

En svensk flygmarknad i förändring

**Flygskatten, miljömedvetenhet och svagare ekonomi
bakom minskat flygande**



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2020-538
Författare Erika Persson och Malin Lokrantz
Månad År Mars 2020

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten är framtagen inom ramen för Transportstyrelsens marknadsövervakning. Syftet med marknadsövervakningen är bland annat att följa och analysera transportmarknaderna ur ett konkurrensperspektiv med fokus på villkor för resenärer och köpare av godstransporter samt att öka kunskapen om transportmarknaderna.

I januari 2019 släppte Transportstyrelsen en rapport om det första halvåret med flygskatt som analyserade trafikutvecklingen på svenska flygplatser under perioden april till september 2018. Det analyserades också hur flygskatten och andra faktorer kan ha påverkat trafikutvecklingen under den perioden. Transportstyrelsen kunde då konstatera att det lägre antalet passagerare, jämfört med prognosticerat, till viss del berodde på flygskatten men också andra faktorer såsom naturliga upp- och nedgångar på flygmarknaden samt att bolag lagts ned.

Denna rapport är till viss del en fortsättning på den föregående rapporten men har även ett breddat perspektiv.

Norrköping, mars 2020

Simon Posluk

Chef för enheten för hållbar
utveckling

Karin Fransson

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

Sammanfattning

Under 2019 har passagerarantalet till och från svenska flygplatser minskat. Det är första gången sedan 2014 som passagerarantalet minskat per helår, och i december 2019 hade passagerarantalet till och med minskat 16 månader i rad. I den här rapporten analyseras trafikutvecklingen 2019, jämfört med de fem föregående åren och vilka faktorer som kan ha påverkat utvecklingen.

Både inrikes- och utrikestrafiken har minskat, 20 respektive 12 månader i rad. Även utbudet, i form av antal rörelser och säten, har minskat under 2019. Inrikestrafiken har större procentuella minskningar än utrikestrafiken.

Det finns en rad olika faktorer som sannolikt förklarar trafikutvecklingen, bland annat hårdare situationen för flygbolagen, konjunkturen, ökad kunskap om flygets klimatpåverkan, flygskatt, svag krona och ett förändrat affärsresande. Dessutom kan konkurrens från andra trafikslag ha påverkat främst inrikestrafiken.

Faktorerna som påverkat trafikutvecklingen kan också samvariera och har troligtvis påverkat inrikes- och utrikestrafiken i olika stor utsträckning eftersom förutsättningarna skiljer sig åt.

Summary

The passenger number to and from Swedish airports decreased during 2019, which is the first time since 2014 that the passenger number has decreased for a whole year since 2014. By December 2019, the number of passengers had fallen 16 months in a row. This report analyses the traffic development during 2019, compared to the previous five years and also what factors that may have affected the development.

Both international and domestic traffic have declined, for 12 and 20 months in a row respectively. Domestic traffic has a larger percentage decrease than international traffic.

A number of factors can explain the traffic development, such as tougher conditions for airlines, the economy and increased environmental awareness. Explanatory factors can also be the air travelling tax, weak exchange rate and changed patterns for business travels. Moreover, competition from other modes of transportation may have affected domestic traffic in particular.

As explanatory factors also can co-vary, it is difficult to isolate the impact of each factor on the passenger reduction. In addition, the conditions of domestic and international traffic differ, which means that explanations for passenger and supply reductions in each market may vary.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	5
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte och frågeställningar	8
1.3 Metod.....	8
2 TRAFIKUTVECKLINGEN	9
2.1 Passagerarutveckling och utbud.....	9
2.2 Passagerarantalet inrikes är bland det lägsta sedan 2014	11
2.3 Passagerarantalet utrikes minskar men inte i samma utsträckning som inrikes.....	13
2.4 Utvecklingen varierar mellan flygplatser i Sverige.....	15
2.5 Flyglinjer med konkurrens från andra trafikslag minskar	16
2.6 Andra länders passagerarutveckling varierar	17
3 FLYGSKATTENS PÅVERKAN	20
3.1 Den svenska flygskatten.....	20
3.2 Länder som har, eller har haft, flygskatt har påverkats olika.....	21
4 KLIMATDEBATTENS PÅVERKAN	23
4.1 Klimat- och miljöfrågor är viktiga men det är inte alltid vi gör som vi säger.....	23
4.2 Flygbranschen reagerar med åtgärder och planer	24
4.3 Näringslivet ser över sitt affärsresande	25
5 FLYGBOLAGENS FÖRUTSÄTTNINGAR	27
5.1 Ekonomiska förutsättningar för flygbolag	27
5.1.1 Stämningläget i svensk ekonomi är lägre än vanligt	27
5.1.2 Valutakurser påverkar såväl flygbolag som resenärers val av destination	29
5.1.3 Förändringar i olika kostnadsposter	29
5.1.4 Flygförbud och strejker påverkar flygbolag kortsiktigt	31
5.2 Olika förutsättningarna för inrikes- och utrikestrafik	31
5.2.1 Konkurrens mellan trafikslag	32
6 ANALYS	33
REFERENSER	36

BILAGA 1. PROCENTUELL PASSAGERARFÖRÄNDRING PÅ SVENSKA FLYGPLATSER, INRIKES OCH UTRIKES	41
---	-----------

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Sedan finanskrisen 2007–2008 har antalet passagerare som reser med flyg till och från svenska flygplatser haft en positiv tillväxt. Men, under den senaste tiden har utvecklingen stannat av och under 2019 har passagerarantalet till och från svenska flygplatser minskat. Flera faktorer har lyfts i debatten som möjliga orsaker till detta.

Som en del av Transportstyrelsens verksamhet bedrivs marknadsövervakning, vilket bland annat syftar till att följa hur de olika transportmarknaderna utvecklas. Inom ramen för marknadsövervakningen har det identifierats ett behov av att analysera utvecklingen på flygmarknaden med bakgrund i den senaste tidens utveckling. Den här rapporten utgör en del av det arbetet.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med den här rapporten är att beskriva flygtrafikens utveckling under 2019 och jämföra den med åren 2014–2018. Syftet är också att analysera faktorer som kan ha påverkat flygtrafikens utveckling. Syftet nås genom att besvara följande frågeställningar:

- Hur har passagerarutvecklingen sett ut under 2019 jämfört med de föregående fem åren?
- Hur har utbudet, i form av antal säten och rörelser, sett ut under tidsperioden jämfört med de föregående fem åren?
- Vilka faktorer kan ha påverkat trafikutvecklingen under 2019?

1.3 Metod

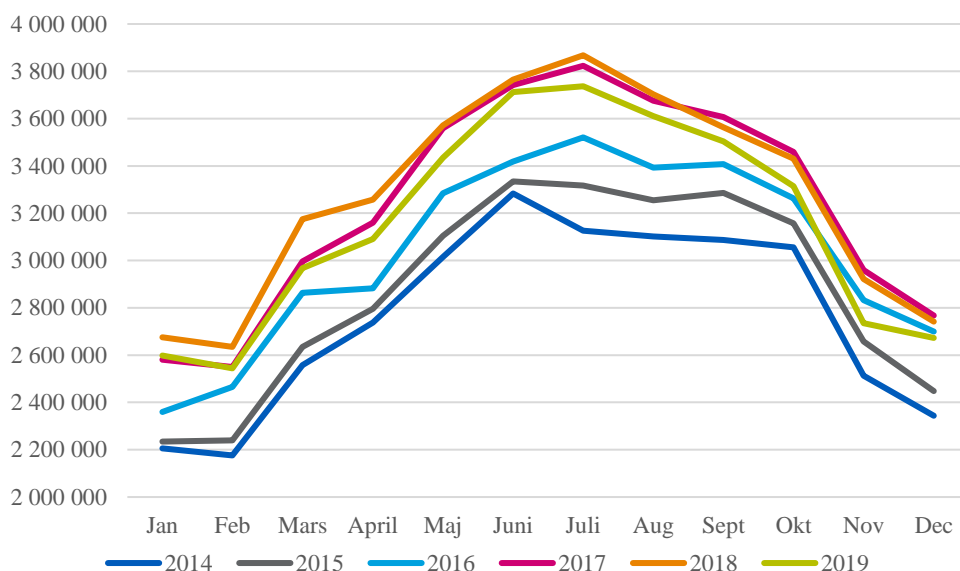
Frågeställningarna besvaras genom bearbetning och sammanställning av Transportstyrelsens luftfartsstatistik samt litteraturstudier. Under arbetets gång har Transportstyrelsen också genomfört samtal med ett antal personer, såväl inom som utanför myndigheten.

2 Trafikutvecklingen

I detta kapitel presenteras passagerarutvecklingen till och från svenska flygplatser, både den totala utvecklingen och uppdelat efter inrikes- respektive utrikestrafik, förändringar i passagerarutveckling på svenska flygplatser samt utvecklingen i andra länder (till Sverige närliggande länder). Dessutom presenteras utbudet på marknaden genom dels utbudna säten, dels rörelser.

2.1 Passagerarutveckling och utbud

Det totala antalet passagerare på svenska flygplatser har minskat under 2019, jämfört med såväl 2017 som 2018, se figur 1. Antal passagerare minskade som mest under mars och november 2019, 6,5 respektive 6,4 procent, jämfört med samma månad föregående år.



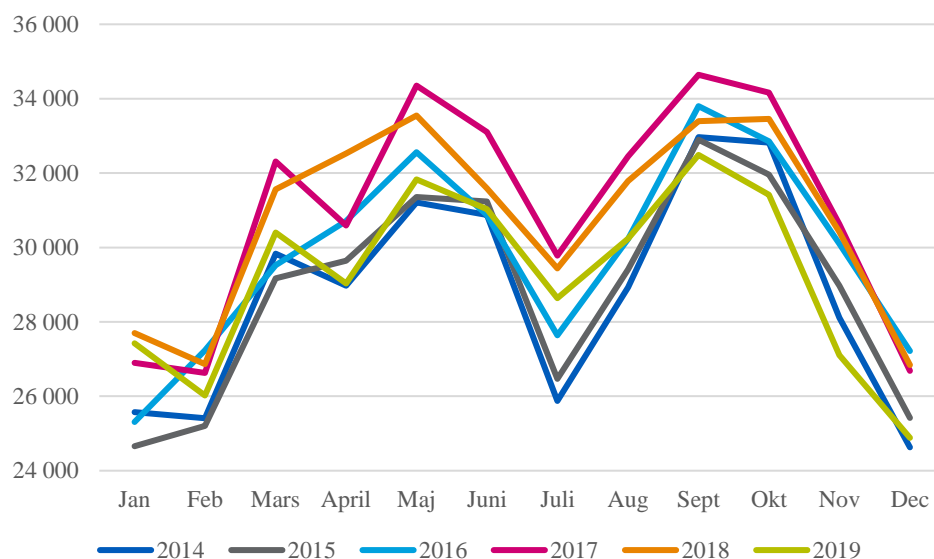
Figur 1. Antal passagerare per månad 2014–2019, inrikes och utrikes

Not. Notera att y-axeln är brutet

Sedan finanskrisen (2007–2008) har antalet passagerare ökat varje år, men passagerarutvecklingen har nu vänt. Minskningen i antal passagerare började redan i september 2018 och sedan dess har det totala antalet passagerare minskat varje månad jämfört med samma månad föregående år.

Antalet passagerare beskriver en del av utvecklingen och ett förändrat resande kan påverka utbudet. Utbudet påverkar i sin tur också resandet och utbudsförändringar kan ge tröskeleffekter som kan påverka passagerarantalet. Det kan exempelvis bero på ett förändrat antal linjer, indragna eller tillagda avgångar eller byte av flygplanstyp.

