



LUNDS UNIVERSITET

Campus Helsingborg

Institutionen för Service Management

Are you Ready for Take-off?

– Aktörer inom turismbranschen och respondenters inställningar till flygskatten i Sverige

Linda Hallqvist

Madeleine Pålsson

MSM03

Turism

Handledare:
Jan-Henrik Nilsson
Johan Hultman

Kandidatuppsats Vt 2006, 10p

Sammanfattning

Uppsatsen behandlar förslaget från den socialistiska regeringen år 2005 om att införa en flygskatt på transporterade passagerare. Ämnet berördes mycket i media under våren 2006 och kom att skapa reaktioner från olika håll. Skatten är till för att minska antalet flygresenärer samt som ett incitament till att använda mer miljövänligare alternativ för att minska utsläpp från flyget.

Syftet med uppsatsen är att undersöka vilka attityder och föreställningar som finns hos aktörer inom turismbranschen samt hos potentiella resenärer angående flygskatten? De frågeställningar som vi använder oss av är följande:

- Vilka inställningar finns hos aktörer inom turismbranschen?
- Vilka föreställningar och medvetenhet finns hos potentiella resenärer?

Den metod vi använder oss av är att genom skriftliga frågor och personligt möte göra intervjuer med aktörer inom turismbranschen samt dela ut enkäter för att tillsammans med teori analysera och diskutera vår undersökning samt resultatet.

Centrala begrepp som används i uppsatsen är *priskänslighet*, *efterfrågan*, *rörlighet* och *attraktivitet*.

De aktörer som vi intervjuat är medvetna om att utsläppen skadar miljön och vill ta ansvar för vad som släpps ut vid flygresande. Dock anses flygskatten inte som den bästa lösningen för att minska klimatpåverkan utan ett handelssystem för handelrätter. Detta system kan stimulera till ett mer miljövänligare tankesätt och teknik som är skonsammare för miljön. Det finns även oroligheter hos några av aktörerna att resenärer väljer att resa från andra flygplatser, speciellt Kastrup/Köpenhamn, som inte har någon flygskatt. Om detta inträffar kan det innebära en minskad attraktivitet för Skåne-regionen. Enkätundersökningen som gjorts visar på att det inte är en övervägande del av privatresenärerna som har hög priskänslighet samt att affärsresenärerna verkar inte påverkas i samma omfattning som föregående segment av flygskatten.

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
1. Introduktion.....	4
1.1 Syfte och frågeställning.....	5
1.2 Avgränsning.....	5
1.3 Källkritik.....	6
1.4 Disposition.....	6
2. Bakgrund.....	7
2.1 Flygskatt, en punktskatt	7
2.2 Flygskattens omfattning	7
2.3 Andra länders beskattning av flygresor.....	8
2.4 Befintliga avgifter.....	8
2.5 Flygskatten – ett helhetsperspektiv	9
2.5.1 Fördelar.....	9
2.5.2 Nackdelar	10
2.6 Miljö.....	11
2.6.1 Alternativa transportmedel.....	12
3. Metod.....	13
3.1 Sekundärdata.....	13
3.2 Primärdata	13
3.3 Utformning av enkäter.....	14
3.4 Utformning av intervjufrågor	15
3.5 Val av intervjuföretag.....	15
4. Teoretiska utgångspunkter.....	16
4.1 Priskänslighet och efterfrågan	16
4.2 Attraktivitet	19
4.3 Rörlighet.....	20
5. Empiri och analys – aktörer inom turismbranschen	22
5.1 Reaktionen angående utformningen av flygskatten	22
5.2 Påverkan	23
5.2.1 Pris och efterfrågan.....	23
5.2.2 Miljöaspekten och alternativa transportmedel	25
5.2.3 Regionens attraktivitet.....	26
6. Enkätrespondenternas inställning till flygskatten – empiri och analys	30
6.1 Medvetenhet och föreställningar i olika segment.....	30
6.2 Påverkan hos utländska turister.....	31
6.3 Kan Danmark komma att bli ett alternativ för svenskarna?.....	31
6.4 Miljöförbättring	32
6.5 Andra transportmöjligheter	33
7. Slutdiskussion	34
8. Reflektion	36
9. Källförteckning.....	37
10. Bilaga 1; Enkät	39

1. Introduktion

I vårt introduktionsavsnitt tar upp vårt syfte samt frågeställningar som vi kommer att undersöka. Avsnittet innehåller även avgränsning, källkritik och disposition.

