

PM 2013-02-26

Dnr 2012:1161

Komplettering

## EN FLYGSKATTS EFFEKTER PÅ RESANDET OCH SVENSK EKONOMI

- 1) *Hur skulle en flygskatt påverka flygresandet och svensk ekonomi?*
- 2) *Hur skulle, utöver flygskatt, full moms på både utrikes och inrikes flygresor påverka flygresandet?*
- 3) *Hur skulle en nedläggning av Bromma flygplats påverka flygresandet och svensk ekonomi?*

### Sammanfattning

Beroende på vilket antagande som görs om genomsnittspris på inrikes flygbiljetter skulle den långsiktiga minskningen av antalet enkelresor, i förhållande till den utveckling som annars skulle äga rum, vara mellan ca 860 000 och 1 400 000. Detta om i promemorian beskriven flygskatt och full moms läggs på biljettpriset, samt priselasticiteter framtagna av Fredrik Kopsch tillämpas. Det bör observeras att dessa tal innebär mycket stora skillnader jämfört med de uppskattningar som gjorts av Arne Karyd vid Trafikverket som har lång erfarenhet av att analysera flygmarknaden.

För den tredje frågan är den viktiga frågan i vilken utsträckning det finns alternativa flygplatser. Då handlar det om både tillgänglighet och kapacitet. För stora delar av flyget kan det möjligen finnas tillgänglig kapacitet på Arlanda. Det synes dock inte gälla det s.k. beslutsfattarflyget. För de övergripande ekonomiska effekterna av en eventuell nedläggning av Bromma är ett relevant examensarbete det som John Eriksson 2010 skrev vid Lunds Tekniska Högskola. Den slutsats som Eriksson drar är att den mest lönsamma markanvändningen är flerbostadsbebyggelse.

### FRÅGA 1 OCH 2

Följande förutsättningar antas beträffande skatten:

1. skatt på 110 kr per person tas ut på varje enkel inrikes resa, 220 kr för en resa tur & retur, t.ex. Stockholm Umeå.
2. skatt på 110 kr per person tas ut på varje enkel utrikes resa till EU, hemresan obeskattad, vilket ger 110 kr för en resa tur & retur, t.ex. Stockholm Paris oavsett var resan börjar.

3. skatt på 270 kr per person tas ut på varje enkel utrikes resa utanför EU, 540 kr för en resa tur & retur, t.ex. Stockholm New York oavsett var resan börjar.
4. skatt tas även ut av transitpassagerare, t.ex. de som flyger från Kiruna, landar på Arlanda och sedan direkt flyger till New York. Då blir skatten  $110 + 270 \text{ kr} = 380 \text{ kr}$ .

Bakgrunden till dessa antaganden beskrivs närmare i PM 2012:1161 Delredovisning (1161a1.doc).

### **Effekter på flygresandet**

- 1) Arne Karyd, samhällsekonom på Trafikverket, har analyserat de två länkta förändringarna (flygskatt och full moms) och gjort en bedömning av effekterna på flygresandet. Detta redovisas i PM 2012:1161 Slutredovisning (1161av1.doc). Uppdragsgivaren har också fått Karyds promemoria.
- 2) Fredrik Kopsch, doktorand vid KTH i Stockholm, har i en artikel analyserat priselasticiteten på flygresande. Kopsch framhåller att hans studier endast kan utgöra underlag för att uttala sig om den inhemska flygmarknaden (se utredningstjänstens tolkning av Kopsch artikel nedan). Kopsch uppger att han aldrig har gjort några skattningar för den internationella flygmarknaden men att han skulle förvänta sig en betydligt mindre priskänslig marknad då det inte finns några reella substitut bland färdmedlen att tillgå. Vad gäller effekterna på BNP kan han inte med utgångspunkt i sin forskning komma med något uttalande. Han har dock svårt att se någon intuitiv anledning till att det skulle ha någon större effekt.