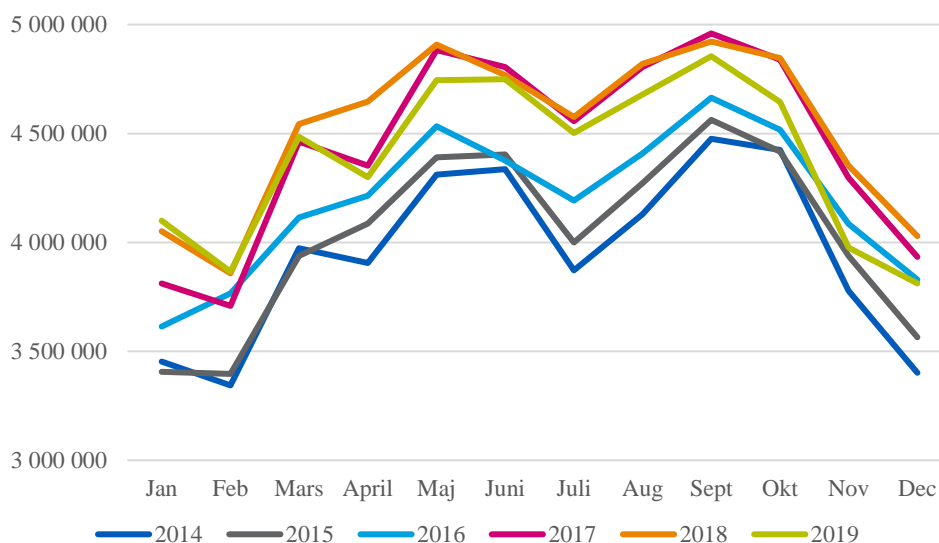
Antalet rörelser från svenska flygplatser var färre under 2019 jämfört med 2018, se figur 2. Februari–december 2019 var dessutom antal rörelser färre än samma månader under 2017 och september–november 2019 var antalet rörelser det lägsta antalet sedan 2014. I april och november 2019 var antalet rörelser mer än 10 procent färre än motsvarande månad föregående år (10,7 respektive 10,9 procent), en så stor procentuell förändring har inte skett någon annan månad sedan 2014.



Figur 2. Antal rörelser på svenska flygplatser 2014–2019, inrikes och utrikes

Not. Notera att y-axeln är brutet

Det totala antalet utbudna säten var färre mellan mars till december 2019 jämfört med samma månad föregående år, se figur 3. Antal säten minskade som mest i april och november 2019, 7,5 respektive 8,6 procent, jämfört med samma månad föregående år.



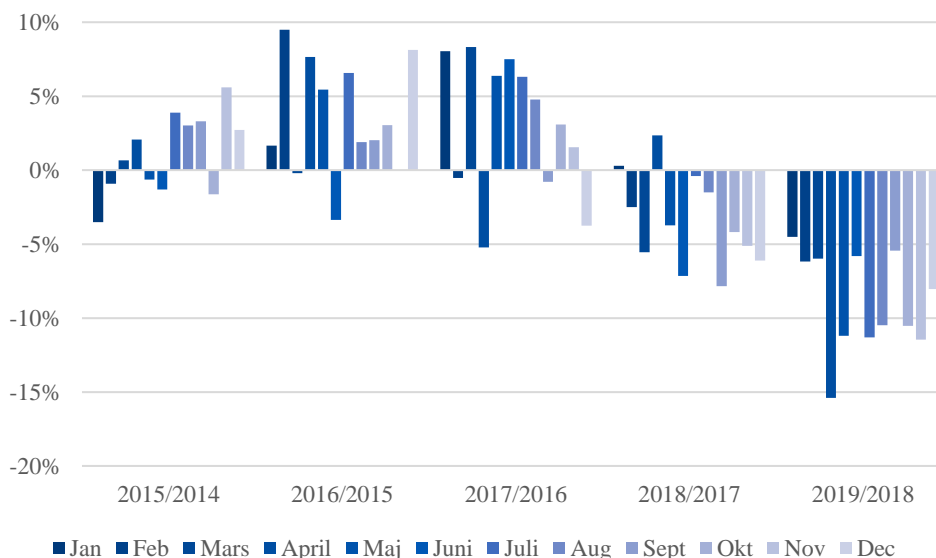
Figur 3. Antal utbudna säten 2014-2019, inrikes och utrikes

Not. Notera att y-axeln är bruten

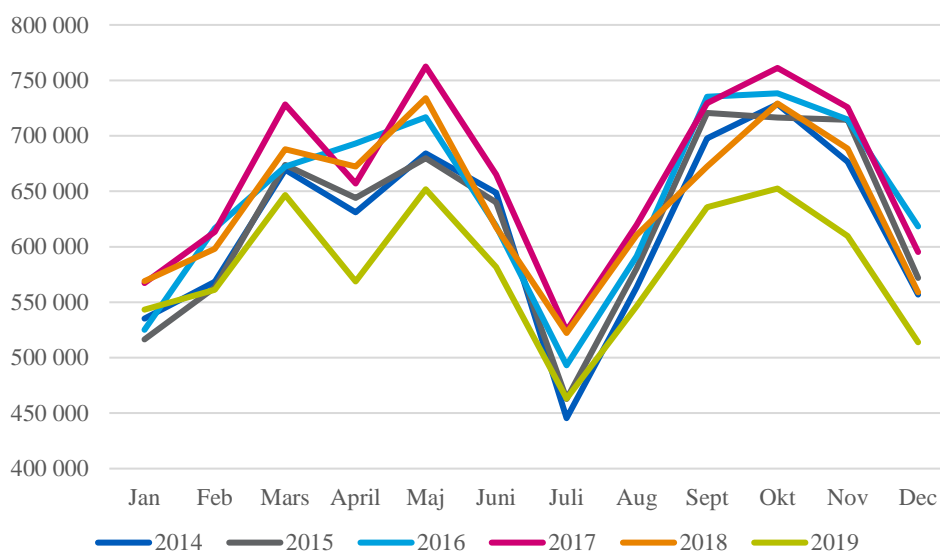
Under 2019 var antalet rörelser det lägsta antalet sedan 2014, antalet säten minskade också men inte i lika hög utsträckning. Trots nedgångar i antal säten är antalet fortfarande i nivå med såväl 2018 som 2017. En förklaring kan vara förändringar i vilka flygplan som använts under året.

2.2 Passagerarantalet inrikes är bland det lägsta sedan 2014

Passagerarantalet i inrikestrafik har minskat varje månad (jämfört med samma månad föregående år) sedan maj 2018, se figur 4. Under 2018 ökade bara antalet passagerare under januari och april jämfört med motsvarande period föregående år. Till skillnad från utrikestrafiken har antalet passagerare i inrikestrafiken omväxlande ökat och minskat sedan 2014, men tidigare har inte minskningen varit mer ihållande än två månader i rad. I december 2019 hade passagerarantalet inrikes minskat 20 månader i rad, som mest med 15,4 procent en enskild månad (april).



Figur 4. Procentuell förändring i antalet passagerare i inrikestrafik per månad 2014–2019
Under 2019 var passagerarantalet det lägsta för hela perioden (2014–2019) förutom för månaderna januari och juli, se figur 5.

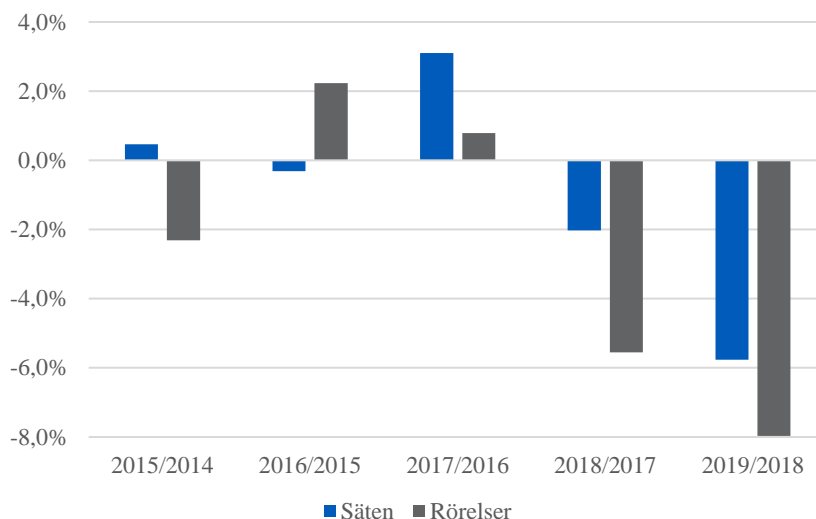


Figur 5. Antal passagerare inrikes per månad 2014–2019

Not. Notera att y-axeln är bruten

Såväl antal rörelser som antal utbudna säten i inrikestrafiken har minskat under 2018 och 2019, se figur 6. Precis som för antalet passagerare har antal rörelser minskat ihållande 20 månader i rad, som mest med 19,7 procent i april 2019 jämfört med april 2018. Antal säten har inte minskat i samma

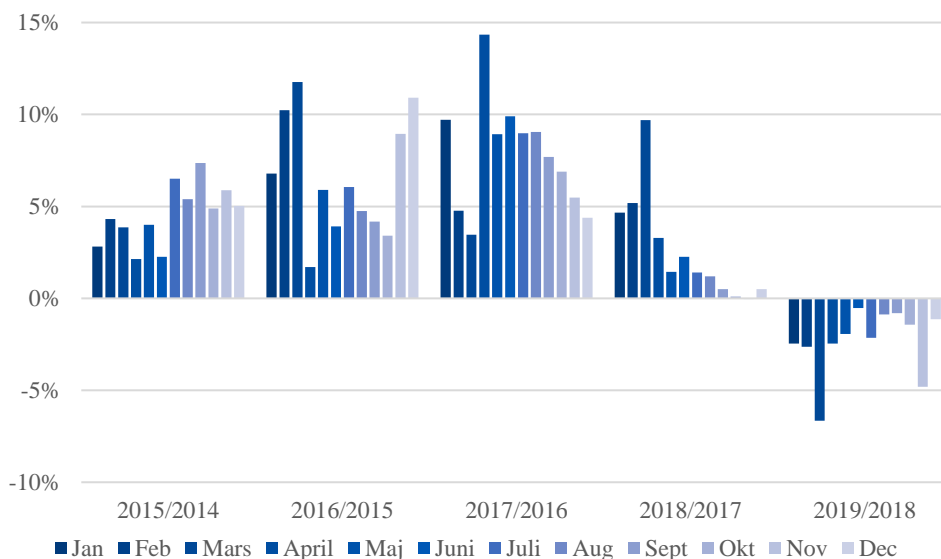
utsträckning, trots det har antal säten minskat stora delar av såväl 2019 som 2018, som mest 16,9 procent i april 2019 jämfört med april 2018. Såväl antal säten som antal rörelser är under flera månader 2019 det lägsta antalet under perioden 2014–2019.



