedan 2013. Antalet säten har också ökat april–september 2018 jämfört med 2017. Ökningen motsvarar knappt 34 000 säten (19 procent). Antalet säten har ökat varje år sedan 2014.

4 Vad förklarar utvecklingen?

Analysen av trafikutvecklingen under det första halvåret med flygskatt visar att passagerarantalet inrikes är lägre än motsvarande period föregående år medan trafiken till Europa har fortsatt öka, men i lägre takt än tidigare. Dessutom visar jämförelsen mellan passagerarutvecklingen och Transportstyrelsens prognos att passagerarantalet var lägre än prognosticerat. Denna utveckling syns inte i trafiken till destinationer bortom Europa. I det här kapitlet presenteras ett antal orsaker som kan ha bidragit till utvecklingen av trafiken inrikes och till Europa.

4.1 Flygskatten

När priset på en resa höjs, exempelvis efter införandet av en skatt, agerar resenärer på olika sätt beroende på deras preferenser och vilka förutsättningar som finns. Ytterst handlar det om att vissa passagerare är mer priskänsliga än andra.

Efter flygskattens införande kan vissa passagerare ha valt att inte resa alls medan andra har valt att resa trots det högre priset. Några kan ha valt ett annat resealternativ, antingen till en annan destination, med ett annat trafikslag eller från en flygplats i ett närliggande land. I detta avsnitt diskuteras överflyttning till andra trafikslag och till andra flygplatser.

4.1.1 Överflyttning till andra trafikslag

Troligtvis väljer en del passagerare att företa sin resa med bil, buss eller tåg i stället för med flyg. I Utredningen om flygskatt (2016) uppskattades att mellan 212 500 och 283 600 passagerare skulle byta till ett annat trafikslag.¹¹ Närmare 82 procent av dessa förväntades vara inrikespassagerare. I och med att de slutliga skattenivåerna blev lägre än i förslaget bör detta ses som en överskattning.

Av de inrikespassagerare som förväntades byta trafikslag uppskattades 67 procent byta till bil, 18 procent till tåg och 15 procent till buss.

Privatresenärer förväntades byta trafikslag i högre utsträckning än tjänsteresenärer eftersom de antas vara mer priskänsliga.

Rimligtvis sker en överflyttning till tåg främst på sträckor där tåg är konkurrenskraftigt gentemot flyget. Lundberg och Nelldal (2011) uppger att tåg och flyg konkurrerar på flera sträckor i Sverige. Skillnaden i restid på en specifik sträcka är avgörande för hur marknadsandelarna fördelas mellan tåg och flyg. Vid fyra timmars tågrestd har tåg och flyg lika stor marknadsandel av tåg/flygmarknaden. När restiden med tåg sjunker under

¹¹ Beroende på hur stor del av skatten som läggs på passagerarna.

fyra timmar ökar tågets marknadsandel. Vid två timmar kan tåget ofta helt ersätta flyget.

På sträckan Stockholm–Göteborg, med en restid under tre timmar, uppskattas flygets marknadsandel till 30 procent. På Stockholm–Malmö där restiden är över fyra timmar är andelen i stället 60 procent (Lundberg och Nelldal, 2011). Lundberg (2011) konstaterar att den absolut viktigaste faktorn i valet mellan tåg och flyg är restiden mellan stadskärnor. Tågets turtäthet och biljettpris är inte lika viktigt som restiden för valet mellan tåg och flyg.

Att införandet av flygskatten skulle ha påverkat utbudet på tågresor är mindre troligt. Det beror framför allt på att järnvägsföretagen ansökte om trafik för 2018 redan i april 2017. Det var således före riksdagen hade fattat beslut om flygskatten. Kapaciteten på järnvägsspåren och järnvägsföretagens fordonsresurser är begränsad, vilket gör marknaden relativt trög. År 2019 planerar företagen vissa förändringar som skulle kunna ha viss koppling till flygskatten. Exempelvis planerar SJ (2018) fler avgångar mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö. När järnvägsföretagen planerade trafiken inför 2019 var det inte bestämt att flygskatten kommer att tas bort.

Antalet tågresor var fler april–september 2018 än samma period 2017 (nästan nio procent). Samtidigt har antalet personkilometer bara ökat knappt tre procent (Trafikanalys, 2018b). Det tyder på att det framför allt är de kortare resorna som har ökat. Något som skulle kunna tyda på att ökningen främst sker på avstånd där flyget inte konkurrerar med tåget. Dessutom har antalet tågresor ökat under flera år. En fortsatt ökning kan därför inte nödvändigtvis tillskrivas införandet av flygskatten.