De flesta klimatförändringar vi kan se idag orsakas av växthuseffekten. Översvämningar och is som smälter till följd av varmare klimat är varningssignaler som vi bör ta allvarligt på. Då förbränning av fossilt bränsle bidrar till växthuseffekten kan en flygskatt ses som ett led till att man börjar ta ansvar för de utsläpp som görs.

Flyget är det transportmedel som idag är helt befriat från bränsleskatt i Sverige. Andra transportmedel betalar både energiskatt och koldioxidskatt på sitt bränsle. Flyget är det transportmedel som förstör klimatet mest, ändå subventionerar staten detta.¹ Om man inte inför åtgärder för att minska klimatpåverkan även för flyget kommer det att leda till att andra sektorer tvingas på höga kostnader eftersom kostnaderna bli högre för att nå miljömålen.²

Som det ser ut idag går staten miste om sju miljarder kronor per år då flyget är undantagen koldioxidskatt. En flygning mellan Stockholm och London skulle med en koldioxidskatt på 91 öre per kilo koldioxid kosta passageraren 700 kronor vilket kan jämföras med den föreslagna flygskatten på 98 kronor.³

Regeringens förslag på att införa en flygskatt ska begränsa resandet med flyg och få resenärer att välja miljövänligare alternativ. Ur miljösynpunkt kan man se att en tur- och retur flygresor till Thailand påverkar miljön lika mycket som en genomsnittlig bilkörning i tre till sex år, uträknat per passagerare.⁴

Flygskatten är ett förslag från den socialdemokratiska regeringen från år 2005, och innebär att en skatt tas ut på transporterade passagerare på alla inrikes- och utrikesresor. Förslaget grundas på att aktörerna på flygmarkanden inte har tagit sitt ansvar för den del utsläpp som skett vid flygningar.⁵

¹ Svensson-Smith, Karin. *Flygskatten ska angripa klimatförstörelsen*. Södermalands Nyheter. www.mp.se 2006-07-15

² Svenska naturskyddsföreningen, remissinstans. www.snf.se/pdf/remisser/rem-20060125.pdf

³ Svensson-Smith, Karin. *Flygskatten ska angripa klimatförstörelsen*. Södermalands Nyheter. 2006-07-15

⁴ Svensson-Smith, Karin. *Sanningen om flyget*. Smålandsposten. www.mp.se 2006-03-15.

⁵ *Prop. 2005/06:190, Proposition 6 april, 2006* Finansdepartementet. Sid. 26ff.

Inom detta område är vi intresserade av vilka attityder och föreställningar aktörer på marknaden och allmänheten kan ha. Detta intresse började redan i början på detta år, 2006, då ämnet berördes mycket i media. Ämnet har resulterat i diskussioner och debatter kring för- och nackdelarna med en flygskatt samt hur den är utformad.

Vi vill här passa på att tacka alla intervjupersoner som har bidragit till vår kandidatuppsats.

1.1 Syfte och frågeställning

Vårt syfte med vår kandidatuppsats är att undersöka vilka inställningar som kan finnas hos potentiella flygresenärer om en ny flygskatt skulle komma att införas. Fokus kommer att läggas på resenärers priskänslighet och vad som kan komma att hända om efterfrågan minskar på grund av flygskatten för transporterade passagerare. Hur resenärer kan komma att reagera på flygskatten och vad deras aktion mot flygresandet kan bli är något som vi kommer att analysera. Då det diskuterats mycket kring flygskatten och dess påverkan i media kan detta ha gett resenärerna en bild på vad som kan komma ske. Vi är även intresserade att undersöka hur olika flygbolag, resebolag, turismnäringen och resenärer påverkas av flygskatten om denna kommer att införas. Detta syfte mynnar ut i vår frågeställning som är:

- Vilka inställningar finns hos aktörer inom turismbranschen?
- Vilka föreställningar och medvetenhet finns hos potentiella resenärer?