Figur 6. Procentuell förändring i antal utbudna säten och rörelser 2014–2019, inrikes

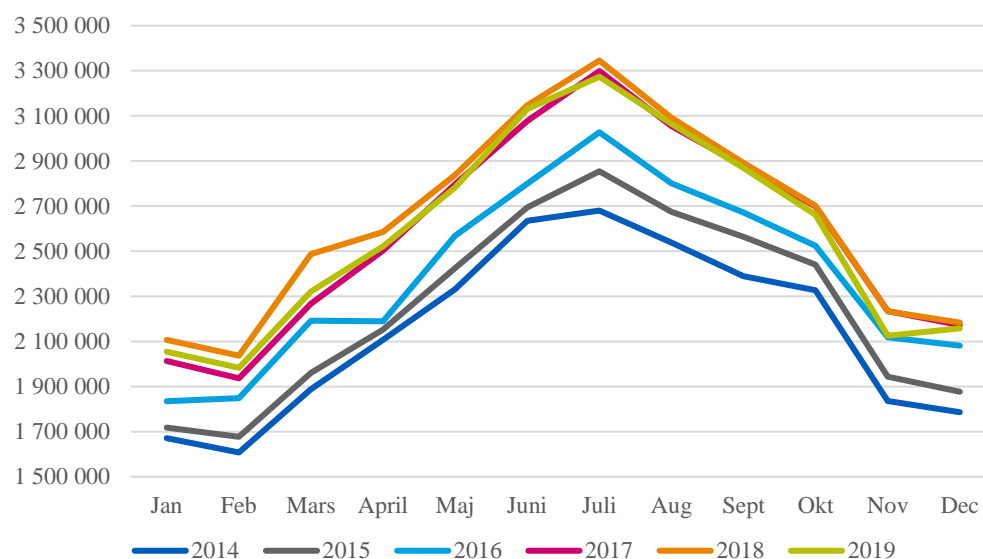
2.3 Passagerarantalet utrikes minskar men inte i samma utsträckning som inrikes

Utrikestrafiken har under lång tid haft en stark tillväxt varje år men från april till december 2018 var passagerartillväxten lägre än tidigare. Dock var det endast under november som passagerarantalet minskade, se figur 7. Under 2019 har antalet passagerare minskat varje månad, som mest med 6,7 procent jämfört med samma månad föregående år.



Figur 7. Procentuell förändring i antal passagerare i utrikestrafik per månad 2014–2019

Inrikestrafiken visade under 2019 de lägsta passagerarsiffrorna sedan 2014, utrikestrafiken har inte minskat i lika hög utsträckning. Trots minskningar under 2019 har utrikestrafiken totalt ett högre antal passagerare än 2014–2017, se figur 8.

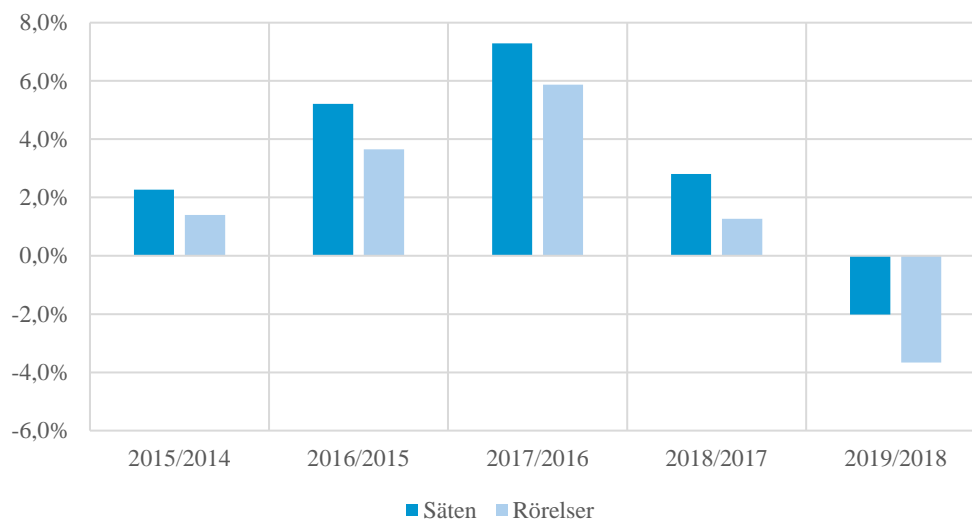


Figur 8. Antal passagerare utrikes per månad 2014–2019

Not. Notera att y-axeln är bruten

Såväl antalet utbudna säten som antal rörelser har minskat under 2019, se figur 9. Under 2018 minskade antalet rörelser under september och oktober, under 2019 minskade antalet rörelser samtliga månader. Antalet säten utrikes minskade 9 av 12 månader 2019, resterande månader ökade antalet

säten marginellt (som mest med 0,4 procent). Till skillnad från antal rörelser ökade antal säten varje månad under 2018. Sedan 2014 har antalet säten utrikes bara minskat under två månader tidigare, i januari och mars 2014. Resterande månader har antalet säten ökat jämfört med samma månad föregående år.



Figur 9. Procentuell förändring i antal utbudna säten och rörelser utrikes 2014–2019

2.4 Utvecklingen varierar mellan flygplatser i Sverige

Det bedrivs charter- och linjetrafik på 39 flygplatser i Sverige, inklusive den nyöppnade flygplatsen i Sälen. De flesta flygplatser har inrikestrafik, färre har utrikestrafik. De flesta flygplatser som inte har utrikestrafik kännetecknas av att de är regionala flygplatser och ett flertal av dem har framförallt inrikestrafik med allmän trafikplikt på linjer till Stockholm Arlanda.

De större flygplatserna har en större variation i såväl destinationer som antal bolag som trafikerar flygplatsen. Mindre flygplatser kan vara beroende av en viss linje och/eller ett visst bolag, vilket innebär att påverkan på flygplatsen blir stor om ett bolag förändrar utbudet.

Störst minskning i antal passagerare inrikes under 2019 har Stockholm Arlanda med drygt 214 000 färre passagerare (8,1 procent), jämfört med föregående år.¹ Störst minskning i antal passagerare utrikes har också Stockholm Arlanda, drygt 770 000 färre passagerare (3,6 procent) under 2019 jämfört med 2018. En mindre procentuell förändring på Stockholm Arlanda slår igenom på den totala utrikesmarknaden från Sverige eftersom flygplatsen står för runt 67 procent av det totala antalet utrikesresande

¹ Andra flygplatser har haft större procentuella förändringar. Se bilaga 1 för passagerarutveckling för alla flygplatser.

passagerare. Men alla flygplatser har inte drabbats av minskningar under 2019. Exempelvis visar Göteborg Landvetter, Stockholm Bromma och Stockholm Skavsta passagerarökningar i utrikestrafiken, tillsammans totalt knappt 191 400 fler passagerare än under 2018.

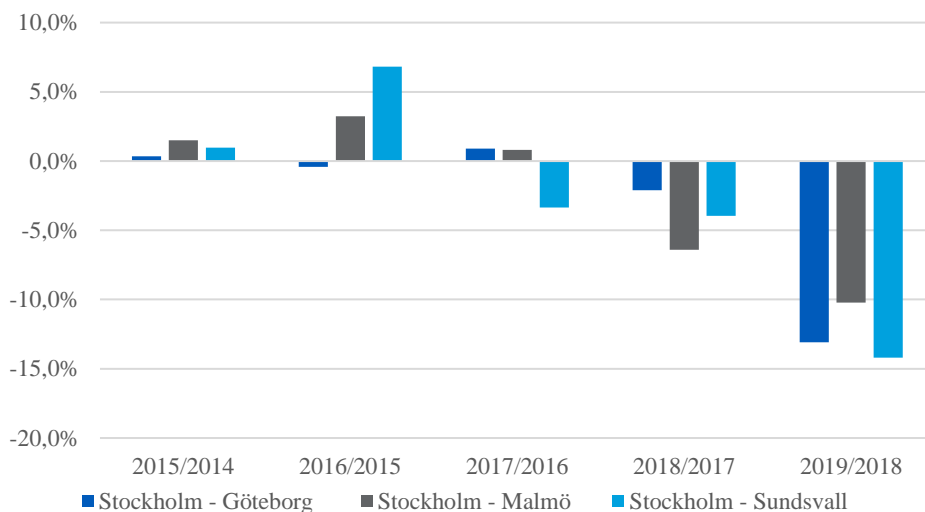
För inrikestrafiken är det istället de flygplatser som har linjer med allmän trafikplikt som framförallt har positiva passagerarförändringar under 2019 jämfört med 2018. Det kan förklaras av att flygbolaget Nextjet gick i konkurs maj 2018. Bolaget bedrev trafik på flera linjer med allmän trafikplikt² och konkursen innebar att den trafiken uteblev under några månader under 2018 innan ny trafik kom igång. Jämfört med 2018 har trafiken på dessa linjer ökat under 2019, men det går att konstatera att antalet passagerare bara kommit upp i samma nivå som 2017 (året innan konkursen) på Arvidsjaur och Gällivare, resterande linjer har ett minskat passagerarantal jämfört med 2017. Linjer med allmän trafikplikt anses vara transportpolitiskt motiverade men inte kommersiellt gångbara. Det gör att dessa linjer inte alltid visar samma mönster som andra linjer och det är inte rimligt att anta årliga stigande passagerarvolymmer.

2.5 Flyglinjer med konkurrens från andra trafikslag minskar

Konkurrens mellan trafikslagen är större på vissa sträckor, bland dessa räknas till exempel Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och Stockholm–Sundsvall som alla har ett varierat utbud av tåg-, buss- och flygresor (Transportstyrelsen, 2019a).

Alla dessa linjer har ett minskat antal flygpassagerare under 2019 (Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma summerat), se figur 10. Samtidigt minskade linjerna också under 2018 jämfört med 2017 och Stockholm–Sundsvall har minskat tre år i rad. Såväl antal rörelser som antal säten minskade också under 2019 jämfört 2018.

² Allmän trafikplikt är ett verktyg för att möjliggöra tillgänglighet i hela Sverige. Trafiken upphandlas om ingen kör den kommersiellt. Den allmänna trafikplikten ger en basnivå för bland annat antal rörelser per dag och vilka tider trafiken ska bedrivas.



Figur 10. Procentuell förändring i antal passagerare 2014–2019

På många inrikeslinjer har antalet passagerare minskat under 2019 jämfört med 2018. Exempelvis har Skellefteå–Stockholm minskat med strax över 116 000 passagerare under 2019 (motsvarande 30,5 procent) jämfört med 2018. Det kan förklaras av att utbudet minskade i och med att ett av de två bolagen som trafikerade sträckan under 2018 slutade flyga sträckan i januari 2019.

Men alla inrikeslinjer har inte minskat, ett exempel är trafiken mellan Kristianstad och Stockholm där ett nytt bolag tog över trafiken när det tidigare gick i konkurs. Den nya trafiken har gjort att antalet passagerare ökat med knappt 11 200 passagerare, motsvarande 39 procent.

Det går att konstatera att inrikestrafiken inte visar ett enhetligt mönster och att trafiken är starkt beroende av de aktörer som trafikerar sträckorna. Inrikeslinjer möter dessutom konkurrens från andra trafikslag i större utsträckning än utrikeslinjer. Justeringar i utbud och förändringar i vilka och hur många aktörer som bedriver trafik på respektive sträcka, oavsett trafikslag, får betydande effekter på passagerarantalet.