4.1.2 Överflyttning till andra flygplatser

I andra länder som haft flygskatt har passagerare bytt till en flygplats i ett närliggande land utan flygskatt. Kamb et al. (2016) konstaterar att svenskar som bor nära Gardemoen eller Kastrup ofta använder dessa som främsta internationella flygplats. Det skulle kunna tyda på att det främst är dessa flygplatser som skulle kunna locka ytterligare passagerare från svenska flygplatser.

Huruvida det skett överflyttning av passagerare till dessa flygplatser är dock svårt att avgöra utan att göra en resvaneundersökning. Samtidigt uppger Gordijn och Kolkman (2011) att det fanns en överflyttningseffekt till svenska flygplatser när Danmark hade en flygskatt, vilket gör det rimligt att anta att det omvända också skulle kunna vara troligt.

När det gäller inrikestrafiken finns det ett exempel som kan ge en indikation om en viss överflyttningseffekt. Det gäller trafiken mellan Skåne och Stockholm. På linjen Stockholm/Arlanda–Malmö reste ungefär 29 000 färre passagerare (minus åtta procent) april–september 2018 jämfört med samma period 2017. Även antalet avgångar har minskat. Under tidsperioden har det också varit möjligt att resa mellan Skåne och Stockholm på linjerna Stockholm/Bromma–Malmö, Stockholm/Arlanda–Kristianstad och Stockholm/Bromma–Kristianstad. Sammanlagt på dessa linjer har passagerarantalet minskat med 10 000 passagerare. Trafiken mellan Stockholm/Arlanda och Köpenhamn har samtidigt ökat med ungefär 17 000 passagerare april–september 2018 jämfört med 2017 (två procent).

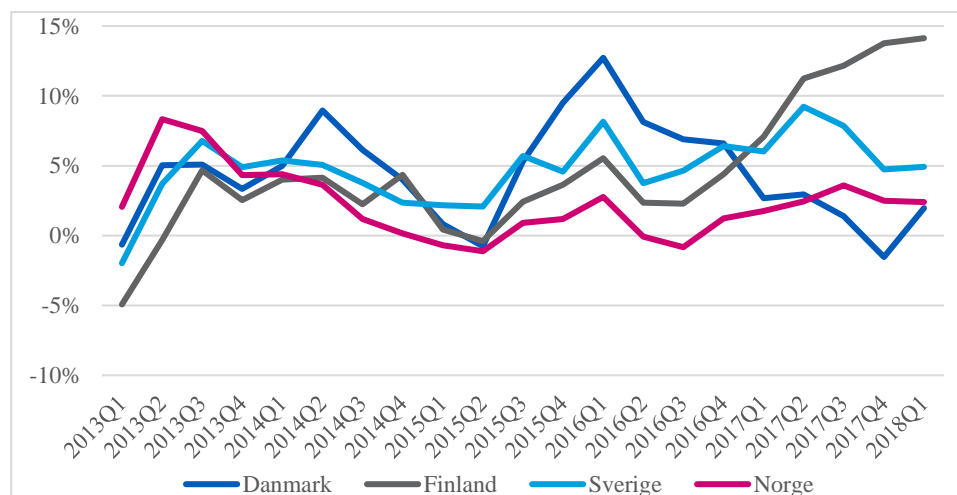
4.2 Andra faktorer

I kapitel två visas att skillnaden mellan prognosen och antalet passagerare för tidsperioden bara till hälften kan förklaras av flygskatten enligt Transportstyrelsens uppskattning. Det tyder på att andra faktorer har påverkat utvecklingen. Några av dessa faktorer tas upp i detta avsnitt.

4.2.1 Naturliga fluktuationer

Utvecklingen av antalet passagerare har historiskt haft både upp- och nedgångar och det är därför för tidigt att dra några slutsatser om huruvida årets dämpning är annat än tillfällig.

Att luftfarten präglas av både upp- och nedgångar syns tydligt i figur 14 som visar passagerarutvecklingen i de nordiska länderna¹². Tillväxttakten per kvartal har i genomsnitt varit fyra procent för dessa länder sedan 2013.



Figur 14. Kvartalsvis tillväxttakt på årsbasis, antal passagerare

Källa: Eurostat (2018)

¹² Island är inte med i jämförelsen.

Antalet passagerare som flög från svenska flygplatser under perioden april–september växte med ungefär fyra procent årligen mellan 2013 och 2016, se figur 14. År 2017 ökade passagerarantalet betydligt kraftigare med knappt åtta procent. Antalet passagerare var under perioden 2018 nära 870 000 fler än 2016, vilket motsvarar en ökning på drygt sju procent. Sett över en tvåårsperiod ligger det på en liknande nivå som åren före 2017. Det talar för att utvecklingen 2018 snarare är en justering av den stora tillväxten 2017 än att trenden har brutits.