### *Studien av Fredrik Kopsch*

De priser som används är hämtade från SCB. Det rör sig om ett index över genomsnittliga priser. Det finns således inga skillnader mellan olika priskategorier. Detta är en begränsning eftersom flygbiljetter utmärks av en hög prisdifferentiering, med ett stort antal olika priser. Affärsresenärer betalar ofta betydligt högre priser än andra resenärer bl.a. för de större möjligheterna att boka om resan. Bokningar nära resdagen kostar också ofta betydligt mer än biljettköp som görs långt i förväg.

I Kopschs artikel anges olika priselasticiteter som resultat av två ekonometriska beräkningar. Bara i den andra av dessa särskiljs fritidsresenärer från affärsresenärer. De elasticiteter som blev resultatet av den andra regressionen anges i tabell 1. Dessa tal anger hur stor den uppskattade procentuella minskningen av resandet är efter en prishöjning med 1 procent.

**Tabell 1 Priselasticitet**

	Kortsiktig effekt	Långsiktig effekt
Affärsresor	-0,58	-1,00
Fritidsresor	-0,79	-1,20

Anm. Det finns en osäkerhet i de skattade elasticiteterna. Beträffande exempelvis punktskattningen -0,58 återfinns det sanna värdet med 99 % sannolikhet inom intervallet -0,8339 -0,3295.

Med kortsiktig effekt avser Kopsch den omedelbara effekten av en prisförändring och långsiktig effekt avser effekten som kommer av att folks beteende ändras successivt över tid. Det finns inga särskilda tidsspänn men Kopsch tror sig ha använt 6 månaders lag för att skatta den långsiktiga elasticiteten i sina beräkningar.

Utredningstjänsten har fått genomsnittliga prisuppgifter på inrikes flygresor från SCB, enligt två olika metoder. Enligt den äldre metoden var genomsnittspriset under 2012 1077 kr, enligt den nya metoden var priset betydligt lägre, 660 kr i december 2012.

Med antagande att genomsnittspriset är 1 077 kr skulle ett påslag på 110 kr p.g.a. en flygskatt motsvara 10,2 procent fördyring. Om priset istället antas vara 660 kr skulle det motsvara en fördyring med 16,7 procent. Sådana prisförhöjningar skulle med Kopsch beräknade elasticiteter leda till betydande påverkan på resandet. Såvitt utredningstjänsten har kunnat utröna, har den största prisförändringen, enligt index som har använts för den ekonometriska beräkningen, varit 26 procent. Det ger en trovärdighet åt skattningens tillämpning på prisförändringarna p.g.a. antagen flygskatt, att dessa prisförändringar återfinns inom urvalet för skattningen. Om Kopsch uppgifter tillämpas på de två priser som utredningstjänsten har fått från SCB skulle effekten bli enligt tabellerna 1-4.

**Tabell 1 Minskat antal resenärer efter införande av flygskatt, med elasticiteter enligt Kopsch, genomsnittspris 1 077 kr**

	Kortsiktig	Långsiktig
Affärsresenärer	-202 447	-349 047
Fritidsresenärer	-287 002	-435 953
Summa	-489 450	-785 000

Källor: Kopsch, SCB, utredningstjänstens beräkningar

**Tabell 2 Minskat antal resenärer efter införande av flygskatt, med elasticiteter enligt Kopsch, genomsnittspris 660 kr**

	Kortsiktig	Långsiktig
Affärsresenärer	-330 357	-569 582
Fritidsresenärer	-468 336	-711 396

Summa	-798 693	-1 280 978
-------	----------	------------

Källor: Kopsch, SCB, utredningstjänstens beräkningar

Beroende på vilket antagande som görs om genomsnittspris skulle den långsiktiga minskningen, i förhållande till den utveckling som annars skulle äga rum, vara mellan 785 000 och 1 280 000.

Om även moms på 25 procent införs för inrikes resor skulle priset öka med ytterligare med 17,9 procent. Momshöjningen skulle dock bara påverka fritidsresenärerna eftersom affärsresenärernas arbetsgivare kan dra av momsen.

Av alla inrikes avresor är omkring 49 procent tjänsteresor. Övriga 51 procent kommer således medföra ökade mervärdesskatteintäkter vid en höjning av momsen på flygresor.