2.6 Andra länders passagerarutveckling varierar

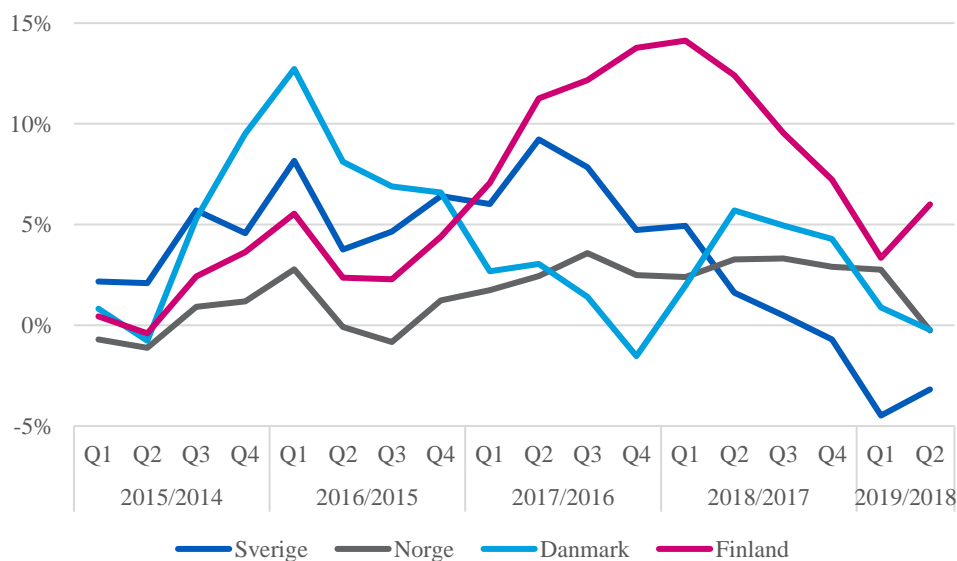
Figur 11 visar förändringen i passagerarantal per kvartal för Danmark, Finland, Sverige och Norge mellan 2014 och 2019 (till och med andra kvartalet) uppdelat efter kvartal. Passagerarutvecklingen i länderna liknar varandra i termer av att de, i de flesta fallen, antingen ökar eller minskar samma kvartal men storleken på ökningen respektive minskningen skiljer sig åt.

Norge har genomgående haft den jämnaste passagerarutvecklingen sedan 2014, med minskningar med som mest 1,1 procent och ökningarna med som

mest 3,6 procent. Finland är det land som vid minst antal kvartal haft en passagerarminskning sedan 2014 och dessutom har haft den största passagerarökningen per kvartal och år sedan 2017. Den procentuella passagerarökningen har dock varit mindre per kvartal sedan tredje kvartalet 2018, men är fortfarande större än i övriga länder. På liknande sätt har Danmarks passagerarökning också sjunkit per kvartal sedan andra kvartalet 2018 och Sverige har dessutom haft en passagerarminskning varje kvartal sedan slutet av 2018.

Under andra kvartalet 2019 hade också Norge och Danmark passagerarminskningar, men inte i samma utsträckning som Sverige. Finland redovisade istället en passagerarökning med sex procent.

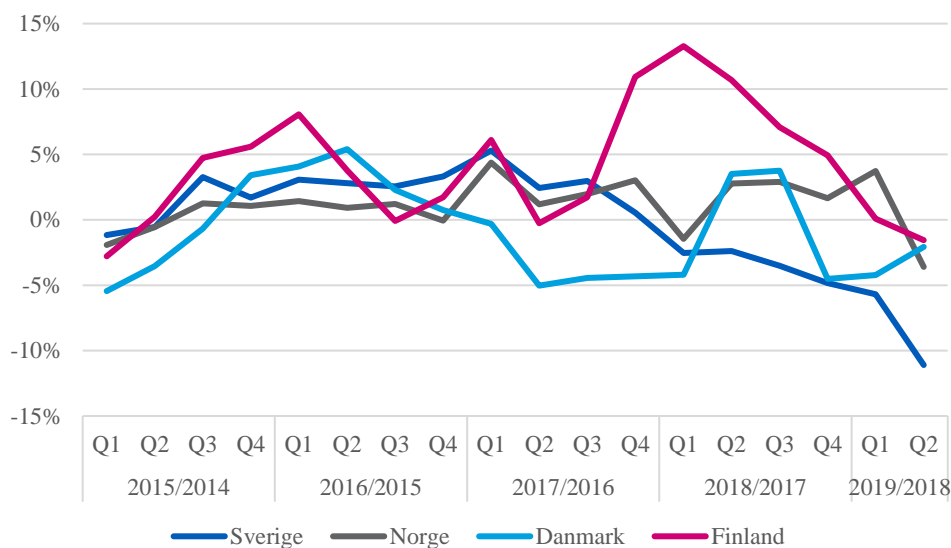
Skillnaderna länderna emellan kan bero på flera saker, exempelvis skillnader i ländernas ekonomiska förutsättningar, demografi och höjningar/sänkningar av avgifter. Det kan också bero på överflyttningseffekter mellan länder med närliggande flygplatser eller hur konkurrensen mellan olika trafikslag ser ut.



Figur 11. Procentuell förändring i antalet passagerare per kvartal 2014–2019

Källa: data hämtad från Eurostat

Figur 12 visar passagerarutvecklingen för samma länder inrikes. Norge är det land som också inrikes haft den jämnaste passagerarutvecklingen mellan 2014 och 2019.



Figur 12. Procentuell förändring i antalet passagerare inrikes per kvartal 2014–2019

Källa: data hämtad från Eurostat

Finland har visat störst passagerarökningar inrikes sedan 2014, men ökningarna har varit avtagande sedan andra kvartalet 2018. Andra kvartalet 2019 hade de för första gången sedan 2017 en passagerarminskning.

Danmark är det land med passagerarminskningar inrikes under flest kvartal sedan 2014, om än inte lika stora minskningar som Sverige sedan slutet av 2018. Sveriges passagerarutveckling inrikes har varit negativ varje kvartal sedan 2018 och under andra kvartalet 2019 hade alla länder en minskning i antalet passagerare. Sveriges minskning var betydligt större än övriga länders.

3 Flygskattens påverkan

Utifrån trafikdata avseende utbud och efterfråga av flygresor går det att konstatera att passagerarutvecklingen har förändrats under 2019. Den kan förklaras av flera faktorer som beskrivs i de kommande kapitlen. En av dessa är den svenska flygskatten, i detta kapitel beskrivs skatten och de effekter som noterats i andra länder som har eller har haft flygskatt.

3.1 Den svenska flygskatten

Den svenska flygskatten infördes den första april 2018 och tas ut i tre olika nivåer beroende på slutdestination. Skatten räknas upp varje år med avseende på det allmänna prisläget, vilket innebär att skattenivåerna för 2019 motsvarade 61, 255 och 408 kronor för resor inom Sverige och Europa; resor till Afrika, Asien och Nordamerika; och resterande länder.

Flygskatten är en indirekt skatt vilket innebär att flygbolagen förväntas lägga motsvarande belopp på konsumenten.³ Men hur stor del av en indirekt skatt som i verkligheten belastar konsumenten beror på konsumentens priskänslighet. När priskänsligheten ökar minskar möjligheten att ta ut hela skatten på konsumenten utan att för den skull påverka efterfrågan i för stor utsträckning.

Det finns inte någon tillförlitlig och tillgänglig prisstatistik över tid för flygresor och prismodellerna är komplexa, vilket gör det svårt att svara på hur biljettpriserna har utvecklats de senaste åren. Det är möjligt att flygbolagen inte kan ta ut hela flygskatten på alla passagerare. Flygbolagen kan dessutom ha använt olika strategier för att leverera skattebeloppet, det kan handla om att de själva tagit en del av kostnaden, stegvist höjt priset eller tagit ut hela skatten men ojämnt fördelat mellan exempelvis flyglinjer eller avgångar beroende på konsumenternas priskänslighet.

Beroende på vilka strategier som använts kan skatten fortfarande ha påverkat efterfrågan på flygresor. Utöver att skatten kan ha lett till en passagerarminskning på grund av en prisökning kan också skattens signalvärde ha påverkat efterfrågan på flygresor. Det är också möjligt att faktorer, såsom skattens signalvärde, andra länders införande av flygskatter och en allmän debatt i samhället om olika sektors klimatpåverkan kan påverka varandra.

³ Till skillnad från en direkt skatt, exempelvis förmögenhetsskatten som direkt belastar den som är betalningsansvarig.

3.2 Länder som har, eller har haft, flygskatt har påverkats olika

Ett antal andra länder, såväl europeiska som utomeuropeiska, har eller har haft flygskatt. Eftersom skatterna är olika utformade kan också effekten variera. Dessutom finns det andra faktorer som kan påverka effekten av en flygskatt i ett specifikt land, exempelvis närhet till andra länder och deras flygplatser och möjlighet att byta trafikslag. Men trots det menar Krenek och Schratzentaller (2017) att utvärderingar av olika europeiska flygskatter framförallt visat en dämpande effekt på passagerarutvecklingen framför en reell minskning av flygtrafik.

Storbritannien har tagit ut flygskatt för avresande resenärer sedan 1994 och har i dag de högsta flygskattenivåerna i världen (Larsson et al, 2019). Seetaram et al. (2014) menar att Storbritanniens skatt har haft en marginell effekt på internationella resor eftersom resenärer anses vara beredda att betala mer och Krenek och Schratzentaller (2017) menar att Storbritannien har kunnat höja skatten utan större effekter eftersom det till stor del saknas konkurrens från flygplatser i närliggande länder och möjligheten att byta till andra trafikslag är begränsad.

Falk och Hagsten (2019) menar att flygskatterna i Tyskland och Österrike har haft kortsiktiga effekter, framförallt det året skatten infördes och det följande året. Men till skillnad från Nederländernas flygskatt som innebar en tydlig överflyttning av passagerare till närliggande länder (se exempelvis Gordijn och Kolkman, 2011) så menar Falk och Hagsten (2019) att samma effekt inte går att se i varken Tyskland eller Österrike. Det kan bero på ett mindre utbud av närliggande flygplatser och att passagerare har bytt trafikslag i större utsträckning jämfört med att byta flygplats.

Falk och Hagsten (2019) menar vidare att Sverige och Norge kan ha påverkats på liknande sätt som Nederländerna av en flygskatt, det vill säga att fler har rest från närliggande länders flygplatser. Som ett exempel flög fler danska resenärer från Sverige under perioden som Danmark hade flygskatt (SOU 2016:83). Närliggande länders flygplatser konkurrerar med varandra och resenärer i ett land kan relativt enkelt välja att resa från ett närliggande land. Danska resenärer valde svenska flygplatser när Danmark hade flygskatt, det är möjligt att svenska resenärer på motsvarande sätt har valt danska flygplatser sedan flygskatt infördes i Sverige.

När Irland införde flygskatt 2009 höjde inte flygbolagen biljettpriserna motsvarande skattens storlek utan valde istället att sänka priserna för att behålla passagerare. Samtidigt valde flygbolagen att flytta flygkapacitet till länder utan flygskatt (Veldhuis och Zuidberg, 2009).

Passagerare som reser inrikes eller till ett annat land som också har flygskatt kan ha drabbats av högre prisökningar än de som rest till ett land utan flygskatt. Dessa linjer kan ha drabbats hårdare jämfört med andra linjer där bara ena parten har flygskatt.

Vilka effekter som uppkommit i andra länder som har eller har haft flygskatt har varierat, bland annat beroende på landets geografiska läge. För länder relativt isolerade (exempelvis Storbritannien) får en flygskatt mindre effekt än för länder med närliggande flygplatser i grannländer (exempelvis Danmark). Där förekommer det istället skiften mellan trafikslag eller att resenärer ändrar sin avreseort till närliggande länder utan flygskatt. Det har också förekommit att flygbolag, i den mån de kan, faktiskt inte justerar biljettpriserna vid införande av flygskatt utan istället flyttar kapacitet till länder utan flygskatt.

4 Klimatdebattens påverkan

De senaste åren har klimatdebatten fått stor medial plats och nya begrepp som flygskam⁴ har myntats och använts flitigt i medierapporteringen. I detta kapitel presenteras såväl allmänhetens syn på klimat och miljö som hur flygbranschens, företagens, näringslivets och individers agerande har förändrats, med ett ökat fokus på klimatfrågan.

