

Världen rasar mot flygavgift

Sedan årsskiftet omfattas även flyget av EU:s handelssystem för utsläppsrätter. Men en rad länder, med USA och Kina i spetsen, godtar inte att deras flygbolag betalar avgifter till EU:s statskassa.

Tonläget har skärpts och flera länder hotar med sanktioner.

”Vi i branschen har varnat för det här länge och undrat om EU skulle våga genomföra det. Turbulensen riskerar att leda till sämre tillgänglighet på flygresor för europeiska resenärer”, säger Anna Wilson, generalsekreterare på Svenska Flyg.



Anna Wilson, generalsekreterare på Svenska Flyg.

Flyget omfattas sedan den 1 januari av EU:s handel med utsläppsrätter. Det betyder att även utomeuropeiska flygbolag måste betala för sina utsläpp på hela flygsträckan om start- eller slutdestinationen finns inom EU.

Flera länder protesterar

Beslutet har rört upp heta känslor och en rad länder protesterar mot systemet som de hävdar inte har stöd i internationell rätt. Det främsta argumentet är att privata företag betalar en avgift som går rakt in i EU-ländernas statskassa och inte främjar miljön.

”Det är privata pengar som försvinner från branschen. Det är extra svårt i en bransch där få flygbolag tjänar pengar och lever under stenhård internationell konkurrens. Vi hade hellre sett ett internationellt system inom ramen för FN:s flygorgan Icao”, säger Anna Wilson.

USA:s utrikesminister Hillary Clinton har i ett brev krävt att EU upphäver beslutet, annars väntar ”motreaktioner”. Chai Haibo på China Air Transport Association, som bland annat representerar Air China, har sagt att de kinesiska flygbolagen inte kommer att betala.

”Om regeringar i länder som USA, Kina och Ryssland lanserar starka represalier kommer det att bidra till ett stort tryck och vi hoppas kunna få EU att ändra sig”, säger han till brittiska Daily Mail.

”Vi vill betala för våra utsläpp”

Kina blockerade också förra året en mångmiljardorder på tio Airbusplan i protest mot att EU avgiftsbelägger de internationella flygningarna.

”Det här är inte annorlunda mot om man öppnar en kinesiskt restaurang inom EU. Då måste man leva upp till de regler som finns. Om man vill verka inom EU måste man respektera de miljölagar som finns och vi känner oss trygga med att företagen kommer att göra det”, säger Isaac Valera-Ladron, talesperson hos EU:s miljökommissionär Connie Hedegaard.

Lars Andersen Resare, hållbarhetschef på SAS, är orolig för att de politiska turerna tar fokus från det positiva med ett ekonomiskt styrmedel för flygets utsläpp. Han befärar också att EU tvingas ge efter.

”Det gäller att införa en lösning som alla kan leva med så att inte de europeiska flygbolagen får en konkurrensnackdel”, säger han.

MARIA OTTOSON
maria.ottoson@di.se
08-573 650 59



Lyft för SAS i år

De senaste dagarna har SAS-aktien fått luft under vingarna. Rykten om uppköp driver på, för bolagets egna siffror imponerar inte.

Kronor per aktie

Källa: Infront

GRAFIK: LOTTA EKSTRÖM. FOTO: KNUT LÖVSTUHAGEN

Gammal nyhet fick SAS att lyfta – igen

Flygtrafiken i Sverige hade ett starkt fjolår, men ökad efterfrågan räddar inte SAS som redovisar minskad beläggning och alltmer pressade snittintäkter.

Det enda som får flygbolaget att lyfta på börsen är uppköpsrykten och avdammade samarbetsplaner.

I tisdags rusade SAS på Stockholmsbörsen efter rykten om att Qatar Airways planerade att lägga bud på bolaget. SAS dementier hindrade inte aktien från att lyfta med över 8 procent.

Stor förlorare i fjol

I går kom uppgifter om att ett samarbete med Singapore Airways ligger nära, vilket gav nytt bränsle åt aktien som steg 5 procent under förmiddagen.

”Vi skrev en avsiktsförklaring i maj förra året. Innan det finns något konkret kan vi inte säga någonting mer”, säger Anders Lindström, presstalesperson på SAS.

Aktien tillhörde fjolårets stora förlorare och backade 64 procent.

Bolaget lyckades under fjolårets första nio månader

vända en förlust på knappt 2,3 miljarder kronor till en vinst på 392 miljoner kronor. Enligt SME Direkts analytikerkonsensus väntas en stor del av vinsten utplånas i fjärde kvartalet och året summeras till 82 Mkr efter skatt.

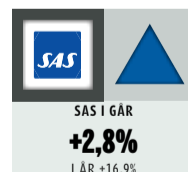
Dystra fakta

Trafikrapporten som presenterades i går var dystra fakta i rykteskarusellen. Beläggningen sjönk med 3 procentenheter till 70 procent i december, jämfört med samma period i fjol.

Än värre var att yelden, intäkt per passagerarkilometer, minskade med 1,5 procent och intäkten per flygstol minskade med 3,8 procent för november. Flygbolaget tror på ännu svagare relativa tal för december.



Rickard Gustavsson, vd för SAS.



”SAS måste få till ett samgående med ett annat flygbolag. Det kommer aldrig att överleva på egen hand. Pressen från lågprisbolag i Europa är för stor och eftersom SAS valt att lägga så stor del av sin produktion här är det dömt till ett öde med fallande snittintäkter. Jag tror ryktet om Qatar Airways var taget ur luften, men det ligger en affärsmässig nödvändighet bakom ryktet”, säger Anders Lidman, flyganalytiker och vd för konsultbolaget Aeropol.

Swedavia gick bättre

Det är godare tider att vara flygplatsoperatör. Swedavia ökade antalet resenärer med 9 procent i december, och med 13 procent för helåret. Det statligt ägda företaget har aviserat prishöjningar på ett par procent från april.

Trots ett ökat resande i en sektor med någorlunda höga barriärer klarar inte alla flygbolag operationen att både fylla kabinerna och försvara marginalerna. Beläggningen för amerikanska flygbolag har varit på rekordnivåer, ändå ansökte American

Airlines ägare om konkurs i november.

”Dilemmat är att både volym och snittintäkter måste hållas uppe. Du kan inte bedöma lönsamheten utifrån beläggning, det säger ingenting. Flygbolagen som till varje pris vill hålla volymerna köper sig till de sista stolarna med lockpriser”, säger Anders Lidman.

”Vridet åt tumskruvarna”

Enligt SAS ligger förhandsbokningarna över förra årets nivå. Däremot är affärsklassbokningarna svagare. När en allt större andel vill resa längre bak i planet slår det mot yelden, enligt Anders Lidman.

”Företaget vridet åt tumskruvarna i sina resepolier. I Europa finns inte det gamla lönsamma affärsresandet kvar skulle jag vilja påstå. Det ger helt andra intäktsprognoser och SAS hamnar i en situation där det inte har någonting annat att konkurrera med än priset.”

RICHARD BRÅSE
richard.bråse@di.se
031-701 51 54