1.2 Avgränsning

Vi har valt att undersöka inställningarna av att en ny passagerarskatt kan komma att införas. Vi kommer inte att fokusera på diskussioner och förslag på bränsleskatt då detta ligger utanför vårt område. Handelsrättsystem för utsläppsrätter kommer inte heller i större utsträckning att behandlas i vår uppsats men kommer att nämnas. Hur processen med skatt på flygresor har sett ut genom lagstiftningsprocessen kommer inte att presenteras utan vi kommer att utgå från regeringens förslag i propositionen för skatt på flygresor. Vi har också avgränsat oss genom att endast fokusera på allmänhetens attityder och föreställningar i västra Skåne eftersom det är där enkäterna har blivit utdelade.

1.3 Källkritik

Vi har i stor omfattning tagit del av fakta om skatt på flygresor som redovisas i bakgrundsavsnittet från promemoria och proposition för skatt på flygresor vilket vi anser vara en tillförlitlig källa då den hanteras på regeringsnivå och är offentlig för alla att ta del av. Då vi använt oss av tidningsartiklar för att belysa flygskattens för- och nackdelar har vi haft i åtanke att de är bearbetade av författarna samt att intervjupersonerna oftast har en politisk förankring.

I teoriavsnittet presenterar vi material från litteratur och offentliga utredningar. Litteraturen vi använt oss av anser vi är relevanta till vår uppsats, men det är dock viktigt att ha i åtanke att dessa inte behöver stämma in med våra värderingar. Detta kommer i så fall att presenteras i reflektionen där våra egna attityder kommer att presenteras.

1.4 Disposition

Efter vårt introduktionskapitel kommer ett bakgrundskapitel som tar upp fakta som läsaren kan ha till hjälp för vidare läsning som till exempel att ta del av hur en skatt fungerar, hur flygskatten ser ut och på vilka grunder den har tagits fram. Följande avsnitt är metod där de metoder som vi har valt att använda gällande intervjuer och enkäter kommer att presenteras. Som kapitel fyra i vår uppsats kommer ett teoriavsnitt som presenterar relevant teori som ligger inom ramen för vår undersökning. Följt av teoriavsnittet kommer två empirikapitel som även innehåller analyser. Det första behandlar fem olika aktörers inställningar till flygskatten och vilka effekter den kan komma att få. Det andra empirikapitlet innehåller enkätrespondenters inställningar till flygskatten. Där efter kommer en diskussion där vi besvara vår frågeställning samt andra centrala delar som vi tagit upp. Slutligen presenteras ett reflektionsavsnitt som behandlar våra egna tankar kring ämnet.

2. Bakgrund

Avsnittet tar upp hur skatten är uppbyggd, flygskattens omfattning, andra länders flygskatter, befintliga flygskatter idag och till sist ett kapitel som belyser flygskattens för- och nackdelar.

2.1 Flygskatt, en punktskatt

Flygskatten som kan komma att införas är en punktskatt, vilket innebär att den är en speciell konsumtionskatt. Till skillnad från mervärdesskatten, momsens, så är punktskatterna uppbyggda så att den inte ska drabba den slutliga konsumenten,⁶ utan ska bäras av exempelvis ett flygbolag. Detta kan ändå komma att innebära att den slutliga konsumenten ändå drabbas eftersom då flygbolaget kan höja priset för att lägga på skatten och på så sätt få ersättning från kunden genom biljettpriset.⁷

Flygskatten kan komma att inbringa ytterliggare pengar till statskassan eftersom biljetten blir dyrare och momsens idag ligger på 6 % för inrikesresor.⁸

2.2 Flygskattens omfattning

Flygskatten på transporterade passagerare innefattar de passagerare som reser från en svensk flygplats med ett flygplan som får lov att transportera fler än tio passagerare.⁹ En orsak till att det kan komma att införas en skatt på flygresor är för att det är det transportmedel som ökar snabbast. Då skatten är utformad på transporterade passagerare innebär detta att skatten tas ut på det antal passagerarplatser som utnyttjas i ett flygplan.¹⁰ Undantagen här är till exempelvis ambulansflyg, flygplan inom förvarsmakten och skolflyg.¹¹ Undantag finns också för passagerare som reser till flygplatser inom så kallade stödområden. Flygskatten kommer inte att beröra barn som är under två år, transitpassagerare samt fraktflyg.¹² Varför det föreslås om undantag för stödområde är för att de är lokaliserade på så sätt att de är beroende av flygtrafik samt för att regionerna ska stimuleras till utveckling.¹³ Flygskatten beräknas på transporterade passagerare. En passagerarskatt innebär som tidigare nämnt att skatten

⁶ Smiciklas, M, Jakobsson, O. (1997). *Skatterätt – en introduktion*. Lund: Studentlitteratur.

⁷ Smiciklas, M, Jakobsson, O. (1997). *Skatterätt – en introduktion*. Lund: Studentlitteratur.

⁸ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet.

⁹ *Prop. 2005/06:190, Proposition 6 april, 2006* Finansdepartementet. Sid. 30.

¹⁰ *Prop. 2005/06:190, Proposition 6 april, 2006* Finansdepartementet. Sid. 26ff.

¹¹ *Frågor och svar om miljöskatt*. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/3485/a/59514> (Läst 2006-04-17)

¹² *Prop. 2005/06:190, Proposition 6 april, 2006* Finansdepartementet. Sid. 30ff.

¹³ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet. Här presenteras även de stödområden som är undantagen skatt.

beror på antalet passagerarplatser som utnyttjas i ett flygplan till skillnad mot en sätesskatt som beräknas på flygplanets alla säten även de som inte transporterar passagerare utan går tomma under en flygning.¹⁴

Flygskatten kommer att innebära en kostnad för flygföretagen. Summan per transporterad passagerare inom Europa kommer att ligga på 94 kronor samt 188 kronor för en transporterad passagerare utom Europa från en svensk flygplats.¹⁵ Statistik visar på att denna skatt kan komma att ge 1,44 miljarder i bruttointäkter om året¹⁶.

2.3 Andra länders beskattning av flygresor

Det finns redan flera länder i Europa som infört en flygskatt. 2005 införde Frankrike en passagerarskatt, dock är denna skatt är öronmärkt så att de kan stödja den regionala flygmarknaden.¹⁷ FN:s generalsekreterare Kofi Annan hyllade Frankrikes initiativ och uppmanade andra länder att göra samma sak.¹⁸ Norge ökade sin befintliga flygskatt under 2006,¹⁹ medan Danmark beslutade om att avskaffa sin flygskatt på passagerare under 2007. Under tiden har de sänkt skatten till 37,50 danska kronor, en halvering av skatten 2006.²⁰

2.4 Befintliga avgifter

Andra befintliga avgifter som finns idag inom flyget är till exempel en bulleravgift som flygplatser får betala. Det är en avgift för de skador som påverkas av buller från flygplatsen som exempelvis går till att förebygga fastigheter med bullerisolering. En annan avgift som påverkar de statliga flygplatserna är en landningsavgift som är avgasrelaterad.²¹

¹⁴ *Prop. 2005/06:190, Proposition 6 april, 2006* Finansdepartementet. Sid. 26ff.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet

¹⁷ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet.

¹⁸ Karin Svensson Smith. "Flygskatt behövs" 2006-04-19 Tillgängligt:

http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=89&number=87702 (Läst 2006-11-08)

¹⁹ Svensson-Smith, Karin. *Sanningen om flyget*. Smålandsposten. Tillgänglig

http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=89&number=84810, (Läst 2006-03-15).

²⁰ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet.

²¹ *Ibid*

2.5 Flygskatten – ett helhetsperspektiv

2.5.1 Fördelar

Flyget är det transportmedel som ökar snabbast och bidrar mest till växthuseffekten. För att minska klimatteffekterna har regeringen föreslagit en flygskatt.²² Flygresan bidrar dubbelt så mycket till växthuseffekten som en tåg- eller bussresa. Miljöpartiet tycker till exempel, enligt Skånes fria tidning, att en bränsleskatt eller handel med utsläppsrätter vore bättre än en flygskatt, men är för tillfället omöjligt att införa. En bränsleskatt skulle kunna medföra att flygplanen ekonomitankar i ett land som inte har någon skatt och handelssystemet med utsläppsrätter är under utredning inom EU, men till dess menar Miljöpartiet enligt Skånes fria tidning att det är viktigt att Sverige tar sitt ansvar för flygets miljöeffekter.²³

Tidigare hade Sverige en koldioxid beskattning på flygbränsle som var 1kr/kg bränsle. Det fanns också beskattning på 12kr/kg kolväten och kväveoxider. Detta var något som bortskaffades när Sverige gick med i EU. Landningsavgiften som fortfarande finns kvar går inte till att hantera miljöpåverkan utan till Luftfartsverket.²⁴

I Sydsvenskans artikel ”Flygskatt behövs” av Karin Svensson Smith kan man läsa att flyget är det transportmedel som orsakar mest skador på miljön.²⁵ Genom att använda sig av en flygskatt anser Larsolov Olsson, naturvårdsverkets enhet för trafikmiljö, enligt Dagens Nyheter att detta kan reducera miljöpåverkan och vara ett incitament till att välja andra alternativ till flyget. Idag finns det redan inrikeslinjer som har alternativa tågförbindelser. Handel med utsläppsrätter kan dock komplettera skatten men endast utsläppsrätter leder till att flygbolagen kan köpa sig fria.²⁶

Enligt Sveriges Television har samhällsdebatter tagit upp risken av att flygbranschen kan komma att förlora arbetstillfällena. Förespråkarna för flygskatten anser att de jobben

²² Prop. 2005/06:190, Proposition 6 april, 2006 Finansdepartementet. Sid. 26ff.

²³ Björkqvist, Klara. *Flygskatt ska få resenärer att välja miljövänligare alternativ*. Skånes fria tidning. 2006-02-05 Tillgänglig www.skanes.fria.nu/modules.php?name=News&file=article&sid=6348 - 15k (Läst 2006-11-05)

²⁴ Axelsson, Svante. *Skatteväxling för en friskare natur*. 2000. Tillgänglig www.snf.se/pdf/rap-skattevaexling2000.pdf (Läst 2006-11-06)

²⁵ Karin Svensson Smith. *”Flygskatt behövs”* 2006-04-19 Tillgängligt: www.sydsvenskan.se/opinion/aktuellafragor/article15402.ece (Läst 2006-11-08)

²⁶ Larsolov Olsson i: Karin Thurfjell. *”Endast flygskatt får ner utsläppen”* 2006-01-04 Tillgängligt: www.dn.se/Dnet/jsp/polopoly.jsp?d=678&a=510587&prevoiusRenderTyp=6 (Läst 2006-11-08)

som kommer att gå förlorade i flygbranschen på grund av sänkt efterfrågan kommer att skapa nya jobb i andra transportnäringar.²⁷

En annan fördel med flygskatten är att den kan komma att inbringa 1,44 miljarder kronor i bruttointäkter per år till statskassan.²⁸

2.5.2 Nackdelar

Den negativa sidan av flygskatten har påpekats i media och det har kommit in många remissinstanser från olika myndigheter och företag som har åsikter om huruvida skatten ska utformas, när den ska införas och om den ska införas överhuvudtaget.²⁹