4.1 Klimat- och miljöfrågor är viktiga men det är inte alltid vi gör som vi säger

Enligt en undersökning⁵ från Sifo (2019) anser 32 procent av de tillfrågade att klimat och miljö är de största utmaningarna som Sverige står inför i dag. Vidare anser 83 procent att det krävs drastiska åtgärder för att förhindra klimatförändringarna och 63 procent är oroliga för klimatförändringarna.

Samtidigt anser respondenterna att vi i större utsträckning bland annat bör exportera vår kunskap och investera i miljövänlig teknik i andra länder istället för att exempelvis höja flygskatten eller beskatta alla varor och tjänster baserat på deras klimatavtryck (Sifo, 2019).

En av tre personer uppger i undersökningen att de har förändrat sina vanor men att minska sitt flygande kommer först efter att återvinna och sopsortera i högre utsträckning, åka mindre bil och äta mindre kött (Sifo, 2019). I en undersökning från Resia uppger 59 procent att de är villiga att ändra sina resvanor för att minska sin klimatpåverkan och bara sju procent menar att vi kan fortsätta resa som vi gör i dag (Resia, 2019). Samtidigt uppger Ticketet i en undersökning att bara tio procent är villiga att avstå från att flyga utomlands. En lite högre andel (25 procent) uppger att de är villiga att avstå flyget inrikes (Ticketet, 2018).

Flera studier har visat att konsumenter inte är villiga att förändra sitt flygande trots oro för klimatet och att det är ett bra exempel som visar på att det finns ett gap mellan individers attityd och beteende (Kantenbacher et al., 2018). Det finns alltså en skillnad mellan vad individer säger att de ska göra eller bör göra och vad de faktiskt gör. Beshears et al. (2008) menar att beteenden påverkas av både normativa preferenser och andra faktorer, vilket innebär att vad vi tycker eller tror att vi ska göra inte alltid är detsamma som vad vi faktiskt gör. Några av de faktorer som bidrar till att attityd och beteende kan skilja sig åt är passiva beslut, komplexitet, begränsad personlig erfarenhet och reklam.

⁴ Känsla av att det ur miljösynpunkt är en förkastlig handling att flyga.

⁵ Respondenterna är Kantar Sifos slumpmässigt rekryterade onlinepanel, Antal respondenter var 2101 stycken och undersökningen är vägd med avseende på kön, ålder, region, partival och utbildningsnivå.

Detta gap pekar mot en generell problematik med undersökningar, att det finns en risk att individer uppger något i en undersökning och faktiskt agerar på annorlunda sätt. Därför bör statistik från attitydundersökningar snarare ses som en indikation över individers resvanor.

Visserligen har klimatdebatten tagit stor medial plats den senaste tiden men diskussionerna om flygets miljöpåverkan är inte ny. Redan 2009 identifierade Randles och Mandler (2009) frågan som viktig och att flyga, som tidigare ansetts vara en relativt vardaglig och kulturellt eftersträvt aktivitet, hade blivit något att se ned på och något som man skämdes över eller ursäktade sig för att göra.

Flygskam har blivit ett debatterat ämne i dag såväl inom Sverige som utomlands. En svensk studie har studerat varför de som slutat flyga faktiskt har ändrat sitt beteende. Fyra av fem tillfrågade menar att den främsta anledningen till att de slutat flyga är en ökad kunskap om flygets miljöpåverkan. En särskild faktor som de tillfrågade lyfte var kunskapen om hur stor andel av en individs utsläpp som flyget stod för. Men att skam var en anledning att sluta flyga nämndes bara av ett fåtal i studien (Wolrath Söderberg och Wormbs, 2019).

Andra studier visar att människors flygande kan påverkas av dels miljöengagemang, dels resvanor. Ett exempel är Davison et al. (2014) som visar att personer som i lägst utsträckning håller med om att flyget påverkar klimatförändringar och dessutom tycker att det är svårt att hitta alternativ är också de som flyger mest. Det är rimligt att anta att resenärer från svenska flygplatser har olika uppfattningar om såväl flygets bidrag till klimatpåverkan som att det finns alternativ till att flyga. Det gör att klimatdebatten troligtvis har haft olika stor påverkan på olika resenärsgupper.

4.2 Flygbranschen reagerar med åtgärder och planer

Klimatfrågan har enligt IATA (2019a) inte varit en stor fråga för investerare inom flygbranschen på global nivå de senaste två decennierna, trots allt mer fokus från forskare, beslutsfattare och befolkningen. Men IATA noterar att ämnet nu tas upp allt oftare i diskussioner mellan flygbolag och investerare, framförallt i Europa.

Men att effektivisera flygplanen och kanske framförallt bränsleförbrukningen är inget nytt, mycket beroende på att just bränslekostnader är en stor del av den totala kostnaden för flygningar. Några exempel på detta är att flygbolag kontinuerligt byter ut flygplansflottan till nyare plan, byter motorer eller kompletterar med system för att förbättra prestandan och minska bränsleförbrukningen i befintlig flotta. Dessutom, som ett svar på den rådande klimatdebatten har flygbolag bland annat börjat

erbjuda tilläggstjänster såsom möjligheten att betala extra för att bolaget ska kunna tanka biobränsle. Ett annat exempel är möjligheten att klimatkompensera sin resa, en åtgärd som har blivit allt vanligare inom flera branscher.

Som en del av Fossilfritt Sverige⁶ har flygbranschen också tagit fram en färdplan. Planen stakar ut en väg framåt för hur svenskt inrikesflyg skulle kunna bli fossilfritt 2030 och hur allt flyg som startar i Sverige kan vara fossilfritt 2045. Framförallt handlar planen om att byta till fossilfritt bränsle (Föreningen Svenskt Flyg & Fossilfritt Sverige, 2018).

4.3 Näringslivet ser över sitt affärsresande

En av Fossilfritt Sveriges utmaningar är klimatväxlingsutmaningen. Det innebär att en organisation sätter ett eget pris på koldioxidutsläpp från resor, vanligtvis flyg- och bilresor. För varje resa som släpper ut koldioxid betalas ett belopp antingen till en extern klimatkompensation eller till ett internt projekt som bidrar till att minska koldioxidutsläppen. Drygt 75 aktörer har antagit klimatväxlingsutmaningen, vilket inkluderar bland annat kommuner och regioner, företag och bolag samt universitet (Fossilfritt Sverige, u.å.).

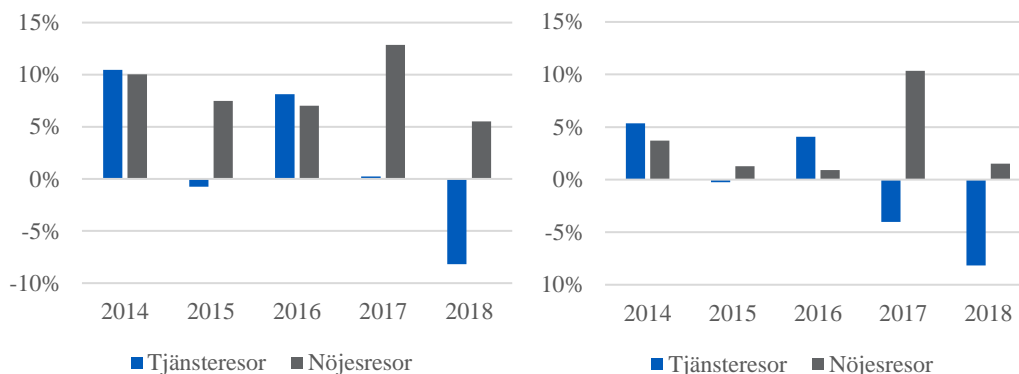
Såväl Västra Götalandsregionen som kommuner i Skåne har provat klimatväxlingsprogram. I Västra Götaland visade en utvärdering att flygresandet hade ökat marginellt, vilket enbart berodde på ett ökat internationellt flygresande. Inrikesresorna med flyg hade minskat med 16 procent mellan 2016 och 2017. I Skåne visade en utvärdering att programmet kan ha bidragit till det minskade tjänsteresandet med flyg (se Sweco, 2018 och Klimatsamverkan Skåne, 2018).

Drygt hälften av Sveriges myndigheter omfattas av krav på miljöledning. Naturvårdsverket (2019) uppger i en sammanställning att de totala koldioxidutsläppen från tjänsteresor och transporter har ökat något såväl 2017 som 2018. Mellan 2016 och 2018 ökade koldioxidutsläppen från myndigheternas tjänsteresor med flyg på såväl korta (under 50 mil) som långa (över 50 mil) sträckor motsvarande 3,7 procent. Utsläppen från buss och tåg visar inte samma mönster.

Swedavias resvaneundersökning från 2018 visar att antalet tjänsteresor med flyg står för en procentuellt högre andel av inrikestrafiken, jämfört med utrikestrafiken⁷. Undersökningen visar också att antalet tjänsteresor, både inrikes och utrikes, från Stockholm (Arlanda och Bromma) har minskat under de senaste två åren jämfört med föregående år, se figur 13.

⁶ Fossilfritt Sverige är en plattform för dialog och samverkan mellan olika aktörer som vill göra Sverige fritt från fossila bränslen. I och med klimatmötet i Paris 2015 startades Fossilfritt Sverige på initiativ från regeringen med målet att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

⁷ Från Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma



Figur 13. Procentuell förändring i antalet tjänste- och privatresor inrikes (t.v.) och utrikes (t.h.) från Stockholm Bromma och Stockholm Arlanda 2014–2018.

Källa: Swedavias resvaneundersökning

Efterfrågan på enskilda flyglinjer kan påverkas av större företags varsel eller förändrat resmönster som i sin tur försvårar lönsamheten på dessa linjer (Transportstyrelsen, 2013). Exempelvis visade flyglinjer där konkurrensen mellan trafikslag är stor (se kapitel 2.5) upp en minskning i antalet passagerare under 2019, vilket kan bero på dels att individer reser mindre, dels att individer reser med andra trafikslag.

Klimatväxlingsprogram har än så länge inte utvärderats i någon större skala och för att kunna avgöra omfattningen på hur sådana satsningar påverkar efterfrågan på flygresor krävs en mer uttömmande analys av omfattning och effekter av satsningarna. Swedavias resvaneundersökning begränsas till två flygplatser som försvarar möjligheten att dra slutsatser om tjänsteresor i hela Sverige. Det är dock sannolikt att majoriteten av tjänsteresorna går från Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma, vilket kan vara en indikation på att tjänsteresandet med flyg i Sverige har minskat. Givet Naturvårdsverkets sammanställning av utsläpp från flyg är det möjligt att olika sektorer inom näringslivet har förändrat sitt tjänsteresande i olika stor utsträckning.

5 Flygbolagens förutsättningar

Variationer i flygresandet kan förklaras av flera faktorer, såsom biljettpris, BNP och antal rörelser per dag (Suryani et al., 2010). Men också andra faktorer påverkar passagerarutvecklingen, exempelvis hade terrorattacken 2001 och finanskrisen 2007–2008 betydande påverkan på passagerarutvecklingen. Flygbolagens förutsättningar att bedriva flygtrafik påverkas av ett antal faktorer, bland annat den stämningen i ekonomin och bränslepriser.

5.1 Ekonomiska förutsättningar för flygbolag

En ökad konkurrens och fler lågkostnadsbolag har gjort att många flygbolag har pressat sin verksamhet. IATA (2019b) uppger att flera europeiska flygbolag har och har haft det tufft den senaste tiden, framförallt de som inte har en vinstmarginal som kan täcka högre bränslekostnader och minskade intäkter samt påverkan från svagare europeiska ekonomier.