Ytterligare något som talar för att naturliga förändringar kan vara en del av förklaringen är att inrikestrafiken minskade redan i både februari och mars och endast ökade marginellt i januari 2018 jämfört med 2017. Det går inte heller att se någon tydlig effekt kring datumet när skatten trädde i kraft då inrikestrafiken ökade med två procent april 2018 jämfört med 2017.

4.2.2 Nextjets konkurs

I maj 2018 gick flygbolaget Nextjet i konkurs. Bolaget hade redan 2017 ekonomiska problem vilket ledde till att Transportstyrelsen drog in deras operativa licens och i stället utfärdade en tillfällig licens. Bolaget fick tillbaka sin operativa licens efter att ha visat på en förbättrad ekonomisk situation. Trots detta gick bolaget i konkurs i maj 2018.

Nextjets konkurs drabbade främst en viss del av inrikestrafiken. Baserat på passagerarstatistik för april–september 2018 jämfört med samma period föregående år uppskattas passagerarbortfallet på grund av Nextjets konkurs till cirka 35 000.¹³ Nextjet bedrev stora delar av trafiken med allmän trafikplikt, det vill säga linjer som har bristande tillgänglighet utan flygtrafiken. Den trafiken drabbades hårt under sommaren 2018 där stora delar av trafiken stod stilla.

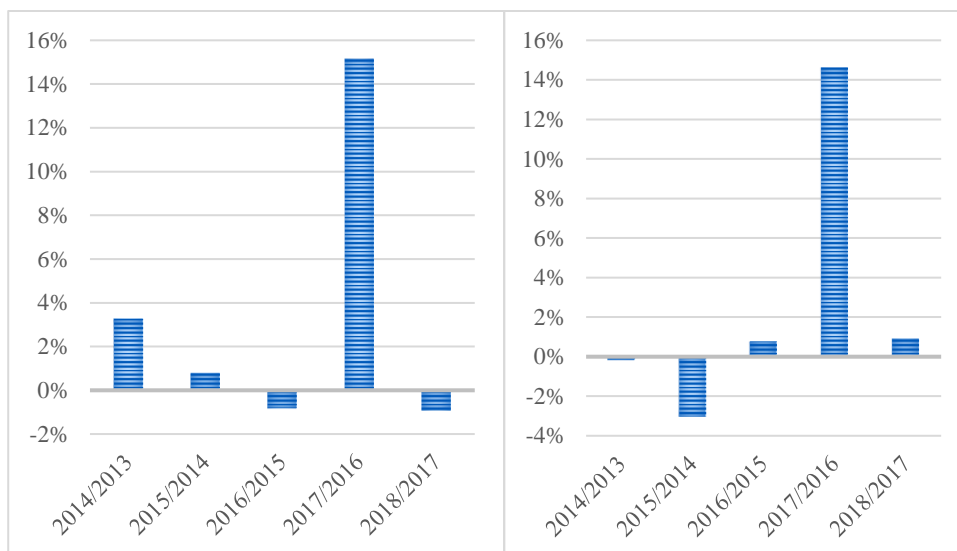
4.2.3 Sommarens varma väder

Den ovanligt varma sommaren har nämnts som en faktor som kan ha påverkat utvecklingen. I vilken utsträckning vädret faktiskt haft en effekt är osäkert. I debatten har det bland annat framkommit att chartertrafiken troligtvis inte varit särskilt påverkad på grund av att biljetterna ofta köps relativt långt i förväg.

För att se hur utvecklingen varit för typiska semester mål under sommarhalvåret har ett antal länder i södra Europa analyserats. De utvalda länderna är Cypern, Frankrike, Grekland, Italien, Kroatien, Malta, Portugal, Spanien och Turkiet. Sammanlagt har drygt 28 000 färre passagerare (minus en procent) rest till dessa länder från svenska flygplatser april–september

¹³ För 2018 har passagerarantalet på Nextjets linjer lagts ihop med de bolag som tagit över trafiken efter konkursen.

2018 jämfört med samma period 2017, se figur 15. För fyra av dessa länder har dock antalet passagerare ökat (Cypern, Grekland, Portugal och Turkiet). Antalet avgångar var drygt 170 fler (en procent) april–september 2018 jämfört med samma period 2017.



Figur 15. Passagerarförändring för ett antal länder i södra Europa (april–september) till vänster, förändring i avgångar till höger

Mellan 2016 och 2017 ökade trafiken med 15 procent (april–september). Visserligen minskade passagerarantalet för perioden 2018 jämfört med 2017, men det totala antalet passagerare är fortfarande högre än 2013–2016. Det talar snarare för att 2017 var ett år med stor tillväxt. Antalet avgångar ökade april–september 2018 jämfört med samma period 2017 och är den högsta noteringen sedan 2013.