**Tabell 3 Minskat antal resenärer efter införande av flygskatt och 25 % moms, med elasticiteter enligt Kopsch, genomsnittspris 1 077 kr**

	Kortsiktig	Långsiktig
Affärsresenärer	-202 447	-349 047
Fritidsresenärer	-338 446	-514 096
Summa	-540 894	-863 143

Källor: Kopsch, SCB, utredningstjänstens beräkningar

**Tabell 4 Minskat antal resenärer efter införande av flygskatt och 25 % moms, med elasticiteter enligt Kopsch, genomsnittspris 660 kr**

	Kortsiktig	Långsiktig
Affärsresenärer	-330 357	-569 582
Fritidsresenärer	-552 283	-838 911
Summa	-882 640	-1 408 492

Källor: Kopsch, SCB, utredningstjänstens beräkningar

Beroende på vilket antagande som görs om genomsnittspris skulle den långsiktiga minskningen, i förhållande till den utveckling som annars skulle äga rum, vara mellan ca 860 000 och 1 400 000. Det bör observeras att dessa tal innebär mycket stora skillnader jämfört med de uppskattningar som gjorts av Arne Karyd vid Trafikverket.

### FRÅGA 3

Ett för frågan eventuellt relevant dokument är det examensarbete som John Eriksson skrev 2010 för Institutionen Teknik och samhälle vid Lunds Tekniska Högskola. Eriksson noterar att Stockholms stad för den pågående markanvändningen i form av flygplatsen i intäkt får ca 4 mnkr/år enligt det gällande markupplåtelseavtalet, således ca 120 mnkr för hela upplåtelseperioden fram till 2038. Värdet av flygplatsen uppskattar han till ca 800-1 200 mnkr, vilket dock inte kommer staden till del ifall flygplatsen skulle säljas.

Det övergripande syftet med examensarbetet var att värdera alternativ markanvändning på den mark som Bromma flygplats upptar. Från rapportens kapitel 7 Analys och slutsats återges ett avsnitt nedan:

”Den mest lönsamma markanvändningen och tillika mest troliga markanvändningen vid en exploatering av flygplatsmarken flerbostadsbebyggelse - är vid en exploateringsgrad mellan 1 och 2 värd mellan ca 10-22 miljarder kr. Stadens arrendeintäkt om ca 120 mnkr för hela upplåtelseperioden motsvarar på så vis 0,5-1,2 % av markvärdet. Vid en årsjämförelse motsvarar den årliga arrendeintäkten ca 0,02-0,04 % (dvs. 0,2-0,4 promille) av markvärdet, vilket är en extremt låg avkastning jämfört med normala avkastningskrav. Politikerna som förespråkar flygplatsen måste anse att flygplatsen har ett stort ekonomiskt mervärde för regionen i och med att de upplåter flygplatsmarken för en väldigt ringa mängd pengar i förhållande

till de underliggande markvärden som uppenbarligen finns. Flygplatsens samhällsekonomiska bidrag till stadens invånare och näringsliv måste då vara värt ungefär lika mycket som markvärdet om flygplatsen ska vara ekonomisk försvarbar för staden.

Det ska klargöras att en exploatering av flygplatsmarken kostar stora pengar för staden genom exploateringskostnader, t.ex. anläggande av vägar, gator, grönområden, spårväg etc. I möjligast mån ska intäkterna finansiera kostnaderna i en exploatering. Beroende på hur stora dessa är kan en exploatering av flygplatsmarken ge ekonomiskt underskott likväl som överskott till staden. Trots att exploateringskostnaderna är okända är det rimligt att anta att de höga markvärdena medför att en exploatering på flygplatsmarken ger ett ekonomiskt överskott till staden.”

**Källor:**

- *A demand model for domestic air travel in Sweden*, Fredrik Kopsch, doktorand vid KTH
- Christer Andersson, SCB
- *Bromma flygplats - värdering av alternativ markanvändning* John Eriksson Institutionen för Fastighetsvetenskap Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet