

Flygskatt

2016-11-30



Flygskatt

Förslag

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

Förslaget innebär att flygskatt ska betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats.

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

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

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

Kommentarer

Denna rapport utgår från en annan uppdelning än den som Finansdepartementet har genomfört och utgår istället från Transportstyrelsens uppdelning enligt inrikes, inom-Europa respektive övriga världen.

För inrikes respektive inom-Europa kommer en flygskatt om 80 kronor att användas.

För övriga världen kommer en flygskatt om 355 kronor att användas, d.v.s. medelvärdet av de två skatterna 280 respektive 430 kronor.

Flygskatt	Ankommande	Avgående
Inrikes	80	80
Inom-EU	0	80
Övriga världen	0	355

Biljettpris

Inrikes biljettpriser baseras på Transportstyrelsen (2009) där en genomsnittsbiljett för en inrikesflygresor för privata resenärer uppgick till 990 kronor 2008. Detta pris har sedan indexerats till 2015 års priser med hjälp av konsumentprisindex för transporttjänster.

Gällande priser för inom-Europa och övriga världen har data tagits från Travelmarket.se som tillhandahåller genomsnittspriser för ett antal utvalda destinationer från Sveriges tre största flygplatser.

Prissättning av affärsresor har beräknats via den australiensiska transportstyrelsen (BITRE). Dessa är en av mycket få källor som redovisar biljettpriser efter prisklasser. Med hjälp av detta har ett ratio mellan privatresenärers och affärsresenärers biljettpriser tagits fram för att sedan tillämpa på ovan data

Biljettpris 2014	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	1111	2747
Inom-Europa	1097	2713
Interkontinental	4865	12032

Elasticitet

Priselasticitet för flygpassagerare över olika destinationer och typ av resenär har tagits från två olika källor för att skapa en robusthet. Dessa är Intervistas (2007) samt SIKA (2006).

Intervistas	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	-1.52	-0.70
Inom-Europa	-1.10	-1.15
Interkontinental	-1.04	-0.27

Elasticitet	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	-1.0	-0.2
Utrikes	-0.7	-0.1

Antal passagerare

Antal passagerare har hämtats från Transportstyrelsen gällande destination, d.v.s. inrikes, inom-Europa respektive övriga världen.

För att skapa en distinktion mellan typ av resenär har Transportstyrelsens data fördelats med hjälp av RVU 2011-2014.

Antal passagerare (miljoner)	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	3,946,398	3,523,554
Inom-Europa	9,315,008	2,467,017
Övriga världen	1,347,493	356,875

Passagerareffekter

För att kvantifiera de estimerade effekterna av en potentiell flygskatt sett till antal passagerare har ovan beskriven data applicerats i modellen nedan:

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

$i = \text{typ av resa}, j = \text{typ av resenär}$

Tillämpning av modell på Intervistas (2007) elasticiteter ger en minskning om ca 1,2 miljoner passagerare eller 3,3 procent av det totala passagerarantalet 2015.

Flygskattseffekter: Intervistas elasticiteter	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	-345,637	-57,468
Inom-Europa	-597,859	-66,937
Interkontinental	-81,801	-2,274

Tillämpning av modell på SIKA (2006) elasticiteter ger en minskning om ca 0,7 miljoner passagerare eller 2,0 procent av det totala passagerarantalet 2015.

Flygskattseffekter: SIKA elasticiteter	Privatresa	Affärsresa
Inrikes	-227,393	-16,420
Inom-Europa	-380,456	-5,821
Interkontinental	-55,059	-842

Litteraturestimeringar

Sammanfattningsvis uppskattas den svenska flygindustrin generera någonstans mellan 186 000 och 208 000 jobb.

Sammanfattningsvis uppskattas den svenska flygindustrin generera någonstans mellan 131 och 176 miljarder SEK i BNP, 2015 års priser.

Jobb	Direkta	Indirekta	Inducerade	Katalytiska
<u>Intervistas (2015)</u>	40 000	53 000*		115 000
Oxford (2011)	44 000	23 000	17 000	102 000
Bodanski (2014)	32 000	66 000		

BNP, miljarder SEK	Direkta	Indirekta	Inducerade	Katalytiska
<u>Intervistas (2015)</u>	33,8	41,5*		100,4
Oxford (2011)	28,4	16,3	12,6	73,4

*Indirekta och inducerade effekter

Sysselsättning

Genom att slå samman ovan data och på så vis beräkna hur föreslagen flygskatt kan påverka Sverige gällande sysselsättning och ekonomisk utveckling har fyra olika specifikationer tagits fram. Dessa baseras på de två olika elasticitetestimaten:

- Intervistas (2007) elasticiteter där antalet passagerare minskar med 3,3 procent eller ca 1,15 miljoner.
- SIKA (2006) där antalet passagerare minskar med 2,0 procent eller 0,7 miljoner.

Samt två av de tre studierna gällande flygindustrins tillväxteffekter:

- Intervistas (2015) effekter, 208 000 jobb och ca 176 miljarder SEK i BNP (2015 års värde)
- Oxfords (2011) effekter, 186 000 jobb och ca 131 miljarder SEK i BNP (2015 års värde).

I tabellen till nedan presenteras de estimerade antalet jobb som väntas gå förlorade vid en potentiell flygskatt. Beroende på vilken specifikation som tillämpas, både för elasticiteter och tillväxteffekter, så varierar det totala antalet förlorade jobb mellan ca 3 700 och 7 000.

Estimerade antal förlorade jobb	Direkta	Indirekta	Inducerade	Katalytiska	Summa
Jobbförluster, Spec1	-1338	-1773*		-3846	-6957
Jobbförluster, Spec2	-1472	-769	-569	-3412	-6221
Jobbförluster, Spec3	-797	-1056*		-2291	-4143
Jobbförluster, Spec4	-876	-458	-339	-2032	-3705

Specifikation1: Jobbförlust - Intervistas (2007) elasticiteter, Intervistas (2015) tillväxteffekter

Specifikation2: Jobbförlust - Intervistas (2007) elasticiteter, Oxford (2011) tillväxteffekter

Specifikation3: Jobbförlust - SIKA (2006) elasticiteter, Intervistas (2015) tillväxteffekter

Specifikation4: Jobbförlust - SIKA (2006) elasticiteter, Oxford (2011) tillväxteffekter

*Indirekta och Inducerade effekter

Ekonomisk utveckling

På motsvarande sätt har också det ekonomiska nettot beräknats genom att ta skatteintäkter på de kvarvarande passagerarna minus de potentiella BNP-förlusterna. Resultatet presenteras i tabellen nedan.

Beroende på specifikation estimeras införandet av en potentiell flygskatt leda till en ekonomisk utveckling på -3,9 miljarder till +0,2 miljarder.

Estimerade ekonomiska effekter, miljarder SEK	Direkta	Indirekta	Inducerade	Katalytiska	Summa
Skatteintäkter, Spec1					+2,03
BNP-förluster, Spec1	-1,13	-1,39*		-3,36	-5,88
Summa, Spec1					-3,85
Skatteintäkter, Spec2					+2,03
BNP-förluster, Spec2	-0,95	-0,54	-0,42	-2,45	-4,37
Summa, Spec2					-2,34
Skatteintäkter, Spec3					+2,80
BNP-förluster, Spec3	-0,67	-0,83*		-2,00	-3,50
Summa, Spec3					-0,7
Skatteintäkter, Spec4					+2,80
BNP-förluster, Spec4	-0,57	-0,32	-0,25	-1,46	-2,60
Summa, Spec4					+0,20

Specifikation1: Skatteintäkter - Intervistas (2007) elasticiteter, BNP-förlust - Intervistas (2007) elasticiteter, Intervistas (2015) tillväxteffekter

Specifikation2: Skatteintäkter - Intervistas (2007) elasticiteter, BNP-förlust - Intervistas (2007) elasticiteter, Oxford (2011) tillväxteffekter

Specifikation3: Skatteintäkter - SIKA (2006) elasticiteter, BNP-förlust - SIKA (2006) elasticiteter, Intervistas (2015) tillväxteffekter

Specifikation4: Skatteintäkter - SIKA (2006) elasticiteter, BNP-förlust - SIKA (2006) elasticiteter, Oxford (2011) tillväxteffekter

*Indirekta och Inducerade effekter



Sammanfattning flygskattseffekter

- Den estimerade effekten av införandet av en flygskatt i Sverige ger vid handen relativt stora effekter.
- Påverkan på antal passagerare uppskattas till någonstans mellan 0,7 och 1,2 miljoner beroende på specifikation. Det motsvarar en minskning om ca 2,0 till 3,3 procent av det totala antalet passagerare 2015.
- Denna efterfrågechock kan från producenternas sida leda till att antingen försämra servicen, minskande antal avgångar eller att vissa bolag helt avstår från att flyga till Sverige.
- Sett till de sysselsättningseffekter så förväntas minskningen av passagerare leda till att någonstans mellan 3 700 och 7 000 jobb försvinner.
- I termer av ekonomisk utveckling förväntas detta leda till en nettoeffekt om ca -3,9 till +0,2 miljarder SEK.
- En hög nivå av beskattning kan också minska utländska eller inhemska investeringar då detta har en förmåga att avskräcka företag, både inhemska och utländska, från att lokalisera sig i ett land.
- Den totala ekonomiska effekten över tid har dock inte beräknats då aspekter som spridningseffekter (negativt), miljökonsekvenser (positivt), inkomsteffekter (positiv effekt på resande) o.s.v. bör tas med i beaktande.