4.2.4 Klimatdebatten

Även klimatdebatten kan ha varit en bidragande faktor. Det finns studier som visar att en skatt, utöver priseteffekten, kan påverka konsumenters beteende genom så kallade signaleffekter. Exempelvis har Brockwell (2014) identifierat signifikanta signaleffekter på skatter på elektricitet och bränsle i USA. Brockwell menar också att skattepolicy är mer effektiva för att förändra konsumtion av varor som har negativa effekter som påverkar många, till exempel utsläpp, än de som har en negativ effekt som endast påverkar den enskilde, till exempel hälsoeffekter.

Samtidigt poängterar ett flertal forskare att det finns en dissonans mellan resenärers kunskap och medvetenhet om klimatpåverkan och deras beteende (se till exempel Anable et al. (2006), McDonald et al. (2015) och Davison et al. (2014)). Resenärer som själva anser sig vara ”gröna” konsumenter och medvetna om flygets klimatpåverkan fortsätter att flyga och rättfärdigar

detta för sig själva genom att försöka minska dissonansen på olika sätt, men att sluta flyga är det minst vanliga enligt McDonald et al. (2015). Detta för att det anses lättare att ändra sitt tänkande om sin attityd än sitt tänkande om sitt beteende.

Davison et al. (2014) delade in resenärer i fyra segment utifrån i vilken utsträckning de höll med om att flygande påverkar klimatförändringar och i vilken utsträckning de ansåg att det är lätt att hitta alternativ till att flyga. Hur många flygresor de gjorde per år och hur villiga de var att förändra sitt beteende skiljde sig mellan grupperna. De som i minst utsträckning höll med om att flygandet påverkar klimatförändringar och dessutom ansåg att det inte är lätt att hitta alternativ till att flyga var också den grupp som flög flest gånger per person och år. De som tyckte det var lätt att hitta alternativ men inte höll med om att flyg bidrog till klimatförändringar i samma utsträckning flög mindre än de som höll med om att flyg bidrar till klimatförändringar men inte ansåg att det var lätt att hitta alternativ.

Vidare fann forskarna att de flesta var mer villiga att betala mer för att klimatkompensera och flyga i flygplan som släpper ut mindre än att inte flyga de kommande 12 månaderna (Davison et al., 2014).

4.2.5 Signaler om dämpad ekonomi

Sambandet mellan passagerarutveckling och ekonomisk utveckling är starkare för utrikestrafiken än för inrikestrafiken. Sverige har haft en stark ekonomisk utveckling de senaste åren och BNP har vuxit med tre procent per kvartal i genomsnitt sedan 2013, se figur 16. Denna utveckling har hittills fortsatt även under 2018.



Figur 16. Utvecklingen av svensk BNP per kvartal i årstakt

Källa: SCB (2018b)

Konjunkturinstitutet (2018) uppger att den svenska ekonomin är på väg in i en avmattningsfas. Trots det förväntas högkonjunkturen bestå de kommande två åren.

Konjunkturinstitutet skrev ner sin prognos för BNP-utvecklingen för såväl 2018 som 2019. Det ledde till att också Transportstyrelsen skrev ned sin trafikprognos jämfört med prognosen som användes i kapitel 2.

Svensk BNP föll i det tredje kvartalet 2018 på grund av lägre bostadsinvesteringar och minskad konsumtion hos hushållen. BNP förväntas återigen växa under slutet av 2018 men mindre än tidigare. Det tyder på att högkonjunkturen kulminerade under första halvan av 2018. Hushållens tro på ekonomin har fallit under 2018 och det beror på bland annat minskad tillförsikt i form av fallande tillgångspriser och förväntade räntehöjningar (Konjunkturinstitutet, 2018).

Den starka tillväxten i omvärlden under 2017 var svagare i de flesta regioner under 2018, och tillväxten i världshandeln dämpades under 2018 (Riksbanken 2018a). Riksbankens företagsundersökning visar att efterfrågan är fortsatt stark på de flesta håll i världen och att det går bra för de svenska storföretagen, men att utvecklingen framöver är osäker. Företagens oro gäller bland annat hur hushållens konsumtion kommer att påverkas av ett högre ränteläge och en osäker bostadsmarknad (Riksbanken 2018b).

Trots att konjunkturen fortsatt är god är det möjligt att den dämpade framtidstron hos såväl företag som konsumenterna kan ha påverkat passagerarutvecklingen genom en mer försiktig konsumtion av såväl tjänste- som privatresor.