Under 2018 gick flera flygbolag i konkurs. Nextjets konkurs 2018 påverkade både inrikes- och utrikeslinjer i Sverige. Samma år gick också det brittiska bolaget BMI i konkurs, något som bland annat påverkade trafiken från Karlstad och Jönköping till Frankfurt samt trafiken mellan Norrköping och München. Ett annat exempel är flygbolaget Primera Air vars konkurs i oktober 2018 påverkade Solresors flygningar. Även under 2019 har konkurser påverkat flygmarknaden, några exempel på europeiska flygbolag som gått i konkurs under 2019 är Germania, Aigle Azur och WOW. För svensk del påverkades också den svenska resebyrå Ving av konkursen av moderbolaget Thomas Cooks.

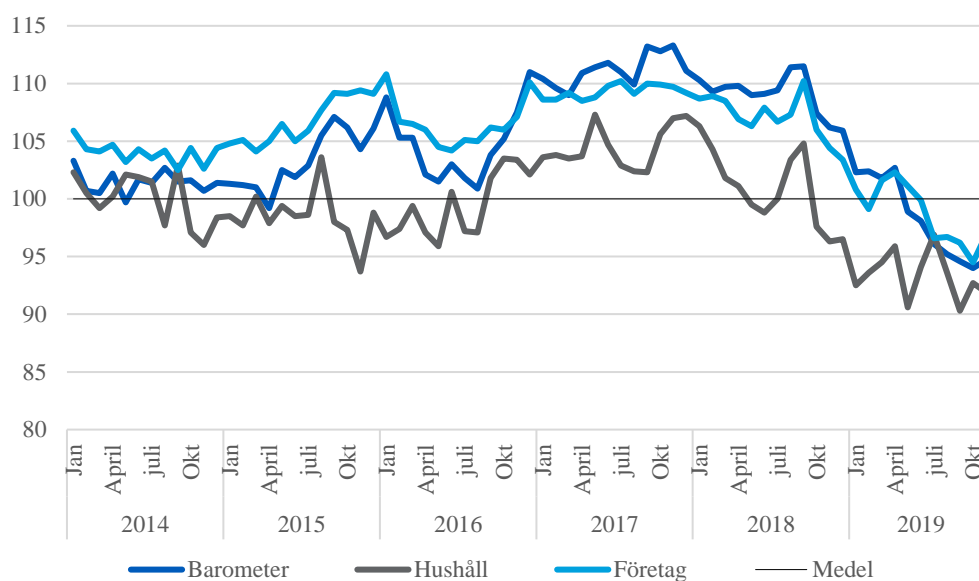
Den globala ekonomin påverkas just nu av ett osäkert läge för internationell handel bland annat på grund av USAs tullar och brexit, något som har påverkat svenska förtroendeindikatorer. Handelskriget har gjort att investeringar och produktion tyngs av att spelreglerna för den internationella varuhandeln upplevs oklara (Konjunkturinstitutet, 2019). Brexit är också en faktor som lyfts som förklaring till konkurser, exempelvis uppger Forbes (2019) att det brittiska flygbolaget BMI:s konkurs förklaras av osäkerheter på grund av brexit och höjda bränslepriser.

5.1.1 Stämningläget i svensk ekonomi är lägre än vanligt

Konjunkturinstitutet (2019) konstaterar att Sveriges ekonomi är i en avmattningsfas och att högkonjunkturen ebbar ut under 2019. BNP ökade det tredje kvartalet 2019, något mer än första halvåret 2019, men trots det är förändringen lägre än genomsnittet de senaste tio åren. Hushållens konsumtion ökade också tredje kvartalet 2019 men ökningen var lägre än tidigare kvartal och svagare än snittet de senaste tio åren. Även i andra

länder inom EU märks en avmattning och EU-områdets BNP-tillväxt, som tidigare varit starkare än Sveriges, börjar närma sig Sveriges nivå (SCB, 2019).

Konjunkturinstitutets barometerindikator, som är en sammanvägning av förtroendeindikatorerna för hushåll och näringsliv, är ett sätt att fånga det ekonomiska stämmningsläget i Sverige. Indikatorn har legat över medelvärdet 100 i stort sett hela perioden från 2014 fram till april 2019, se figur 14. Sedan maj 2019 har indikatorn legat under medelvärdet, vilket är en indikation på att ekonomin är svagare än normalt.



Figur 14. Barometerindikatorn index, medelvärde 100.

Källa: Konjunkturinstitutet.

Förtroendeindikatorn⁸ för såväl det totala näringslivet som för hushållen är lägre än normalt (Konjunkturinstitutet, 2019). Den senaste tidens ekonomiska läge och såväl hushållens som företagens syn på ekonomin har troligtvis lett till en viss försiktighet. Det kan vara en orsak till att såväl utbud som efterfrågan på flygresor har mattats av. För hushållens del kan signaler om en dämpad ekonomi leda till en förändrad konsumtion antingen genom att minska antalet flygresor eller att välja en annan destination för att minska kostnaden för resan. För flygbolagens del kan det handla om att nya linjer inte utvecklas i samma takt som tidigare och att det befintliga utbudet förändras för att minska utgifterna. Samtidigt kan företag som använder flyget för affärsresor bli mer restriktiva med resandet och därmed påverka antalet flygresor som görs.

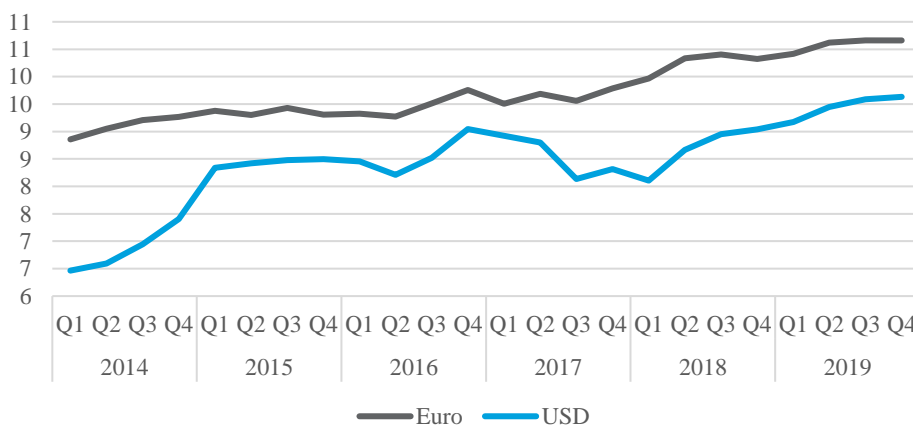
⁸ Indikatorerna baseras på Konjunkturinstitutets månatliga undersökning då de frågar svenska företag och hushåll om deras syn på ekonomin. Svaren vägs samman och används som ett index där 100 är medelvärdet.

5.1.2 Valutakurser påverkar såväl flygbolag som resenärers val av destination

En annan ekonomisk faktor som kan påverka flygresandet och flygbolagens situation är den svenska kronans kurs gentemot andra valutor. Den svenska kronan är just nu svag, exempelvis har såväl euron som dollarn stigit i värde de senaste åren jämfört med den svenska kronan, se figur 15.

Flygbolag påverkas bland annat av valutakurser när de köper flygbränsle. Priset på flygbränsle som tankas på svenska flygplatser varierar med den svenska kronans värde gentemot dollarn (SOU 2019:11). Generellt när svenska kronan är svag gentemot andra valutor blir det billigare för utländska bolag att flyga till och från Sverige jämfört med om den svenska kronan är stark. Svenska flygbolag som flyger internationellt kan därför ha en tuffare ekonomisk situation än utländska bolag, i de fall de flyger till och från länder vars valuta är stark jämfört med kronan.

Agiomirgianakis et al. (2014) menar att internationella turistflöden påverkas av bland annat den effektiva valutakursen. När den inhemska valutan faller i värde minskar resandet och när valutan i destinationslandet faller i värde ökar turismen.



Figur 15. Valutautveckling SEK jämfört med Euro och USD, jan. 2014–sept. 2019.

Not. Notera att axeln börjar på 6 SEK.

Källa: Riksbanken

5.1.3 Förändringar i olika kostnadsposter

Även en hårdare konkurrens som leder till prispress kan påverka flygbolagens möjlighet att hantera ökningarna i olika kostnadsposter, ett exempel är förändringar av priset på flygbränsle den senaste tiden, vilket kan ha påverkat flygbolag i relativt stor utsträckning.

Flygbränslepriset är en av de större kostnadsposterna för flygbolag. För ett nätverksflygbolag uppskattades bränslet stå för drygt 23 procent av de totala driftskostnaderna 2014, då hade bränslekostnadens andel av de totala kostnaderna ökat sedan 2001 (Transportstyrelsen, 2015). Trafikanalys (2016) uppger att bränslepriserna kan utgöra upp till en tredjedel av de totala kostnaderna för flygbolagen.

Flygbränslepriset är direkt relaterat till oljepriset och fluktuerar över tid. Sedan 2014 har priset varierat, en högsta notering skedde under första halvåret 2014 men under andra halvåret sjönk priset från 120 dollar per fat till strax över 60 dollar. Under 2019 har priset legat relativt stabilt (IATA, 2019c). Samtidigt använder många flygbolag olika strategier för att minska den ekonomiska risken som är förknippad med volatila bränslepriser, såsom swapavtal⁹, köp- och säljoptioner¹⁰, collars¹¹ eller terminer¹² (Transportstyrelsen, 2009).

IATA (2019d) menar att bränslepriset har ett starkt samband med flygbolags nettovinstmarginal och när bränslepriserna ökar minskar vinstmarginalen. Innan finanskrisen kunde flygbolagen justera priserna när bränslepriserna förändrades men sedan dess har vinstmarginalerna pressats. Flygbolagen har inte längre samma möjlighet att öka flygpriserna när flygbränslepriserna ökar, vilket i sin tur påverkar vinstmarginalerna för flygbolagen.

Avgifter till olika parter är en annan större kostnadspost för flygbolag. Avgifter till Swedavia och Eurocontrol står för cirka 10 procent av de totala driftskostnaderna för såväl inrikes- som utrikestrafik (Transportstyrelsen, 2015). Avgiftsposten kan vara svår att påverka för flygbolagen, och förändringar i avgifter kan påverka flygbolagens möjligheter att agera på marknaden. Där det finns närliggande flygplatser kan också flygplatser använda flygplatsavgifter som ett sätt att konkurrera sinsemellan.

Köpenhamn Kastrup sänkte flygplatsavgifterna 2018 med i genomsnitt 10 procent. Sänkningen förväntades kosta flygplatsen cirka 300 miljoner danska kronor per år. Sänkningen är en del av regeringens strategi för att stärka Danmarks internationella förbindelser och nationella flyg (Copenhagen Airports A/S, 2017). Det är möjligt att minskade kostnader på Köpenhamn Kastrup kan ha påverkat konkurrensen mellan flygplatserna i Danmark och södra Sverige.

⁹ Ett swapavtal omfattar två transaktioner, dels köp (eller försäljning) av bränsle i dag, dels köp (eller försäljning) av samma mängd bränsle vid en given tidpunkt i framtiden till ett givet pris (Transportstyrelsen, 2009).

¹⁰ Optionerna ger ett bolag rätten att köpa eller sälja bränsle till ett givet pris vid en framtida tidpunkt. Köpet eller försäljningen behöver dock inte äga rum (Transportstyrelsen, 2009).

¹¹ En kombination av köp- och säljoptioner som säkrar priset på bränsle inom ett intervall (Transportstyrelsen, 2009).

¹² Vid köp av bränsle på termin, ingår ett bolag avtal om att köpa bränsle vid en framtida tidpunkt till ett givet pris (Transportstyrelsen, 2009).