5 Sammanfattande kommentarer

Den här utredningen syftar till att beskriva utvecklingen på flygmarknaden under april–september 2018. Analysen visar att trafiken inrikes och till destinationer inom Europa inte har haft en lika expansiv utveckling som tidigare. Samma mönster går inte att se i trafiken till destinationer utanför Europa. Samtidigt är det fortfarande för tidigt att dra långtgående slutsatser om hur flygmarknaden har påverkats av flygskatten, framför allt på lång sikt.

Att passagerarminskningen syns i inrikestrafiken och att trafiken till Europa inte har ökat lika kraftigt som tidigare går i linje med teorierna om att resenärers priskänslighet är högre vid kortare avstånd. Det kan också bero på att en mer mogen marknad ofta är mer priskänslig och inrikestrafiken förväntades växa i en allt långsammare takt framöver redan innan flygskatten infördes.

Antalet passagerare var under perioden 690 000 färre än vad Transportstyrelsen tidigare har prognosticerat. Passagerarantalet var lägre än prognosen i såväl inrikestrafiken som trafiken till Europa. Den beräkning som Transportstyrelsen har gjort visar att ungefär hälften av denna skillnad kan förklaras av flygskatten. Det tyder på att även andra faktorer kan förklara utvecklingen.

En viktig förklaring till utvecklingen i inrikestrafiken och trafiken till Europa kan vara naturliga upp- och nedgångar. Något som tyder på det är att utvecklingen började bromsa in redan före skatten infördes. Inrikestrafiken minskade i både februari och mars 2018 jämfört med 2017. Redan januari–mars 2018 var antalet passagerare färre än prognosticerat, både inrikes och till destinationer inom Europa. Samtidigt var utvecklingen sett till hela flygmarknaden ovanligt stark april–september 2017. Det gör att utvecklingen ser ut att ha stannat av under samma period 2018, men sett till en tvåårsperiod har tillväxttakten varit i linje med de föregående fyra åren.

En annan faktor som har påverkat inrikestrafiken är Nextjets konkurs. Transportstyrelsen uppskattar att Nextjets konkurs har lett till ett bortfall på cirka 35 000 passagerare. Linjerna med allmän trafikplikt drabbades hårt under sommaren 2018 med utebliven trafik under en längre period.

Det finns vissa tecken på att skatten har haft en viss överflyttningseffekt. Ett exempel på det är flygtrafiken mellan Skåne och Stockholm som har minskat med nära 40 000 passagerare. Samtidigt har ungefär 17 000 fler passagerare rest mellan Stockholm och Kastrup, vilket skulle kunna vara en indikation på en överflyttning. En stor del av passagerarbortfallet kan dock inte förklaras med den ökade trafiken mellan Stockholm och Kastrup. En förklaring skulle kunna vara att fler har valt att ta tåget. Tillgänglig statistik

på aggregerad nivå visar att tågresorna visserligen har ökat generellt i Sverige under 2018, men främst på kortare sträckor.

Under 2018 har såväl företagens som hushållens förväntningar om ekonomisk utveckling blivit svagare. Detta kan ha lett till en mer återhållsam konsumtion, som också kan ha påverkat resandet. Konjunkturen är dock fortfarande stark.

Sammanfattningsvis har flygtrafiken från svenska flygplatser minskat. Det beror på flera olika faktorer, varav flygskatten är en. För att i framtiden kunna göra mer precisa analyser av hur flygmarknaden påverkas av politiska åtgärder krävs en större förståelse för flygets efterfråge- och utbudsfunktioner ur svenskt perspektiv. Ett steg i detta vore att utveckla prisstatistik som kan användas för att beräkna priskänsligheten för svenska förhållanden.

Referenser

Anable, J., Lane, B. & Kelay, T. (2006). *Review of public attitudes to climate change and transport: Summary report*. Tillgänglig:
https://web.archive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/adobepdf/163944/A_review_of_public_attitude1.pdf (2018-11-30)

Brockwell (2014). *State and Industrial Actions to Influence Consumer Behavior*.
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:747868/FULLTEXT02> (2018-10-30)

Gordijn, H. och Kolkman, J. (2011). *Effects of the Air Passenger Tax. Behavioral responses of passengers, airlines and airports*. Tillgänglig:
https://www.researchgate.net/publication/279201658_Effects_of_the_Air_Passenger_Tax

Eurostat (2018). *Air passenger transport by reporting country*. Tillgänglig:
<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (2018-12-19)

IATA (u.å). *The Impact of September 11 2001 on Aviation*. Tillgänglig:
<https://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf> (2018-09-06)

Ishutkina, M.A. & Hansman, R.J. (2009). *Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: A worldwide perspective*. Tillgänglig:
https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/44957/Ishutkina_ICAT-2009-2.pdf (2018-10-03)

Kamb, A., Larsson, J., Nässén, J. & Åkerman, J. (2016). *Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor. Metodutveckling och resultat för 1990–2014*. Tillgänglig: <http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/240574/240574.pdf> (2018-12-04)

KFW IPEX-bank (2016). *The correlation between GDP growth and the increase in airline passengers 2001–2015*. Tillgänglig: <https://www.kfw-ipex-bank.de/pdf/Analyses-and-views/Market-analyses/2017-01-26-Blitz-Licht-Flugh%C3%A4fen-BIP-Faktor.pdf> (2018-10-15)

Konjunkturinstitutet (2018). *Konjunkturläget. December 2018*. Tillgänglig:
https://www.konj.se/download/18.58885155167b4d120757362b/1545141115430/KLDec2018_webb.pdf (2018-12-21)

Krenek, A., och Schratzenstaller, M. (2016). *Sustainability-oriented EU Taxes: The Example of a European Carbon-based Flight Ticket Tax*. Tillgänglig:
<http://ec.europa.eu/budget/mff/Library/hlgor/selected-readings/41-Carbon-basedFlightTicketTax-Schratzenstalle.pdf>

Lundberg, A-I. (2011). *Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg. Del 1: Internationell jämförelse*. Tillgänglig:

https://www.kth.se/polopoly_fs/1.87062!/Menu/general/column-content/attachment/11_001RR_rapport.pdf (2018-10-31)

Lundberg, A-I., Nelldal, B-L. (2011). *Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg. Del 2: Tidsserieanalys i Sverige*

https://www.kth.se/polopoly_fs/1.87063!/Menu/general/column-content/attachment/11_002RR_rapport.pdf (2018-10-31)

McDonald, S., Oates, C.J., Timmis, A.J. (2015). Flying in the face of environmental concern: why green consumers continue to fly. *Journal of Marketing Management*, 31 (13-14), ss. 1503-1528.

Riksbanken (2018a). *Penningpolitisk rapport*, oktober 2018. Tillgänglig: <https://www.riksbank.se/globalassets/media/rapporter/ppr/svenska/2018/181024/penningpolitisk-rapport-oktober-2018.pdf> (2018-12-14)

Riksbanken (2018b). *Riksbankens företagsundersökning*, november 2018. Tillgänglig: <https://www.riksbank.se/globalassets/media/rapporter/foretagsundersokning/svenska/2018/v-riksbankens-foretagsundersokning-hogkonjunktur-med-tecken-pa-avmattning.pdf> (2018-12-14)

SCB (2018a). *BNP från användningssidan, försörjningsbalans efter användning, aggregerad. År 1950–2016*. Tillgänglig: http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__NR__NR0103__NR0103E/NR0103T01BAr/?rxid=f45f90b6-7345-4877-ba25-9b43e6c6e299 (2019-01-07)

SCB (2018b). *BNP kvartal 1993–2018:3*. Tillgänglig: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/nationalrakenskaper/nationalrakenskaper/nationalrakenskaper-kvartals-och-arsberakningar/pong/tabell-och-diagram/tabeller/bnp-kvartal/> (2018-12-21)

SIKA (2006). *Flygskattens effekter*. PM 2006:2. Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/sika/sika-pm/pm_2006_2.pdf (2018-10-16)

SJ (2018). *SJs nyheter i tågtidtabellen för 2019*. Tillgänglig: <http://nyhetsrum.sj.se/pressreleases/sjs-nyheter-i-taagtidtabellen-foer-2019-2810296> (2018-12-19)

Skatteverket (u.å). *Flygskatt*. Tillgänglig: <https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/flygskatt.4.41f1c61d16193087d7f1239.html> (2018–10–01)

Steer Davies Gleave (2016). *Flying high? How competitive is Air Passenger Duty?* Tillgänglig: <http://airlinesuk.org/wp-content/uploads/2016/03/BATA-Air-Passenger-Duty-Final-Report-March-16.pdf> (2018-10-16)

Swedavia (2017). *Swedavias långsiktiga trafikprognos*. Tillgänglig: https://www.swedavia.se/contentassets/b5fca46a671d46e3a22439e945a6fb4c/swedavias-langsiktiga-trafikprognos-2017-2050_for-extern-publicering.pdf (2018–10–03)

Trafikanalys (2018a). *Luftfart*. Tillgänglig: <https://www.trafa.se/luftfart/> (2019-01-07)

Trafikanalys (2018b). *Järnvägstransporter kvartal 3 2018. Statistik 2018:33*. Tillgänglig: <https://www.trafa.se/bantrafik/jarnvagstransporter/> (2018-12-19)

Trafikanalys (2015). *PM Bedömning av flygtrafikens utveckling*. Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2016/remiss_20160304.pdf (2018-10-05)

Trafikverket (2015). *Promemoria till inriktningsunderlag 2018-2029. Luftfart*. Publikationsnummer: 2015:229.