5.1.4 Flygförbud och strejker påverkar flygbolag kortsiktigt

Under de senaste åren har också mer eller mindre tillfälliga faktorer påverkat flygbolagens förutsättningar att bedriva flygtrafik. Tillfälliga faktorer kan påverka enskilda flygbolags ekonomiska situation i olika stor utsträckning. Bland dessa kan nämnas flygförbudet mot Boeing 737-8/9 Max och strejker.

Den europeiska flygsäkerhetsbyrån EASA skrev i mars 2019 ett luftvärdighetsdirektiv som gjorde att flygplansmodellen Boeing 737-8/9 Max tillfälligt inte får användas i EU. Åtgärden vidtogs efter att två flygplan av modellen havererat i oktober 2018 och mars 2019. Ett beslut som Transportstyrelsen följt vilket gjort att modellen tillfälligt inte får flygas inom Sverige (Transportstyrelsen, 2019b).

Modellen har flugits på svenska flygplatser sedan 2017 och under 2018 flög nio flygbolag modellen till eller från flera av de större svenska flygplatserna. Eurocontrol (2019) menar att flygbolag som använde modellen har använt olika metoder för att hantera förbudet, bland annat fortsatt använt flygplan som egentligen skulle fasats ut. De har också använt andra flygplan, ofta inhyrda, eller ställt in flygningar.

Flygförbudet har påverkat flygbolag som använt modellen både finansiellt och operationellt. En analys av Eurocontrol visar att den direkta effekten innebar inställda avgångar men i april började flygbolag åter kunna erbjuda en del av de planerade flygningarna. Under augusti uppskattades det att 85 procent av de planerade flygningarna i Europa med modellen blev av men med andra flygplan, på global nivå var motsvarande siffra strax under 80 procent (Eurocontrol, 2019).

I slutet av april 2019 gick piloter anställda på flygbolaget SAS ut i strejk, en strejk som varade en knapp vecka. Totalt innebar strejken att drygt 4 000 flygningar ställdes in och över 370 000 resenärer drabbades (SAS, 2019a; SAS, 2019b). Strejken drabbade inte bara Sverige, utan också Danmark och Norge. Under 2019 var antalet rörelser färre än 2018 och april var en av de månader där minskningen var störst, något som delvis kan förklaras av strejken.

5.2 Olika förutsättningarna för inrikes- och utrikestrafik

Inrikestrafiken i Sverige har andra förutsättningar och en annan konkurrenssituation jämfört med utrikestrafiken. Det beror bland annat på konkurrens från andra trafikslag, en mer mättad marknad och färre aktörer. Historiskt förklaras också trafikutvecklingen av andra faktorer, exempelvis befolkningsutveckling (se exempelvis Swedavia, 2017).

Utöver ekonomiska parametrar kan också andra faktorer påverka flygbolagens förutsättningar. Exempelvis påverkar förändrade resmönster och i vilken utsträckning flyget konkurrerar med andra trafikslag främst inrikestrafiken.

5.2.1 Konkurrens mellan trafikslag

Inrikestrafiken konkurrerar på flera sträckor med andra trafikslag och trafikslagen har olika fördelar. Nelldal (2019) menar att de som har tillgång till bil först ställer de olika kollektiva sätten att resa mot bilen vid val av trafikslag, eftersom de som har tillgång till bil ofta väljer bilen av vana. Om ett kollektivt resesätt väljs framför bilen jämförs då de kollektiva resesätten.

Ofta antas flyget vara det snabbaste alternativet, tåget det mest miljövänliga och bussen billigast. Vad som avgör vilket trafikslag som väljs, givet att det finns alternativ, beror på konsumenten och dennes preferenser. Samtidigt anges ofta restid som den mest avgörande faktorn vid val mellan trafikslag. För inrikestrafiken har konkurrensen mellan trafikslag på vissa sträckor lett till specialisering utifrån olika kundsegment för att bibehålla lönsamhet. Ett exempel är flygtrafiken som på vissa sträckor är anpassat för den relativt opriskänsliga affärsresenären i stor utsträckning, med ett stort utbud på vardagarna (Transportstyrelsen, 2019a).

Respondenterna i Resias undersökning menar att det finns ett antal anledningar till att inte byta flyg mot tåg. Till exempel nämns att resan tar för lång tid (vilket kräver längre semester), det är krångligt att boka, dyrt och inte lika bekvämt (Resia, 2019).

Antalet tågresor ökade 2018 med 7 procent jämfört med föregående år och totalt företogs 246 miljoner resor på järnväg under 2018 (exklusive resor med spårväg och i tunnelbana). Dessutom ökade persontransportarbetet 2018 jämfört med föregående år, motsvarande 2 procent. Räknet i antalet resor dominerar de regionala resorna, 91 procent, men sett till transportarbete överväger de långväga resorna, 52 procent. Sett över en längre period reser svenskar i dag både oftare och längre på järnväg än tidigare. Det förekommer internationella tågresor till och från Sverige men trafiken är marginell jämfört med trafik inom Sverige. Sedan 2008 har antalet internationella resor varierat mellan 11 och 13 miljoner. Troligtvis består en större del av dessa resor av kortare resor, exempelvis resor mellan Sverige och Danmark (Trafikanalys, 2019). För att kunna avgöra effekten av överflyttning mellan trafikslag behöver en djupare analys göras.

6 Analys

Det totala antalet passagerare på svenska flygplatser har minskat under 2019, jämfört med såväl 2017 som 2018. Passagerarantalet i inrikestrafik har minskat varje månad (jämfört med samma månad föregående år) från maj 2018 och under hela 2019. Antalet passagerare i inrikestrafiken har, till skillnad från utrikestrafiken, omväxlande ökat och minskat sedan 2014 men tidigare har minskningen inte varat mer än två månader i rad. Under 2019 var passagerarantalet det lägsta sedan 2014 under 10 av 12 månader. Utrikestrafiken har minskat under hela 2019 jämfört med 2018 men trots minskningarna har utrikestrafiken totalt ett högre antal passagerare än flera år mellan 2014 och 2017.

Antalet rörelser från svenska flygplatser var färre under 2019 jämfört med 2018, och de flesta månader under 2017. September–november 2019 var antalet rörelser det lägsta antalet sedan 2014. I inrikestrafiken var antal rörelser de lägsta sedan 2014 under 10 av 12 månader, samma mönster återfinns inte i utrikestrafiken. Trots det har utrikestrafiken minskade volymer under hela 2019.

Antal säten minskade 10 av 12 månader under 2019. Men volymerna var trots det bland de högsta jämfört med tidigare år. Antal säten inrikes var de lägsta under hela perioden under 8 av 12 månader 2019. Utrikestrafiken minskade 9 av 12 månader men trots det var volymerna bland de högsta jämfört med tidigare år.

Flygplatser har olika förutsättningar, vilket påverkar såväl efterfrågan som utbudet. Det kan också bero på finansieringsform, det vill säga om flygplatsen ägs och drivs statligt, kommunalt eller privat. En stor del av flygplatserna som drivs kommunalt skulle ha svårt att klara sig utan ekonomiskt stöd, antingen via den statliga finansieringen¹³ eller via kommunalt stöd (eller både och). Flera flygplatser har också begränsat utbud i form av linjer och trafikerande flygbolag, vilket skapar en sårbarhet för förändringar i utbud och flygbolags förutsättningar. Detta märks på vissa flygplatser som har haft betydande passagerarförändringar när flygbolag utökat eller minskat sitt utbud.

Trafiken har minskat på de flesta inrikeslinjerna under 2019. Många inrikeslinjer har ett litet passagerarunderlag, vilket kan göra det svårt att få lönsamhet i trafiken. Det är möjligt att antalet inrikeslinjer kommer att minska framöver om passagerarantalet fortsätter minska, med minskad tillgänglighet som följd.

¹³ Det statliga stödet till icke-statliga flygplatser delas ut dels till flygplatser med linjer med allmän trafikplikt, dels till flygplatser som omfattas av regionala infrastrukturplaner.

Förändringar i antal passagerare i utrikestrafiken förklaras historiskt till stor del av förändringar i konjunkturen. Det är rimligt att anta att det också gäller nu, vilket gör att konjunkturen till stor del borde kunna förklara minskningen i passagerarantal. Konjunkturen kan ha bidragit till en mer återhållsam privatkonsumtion, inklusive färre resor, mer återhållsamt affärsresande och påverkat flygbolagens agerande. Flygbolag kan exempelvis ha sett över utbudet och dragit ner på mindre lönsamma linjer, inte startat nya linjer i samma utsträckning som tidigare och inte ökat utbudet på befintliga linjer. Det är möjligt att också konjunkturen har påverkat inrikestrafiken, men historiskt har framförallt andra faktorer förklarat förändringar i antal passagerare i inrikestrafik i Sverige.

Många flygbolag har en tuffare situation nu än tidigare, på grund av bland annat flygbränslepriser, valutakurser och avgifter. Det gäller framförallt för de bolag som inte har en vinstmarginal som kan täcka upp för ökade kostnader, minskade intäkter och en svag ekonomi.

Flygskattens påverkan är svår att kvantifiera, framförallt eftersom flygbolag kan ha omhändertagit skatten på olika sätt. Oavsett hur flygbolagen valde att göra bör nu skatten ha nått sin fulla effekt, ett antagande som baseras på studier från andra länder med flygskatt som konstaterar att en flygskatt framförallt påverkat efterfrågan det året som skatten införts och det efterföljande året.

Klimatdebatten kan troligtvis också förklara en del av minskningarna, såväl inrikes som utrikes. Men att klimatdebatten skulle vara den enskilt största förklaringen till ett minskat flygande är mindre troligt. Det beror bland annat på att forskning visar att vi i stor utsträckning främst tar till andra åtgärder innan vi minskar flygandet. Men klimatdebatten kan trots det ha lett till ett ökat miljömedvetande hos näringslivet och privatpersoner som kan ha bidragit till ett minskat resande.

Inrikestrafikens minskning kan utöver nämnda faktorer också bero på förändrat affärsresande och konkurrens från andra trafikslag.

Flera av faktorerna samvarierar troligtvis och kan påverka varandra. Exempelvis är det rimligt att anta att konjunkturen och klimatdebatten skulle kunna påverka varandra, vilket gör det svårare att särskilja effekterna från varandra.

Hur flygtrafiken kommer att utvecklas i Sverige framöver beror på flera saker, bland annat den ekonomiska utvecklingen, politiska styrmedel¹⁴, förändrade konsumtions- och resmönster och hur näringslivet agerar. Givet att exempelvis konjunkturen inte vänder uppåt, att fler politiska styrmedel

¹⁴ Exempelvis CORSIA och reduktionsplikten för flygbränsle.

införs och bränslepriserna ökar är det möjligt att vi kommer fortsätta se en minskning eller åtminstone återhållsammare ökning.

Referenser

Agiomirgianakis, G., Serenis, D. och Tsounis, N. (2014). Exchange Rate Volatility and Tourist Flows into Turkey. *Journal of Economic Integration*, 29 (4): 700-725.

Beshears, J., Choi, J.J., Laibson, D. & Madrian, B.C. (2008). *How are preferences revealed?* Tillgänglig: <https://www.nber.org/papers/w13976.pdf> (2019-12-03)

Copenhagen Airports A/S (2017). *Copenhagen Airport reduces prices for airlines*. Tillgänglig: <https://www.cph.dk/en/about-cph/press/news/2017/12/copenhagen-airport-reduces-prices-for-airlines/> (2019-11-04)

Davison, L., Littleford, C., & Ryley, T. (2014). Air travel attitudes and behaviours: The development of environment- based segments. *Journal of Air Transport Management*, 36, 13-22.