Transportstyrelsen (2018). *Höstprognos 2018-2024. Trafikprognos för svensk luftfart*. Tillgänglig: https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/statistik_och_analys/prognose-r-luftfart/prognos-hosten-2018-002.pdf (2018-10-03)

WSP (2016). *Flygskatt 2016-11-30*. Tillgänglig: <https://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2017/03/PP-Flygskatt-20161130.pdf> (2018-11-14)

Bilaga 1. Land per skattenivå

Skattenivå 1		Skattenivå 2		Skattenivå 3
Albanien	Monaco	Afghanistan	Kirgizistan	Övriga länder
Andorra	Montenegro	Algeriet	Kuwait	
Belgien	Nederländerna	Armenien	Libanon	
Bosnien och Hercegovina	Norge	Azerbajdzjan	Libyen	
Bulgarien	Polen	Bahrain	Mali	
Cypern	Portugal	Burkina Faso	Mauretanien	
Danmark	Rumänien	Djibouti	Marocko	
Estland	San Marino	Egypten	Niger	
Finland	Schweiz	Elfenbenskusten	Oman	
Frankrike	Serbien	Eritrea	Pakistan	
Grekland	Slovakien	Etiopien	Palestina	
Irland	Slovenien	Förenade Arabemiraten	Qatar	
Island	Spanien	Gambia	Ryssland	
Italien	Storbritannien	Georgien	Saudiarabien	
Kosovo	Sverige	Guinea	Senegal	
Kroatien	Tjeckien	Guinea-Bissau	Sudan	
Lettland	Turkiet	Irak	Syrien	
Liechtenstein	Tyskland	Iran	Tadzjikistan	
Litauen	Ukraina	Israel	Tchad	
Luxemburg	Ungern	Jemen	Tunisien	
Makedonien	Vatikanstaten	Jordanien	Turkmenistan	
Malta	Vitryssland	Kanada	USA	
Moldavien	Österrike	Kap Verde	Uzbekistan	
		Kazakstan		

Bilaga 2. Beräkningar av passagerarbortfall

För att uppskatta passagerarbortfallet har Transportstyrelsen använt sig av en elasticitetsmodell. Elasticiteten beskriver lutningen på en utbuds- eller efterfrågekurva. För att beräkna passagerarbortfallet på grund av flygskatten används priselasticiteten för efterfrågan. Den beskriver hur efterfrågan förändras procentuellt givet en procentuell prisförändring.

Elasticitetsmodellen utgår från en uppskattning av elasticiteterna för skattenivåerna uppdelat på tjänste- och privatresenärer, se tabell 5. Privatresenärer som reser inrikes antas vara mest priskänsliga och tjänsteresenärer som reser till Europa eller övriga länder antas vara minst priskänsliga.

Tabell 5. Variabler för att beräkna passagerarbortfall

	Tjänsteresenärer			Privatresenärer		
	Pris	Elasticitet	Passagerarandel	Pris	Elasticitet	Passagerarandel
Inrikes (nivå 1)	2 800	-0,2	46 %	1 100	-1,0	54 %
Europa (nivå 1)	2 700	-0,1	31 %	1 100	-0,7	69 %
Bortom Europa (nivå 2)	12 000	-0,1	40 %	4 900	-0,5	60 %
Bortom Europa (nivå 3)	12 000	-0,1	40 %	4 900	-0,5	60 %

Elasticiteterna är härledda från tidigare uppskattningar av elasticiteter för flygresor från svenska flygplatser. Priserna härstammar från WSP (2016) men har avrundats.

Givet förutsättningarna i tabell 5 och att hela skatten läggs på passagerarna uppskattas det totala passagerarbortfallet till drygt 650 000 passagerare på ett helår. Eftersom skatten infördes första april antas en fjärdedel falla över på 2019 vilket innebär att passagerarbortfallet uppskattas till knappt 490 000 passagerare 2018 och resterande 2019.

Tabell 6. Beräkning av passagerarbortfall

	Tjänsteresenärer	Privatresenärer	Totalt
Inrikes (nivå 1)	-15 673	-234 161	-249 834
Europa (nivå 1)	-9 705	-371 133	-380 838
Bortom Europa (nivå 2)	-815	-14 973	-15 788
Bortom Europa (nivå 3)	-516	-3 789	-4 305
Totalt	-26 708	-624 057	-650 765

Det är möjligt att hela skatten inte läggs på passagerarna, och då framför allt där passagerarna är mer priskänsliga, det gör att uppskattningen bör ses som ett maximalt bortfall och att det troligen är ett mindre bortfall.

Bilaga 3. Förändring per flygplats

Tabell 7. Förändring mellan åren i antalet passagerare under perioden april–september

	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
ARVIDSJAUR	-0,8 %	-0,4 %	6,0 %	-19,2 %	-65,4 %
BORLÄNGE	-16,7 %	-15,0 %	-18,5 %	26,7 %	-0,2 %
GÄLLIVARE	6,0 %	-9,7 %	-10,3 %	-28,7 %	-52,1 %
GÖTEBORG/LANDVETTER	3,6 %	23,0 %	2,5 %	8,1 %	-0,3 %
GÖTEBORG/SÄVE	-9,3 %	-99,9 %	9,6 %	-	-
HAGFORS	17,8 %	1,6 %	7,9 %	2,6 %	7,4 %
HALMSTAD	11,8 %	-7,0 %	7,2 %	8,6 %	2,3 %
HEMAVAN TÄRNABY	21,8 %	-0,5 %	5,4 %	-6,9 %	-25,4 %
JÖNKÖPING	-3,2 %	18,9 %	-2,2 %	-0,8 %	-15,5 %
KALMAR	0,0 %	3,7 %	7,2 %	5,7 %	-1,3 %
KARLSTAD	-25,5 %	16,4 %	-20,9 %	6,0 %	-10,5 %
KIRUNA	34,4 %	-8,5 %	-1,0 %	11,0 %	1,0 %
KRAMFORS-SOLLEFTEÅ	10,7 %	-23,4 %	-41,9 %	40,5 %	-54,4 %
KRISTIANSTAD	28,5 %	-4,7 %	-14,0 %	-3,1 %	-18,7 %
LINKÖPING	21,2 %	19,8 %	-3,1 %	-10,7 %	-3,5 %
LULEÅ	1,5 %	4,1 %	0,2 %	-0,4 %	0,7 %
LYCKSELE	9,9 %	-1,5 %	-7,9 %	6,8 %	-40,7 %
MALMÖ	-3,5 %	3,7 %	-0,8 %	-2,8 %	0,0 %
MORA/SILJAN	-4,8 %	-54,7 %	164,0 %	-14,3 %	-83,5 %
NORRKÖPING/KUNGSÄNGEN	36,6 %	-17,8 %	-13,4 %	-2,1 %	4,6 %
OSKARSHAMN	-92,0 %	-	-	-	-
PAJALA	16,7 %	-66,1 %	58,3 %	12,9 %	16,0 %
RONNEBY	0,0 %	0,6 %	5,8 %	2,2 %	-3,3 %
SKELLEFTEÅ	12,5 %	-9,8 %	-10,4 %	65,3 %	-5,7 %
STOCKHOLM/ARLANDA	10,0 %	3,2 %	5,1 %	9,9 %	0,2 %
STOCKHOLM/BROMMA	3,7 %	6,8 %	2,6 %	-0,1 %	-0,2 %
STOCKHOLM/SKAVSTA	-24,4 %	9,5 %	11,3 %	6,5 %	0,9 %
STOCKHOLM/VÄSTERÅS	-31,0 %	-4,0 %	32,8 %	-19,5 %	-7,8 %
SUNDSVALL TIMRÅ	-0,7 %	-2,8 %	4,7 %	1,6 %	-4,9 %
SVEG	-17,3 %	-26,0 %	44,4 %	7,4 %	2,6 %
TORSBY	3,2 %	-11,0 %	61,9 %	6,4 %	-17,2 %
TROLLHÄTTAN/VÄNERSBORG	0,7 %	-1,4 %	7,2 %	-19,7 %	18,9 %
UMEÅ	3,0 %	2,9 %	-0,9 %	-0,7 %	-2,7 %
VILHELMINA	14,3 %	-4,3 %	-10,8 %	1,8 %	-34,3 %
VISBY	18,1 %	4,8 %	7,1 %	8,2 %	-5,4 %
VÄXJÖ/KRONOBERG	-0,4 %	10,4 %	-4,9 %	39,8 %	14,4 %
ÅRE ÖSTERSUND	16,5 %	-0,9 %	3,9 %	8,4 %	-5,0 %
ÄNGELHOLM	-4,3 %	1,9 %	0,4 %	-4,2 %	0,9 %
ÖREBRO	0,4 %	-3,3 %	14,3 %	-11,9 %	-2,8 %
ÖRNSKÖLDSVIK	10,8 %	-8,0 %	-3,3 %	-8,6 %	42,0 %
Totalsumma	4,6 %	3,5 %	4,0 %	7,5 %	-0,2 %



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503