Eurocontrol (2019). *Effects on the network of extra standby aircraft & B737 MAX grounding*. Think Paper #5. Tillgänglig: https://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUKEwiQ8oqbyKrmAhVJLpoKHVI5CXQQFjABegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fwww.eurocontrol.int%2Farchive_download%2Fall%2Fnode%2F11779&usg=AOvVaw3Ufr9fXp5gGqcEpXdCycb (2019-12-10)

Ferguson, S. och Forslid, R. (2016). *Flyget och företagen*. Stockholm: SNS Förlag.

Forbes (2019). *Air Carrier British Midland Regional Files for Bankruptcy, blames Brexit*. Tillgänglig: <https://www.forbes.com/sites/grantmartin/2019/02/16/air-carrier-british-midland-regional-files-for-bankruptcy-blames-brex/#6bfcf7093580> (2019-12-06)

Fossilfritt Sverige (u.å.). *Villkor för att anta Klimatväxlingsutmaningen*. Tillgänglig: <http://fossilfritt-sverige.se/utmaningar/klimatvaxlingsutmaningen/klimatvaxlingsutmaningen-anmalan/faq-klimatvaxlingsutmaningen/> (2019-10-17)

Föreningen Svenskt Flyg och Fossilfritt Sverige (2018). *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft – Flygbranschen*. Tillgänglig: http://fossilfritt-sverige.se/wp-content/uploads/2018/04/ffs_flygbranschen.pdf (2019-11-22)

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 (2019-10-22)

IATA (2019a). *Climate issue becoming material for airline investors*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/publications/economics/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-13-Sep-2019.pdf> (2019-10-29)

IATA (2019b). *European airline failures despite good industry level performance*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/publications/economics/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-04-oct-2019.pdf> (2019-12-09)

IATA (2019c). *Jet Fuel Price Monitor*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/> (2019-12-09)

IATA (2019d). *Higher fuel prices hit airline industry profitability outlook*. Tillgänglig: <https://www.iata.org/publications/economics/Reports/chart-of-the-week/Chart-of-the-week-03-May-19.pdf> (2019-12-09)

Kantenbacher, J., Hanna, P., Cohen, S., Miller, G. & Scarles, C. (2018). Public attitudes about climate policy options for aviation. *Environmental Science & Policy* (In press).

Klimatsamverkan Skåne (2018). *Sista stegen mot fossilbränslefrihet! En inventering av fossila bränslen i tio skånska kommuner*. Tillgänglig: https://klimatsynk.se/download/18.4b0b6bb11677dcddd1516c07/1570564895139/Rapporten_ny_webb_new.pdf (2019-10-29)

Konjunkturinstitutet (2019). *Konjunkturläget oktober 2019*. Tillgänglig: https://www.konj.se/download/18.2ce76e1a16d62eaa0d2e7592/1570787924195/KLOkt2019_webb.pdf (2019-10-17)

Krenek, A., & Schratzenstaller, M. (2017). Sustainability- oriented tax-based own resources for the European Union: a European carbon- based flight ticket tax. *Empirica*, 44(4), 665-686.

Naturvårdsverket (2019). *Miljöledning i staten 2018. En redovisning*. Rapport: 6877. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6877-6.pdf?pid=24380> (2019-12-16)

Nelldal, B- L. (2019). *Analys av prognoser för nya stambanor och jämförelse med internationella erfarenheter av höghastighetståg*.

Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1287535/FULLTEXT01.pdf> (2019-11-22)

Randles, S. och Mander, S. (2009). Aviation, consumption and the climate change debate: ‘Are you going to tell me off for flying?’ *Technology Analysis & Strategic Management*, 21(1). 93-113.

Resia (2019). *Resiabarometern*. Tillgänglig: <https://www.resia.se/resiabarometern-2019> (2019-12-16)

SAS (2019a). *Weak April Traffic Figures due to Pilot Strike och May Traffic Figures Affected by Two Days of Pilot Strike*. Tillgänglig: <https://www.sasgroup.net/en/weak-april-traffic-figures-due-to-pilot-strike/> (2019-10-24) och

SAS (2019b). *May Traffic Figures Affected by two Days of Pilot Strike*. Tillgänglig: <https://www.sasgroup.net/en/may-traffic-figures-affected-by-two-days-of-pilot-strike/> (2019-10-24)

SCB (2019). Sveriges ekonomi. *Statistiskt perspektiv*. Tillgänglig: https://www.scb.se/contentassets/7664678aecef40dc944f7b0061311e38/nr001_2019k03_ti_a28ti1904.pdf (2019-12-13)

Seetaram N., Song H., och Page S. (2014). “Air Passenger Duty and UK Outbound Tourism”, *Journal of Travel Research*, 53(4), pp. 476-487.

SOU (2016:83). *En svensk flygskatt*. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/4ae35b/contentassets/34d1f308247b4718b85ee4cb9ec49e4a/2016en-svensk-flygskatt-sou-201683> (2019-10-31)

SOU (2019:11). *Biojet för flyget*. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/493238/contentassets/6d591e58fd9b4cad8171af2cd7e59f6f/biojet-for-flyget-sou-201911> (2019-12-09)

Sweco (2018). *Utvärdering av Västra Götalandsregionens klimatväxlingsprogram*. Tillgänglig: <https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/b47f0497-8dcd-4f1b-837d-0ebdae01cb97/Utvärdering%20VGR%20klimatväxlingsprogram%20FINAL.pdf?a=false&guest=true> (2019-10-29)

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

Ticket (2018). *Många beredda att förändra sitt beteende för att minska klimatpåverkan – få vill avstå utlandsresan*. [Pressmeddelande från Ticket], 1 november 2018.

Ticket (2019). *Ticket Collection – Höst/Vinter 2019- 2020*. [Pressmeddelande från Ticket], 6 november 2019.

Trafikanalys (2016). *Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag*. Rapport 2016:4. Tillgänglig:
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_4-infor-en-flygstrategi- - ett-kunskapsunderlag.pdf (2019-12-09)

Trafikanalys (2019). *Bantrafik 2018*. Tillgänglig:
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/bantrafik/2018/statistikblad-bantrafik-2018.pdf> (2019-10-21)

Transportstyrelsen (2019a). *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/jarnvag/utveckling-av-utbud-och-priser-pa-jarnvagslinjer-i-sverige-1990-2018.pdf> (2019-10-22)

Transportstyrelsen (2019b). *Transportstyrelsen stoppar flyg med flygplansmodellen Boeing 737- 8/9 Max i Sverige*. [Pressmeddelande från Transportstyrelsen], 12 mars.

Transportstyrelsen (2015). *Luftfartens avgifter. Kartläggning över de avgifter som flygföretag betalar till statliga aktörer*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/luftfartens-avgifter.pdf> (2019-11-15)

Transportstyrelsen (2013). *Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/utredning-av-svensk-luftfart-faststalld-2.pdf> (2019-11-15)

Transportstyrelsen (2009). *Flygtendenser – statistik, analys och information från Transportstyrelsen*. Tillgänglig:
https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/flygtendenser/flygtendenser_nr_1_2009_090611pdf.pdf (2019-12-16)

Veldhuis, J. & Zuidberg (2009). *The Implications of the Irish Air Travel Tax*. SEO economisch onderzoek, Amsterdam. Tillgänglig:
http://www.seo.nl/uploads/media/2009-77_The_Implications_of_the_Irish_Air_Travel_Tax.pdf (2019-11-22)

Wolrath Söderberg, M. och Wormbs, N. (2019). Grounded beyond flygskam. Tillgänglig: <https://fores.se/wp-content/uploads/2019/11/Grounded- Beyond- Flygskam.pdf>

Bilaga 1. Procentuell passagerarförändring på svenska flygplatser, inrikes och utrikes

	2015/2014	2016/2015	2017/2016	2018/2017	2019/2018
Arvidsjaur	- 2,2 %	14,6 %	6,4 %	- 4,9 %	7,2 %
Borlänge	- 5,9 %	- 18,5 %	21,1 %	- 4,3 %	- 16,2 %
Gällivare	- 10,4 %	- 5,8 %	- 22,4 %	- 23,7 %	35,2 %
Göteborg/Landvetter	20,5 %	3,6 %	6,8 %	1,4 %	- 0,7 %
Hagfors	- 6,1 %	23,3 %	16,2 %	- 1,6 %	2,7 %
Halmstad	- 3,0 %	- 0,1 %	10,6 %	- 0,3 %	- 7,8 %
Hemavan Tärnaby	1,4 %	9,7 %	- 6,7 %	- 16,5 %	7,1 %
Jönköping	13,8 %	5,3 %	0,4 %	- 8,5 %	- 34,4 %
Kalmar	4,7 %	6,3 %	4,0 %	- 1,6 %	- 2,8 %
Karlstad	0,0 %	- 9,7 %	6,3 %	7,4 %	- 38,7 %
Kiruna	- 6,1 %	1,4 %	8,1 %	- 2,8 %	- 3,4 %
Kramfors- Sollefteå	- 24,9 %	- 34,6 %	30,4 %	- 34,5 %	16,1 %
Kristianstad	- 12,9 %	- 15,4 %	- 1,2 %	- 5,2 %	40,3 %
Linköping	12,4 %	0,4 %	- 9,4 %	1,4 %	0,0 %
Luleå	3,6 %	0,1 %	0,4 %	- 0,2 %	- 3,3 %
Lycksele	- 4,7 %	- 9,2 %	7,5 %	- 25,7 %	26,5 %
Malmö	5,2 %	1,6 %	- 2,4 %	0,3 %	- 7,1 %
Mora/Siljan	- 30,1 %	53,3 %	- 0,9 %	- 35,3 %	- 42,5 %
Norrköping	- 17,3 %	- 8,9 %	4,7 %	13,1 %	- 12,5 %
Pajala	- 9,4 %	19,2 %	9,6 %	- 6,9 %	1,7 %
Ronneby	0,1 %	5,5 %	2,5 %	- 5,8 %	- 8,7 %
Skellefteå	- 9,8 %	- 10,8 %	49,9 %	- 2,8 %	- 28,5 %
Stockholm/Arlanda	3,8 %	7,0 %	8,4 %	1,2 %	- 4,1 %
Stockholm/Bromma	6,1 %	0,1 %	1,5 %	- 0,5 %	- 3,6 %
Stockholm/Skavsta	9,3 %	11,9 %	5,0 %	4,0 %	3,7 %
Stockholm/Västerås	- 3,1 %	27,1 %	- 16,8 %	- 6,6 %	- 2,8 %
Sundsvall Timrå	- 4,6 %	1,3 %	5,4 %	- 4,9 %	- 14,2 %
Sveg	- 26,4 %	49,4 %	11,6 %	- 3,3 %	- 12,5 %
Torsby	- 13,5 %	51,2 %	- 2,4 %	- 18,1 %	- 15,6 %
Trollhättan/Vänersborg	0,2 %	- 2,2 %	- 7,9 %	11,4 %	- 15,6 %
Umeå	1,5 %	- 0,5 %	0,8 %	- 1,2 %	- 6,9 %
Vilhelmina	- 0,5 %	- 6,6 %	0,3 %	- 23,1 %	10,2 %
Visby	5,2 %	6,7 %	6,3 %	- 5,5 %	- 4,2 %
Växjö/Kronoberg	6,0 %	- 9,0 %	49,1 %	18,6 %	1,8 %
Åre Östersund	- 0,4 %	4,5 %	9,4 %	- 2,4 %	- 6,7 %
Ängelholm	- 0,9 %	1,1 %	- 4,3 %	- 1,0 %	- 4,3 %
Örebro	- 0,3 %	15,4 %	- 6,6 %	- 12,9 %	- 11,3 %
Örnsköldsvik	3,8 %	5,6 %	6,8 %	1,1 %	- 3,5 %
Totalsumma	4 %	5 %	7 %	1 %	- 4 %