Många av reaktionerna har varit angående det eventuella passagerarflödet från Sturup och Ängelholm till Kastrup om flygskatten införs. Researrangörer och flygbolag hotar exempelvis med att minska avgångar och kanske till och med lägga ner tänkta linjeplaner eller flytta över sundet till Kastrup istället för att undgå skatten.³⁰ Enligt Expressen ser Lennart Björk, flygplatschef på Sturup, att skatten kommer att medföra stora konsekvenser för Sturup om denna övergång sker. Det kan bli fråga om att chartervolymerna kommer att minska till hälften vilket betyder en minskning av 30 % av passagerare på Sturup.³¹ En anledning till varför flygbolag och resebolag flyttar sina flygningar från södra Sverige till Kastrup anser finansministern Pär Nuder, enligt Helsingborgs Dagblad, istället beror på att Öresundsbron har gjort den enklare att ta sig över till grannlandet.³² Sturups marknadschef, Bertil Månsson, enligt Sydsvenskan, ser inte heller någon bra anledning för flygbolag och resebolag att flytta sina flygningar till Kastrup, eftersom den danska flygplatsen har högre start och landningsavgifter. Dessutom blir det dyrare för resenären att ta sig till Danmark, dyrare med anslutningsresor och parkeringsavgifter. Trafikunderlaget är dock annorlunda och det finns mer än dubbelt så många tänkbara resenärer på Själland jämfört med Skåne.³³

²⁷ Holmertz, Karin. Flygskatten kritiserad från flera håll. 2006-07-05 Tillgänglig svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=45996&a=620426 (Läst 2006-11-05)

²⁸ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet

²⁹ *Prop. 2005/06:190, Proposition 6 April 2006* Finansdepartementet.

³⁰ Challis, Peter. *Resebranschen flyr till Köpenhamn*. Helsingborgs Dagblad, 2006-04-28

³¹ Lennart Björk i: Hansson Lennart. *Flygskatt hotar hundratals jobb på Sturup*. Expressen. 2006-03-10

³² Pär Nuder i: Challis, Peter. *Resebranschen flyr till Köpenhamn*. Helsingborgs Dagblad, 2006-04-28

³³ Bertil Månsson i: Fagerström, Anders. *Högre pris hindrar inte flytt till Kastrup*. Sydsvenskan. 2006-04-16

Andra reaktioner som har uppstått är till exempel att skatten kommer att ha konsekvenser som gör att biljetterna blir dyrare och utbudet kommer att minska.³⁴ Flygskatten kommer enligt SIKÅ (Statens Institut för Kommunikationsanalys) att resultera i höjda biljettpriser då flygbolagen de senaste åren sänkt sin vinstmarginal och därför inte har råd att ha kvar samma biljettpris när skattekostnaden tillkommer.³⁵

Reaktionerna gäller även så som Christian Clemens på Fritidsresor, enligt Expressen, påpekar att skatten är utformad så att charterpassagerare får betala dubbelt så mycket som inrikesresenären. Detta anser Christian Clemens är fel eftersom charterplanet nästan alltid är fullt till skillnad från reguljärflyget, då det blir mindre utsläpp per passagerare.³⁶

2.6 Miljö

Transporter av gods och människor ökar hela tiden vilket medför påverkningar på både natur, hälsa och klimat.³⁷

Flygskattens huvudanledning är att begränsa flygandet och istället välja mer miljövänliga transportmedel. Flyget är det transportmedel som ökats mest de senaste åren och har idag en årlig ökning på 4 procent. I jämförelse med buss eller tåg så påverkar en flygresa växthuseffekten dubbelt så mycket.³⁸ Inrikesflyget bidrar med 10 % av transportsektorns totala växthuseffekt i Sverige. Flygets klimateffekt består av cirka en tredje del koldioxidutsläpp. Resten är kväveoxider och vattenånga som också påverkar växthuseffekten speciellt på hög höjd.³⁹

De gaser som bland annat finns i troposfären har till uppgift att absorbera och reflektera de värmestrålar som jordytan skjuter ifrån sig. När vi producerar mer av dessa så kallade växthusgaser blir resultatet att värmen inte absorberas utan istället reflekteras en större mängd vilket leder till förhöjd temperatur på jorden. Det finns gaser som påverkar klimatförändringen vilka bland annat är koldioxid, metan, dikväveoxid och

³⁴ Pålsson, Margareta m.fl. *Flygskatten ett hot mot skånska välfärden*. Helsingborgs Dagblad. 2006-04-28

³⁵ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet

³⁶ Boström, Håkan, *Fler nedlagda flyglinjer*. Expressen. 2006-03-21

³⁷ Ibid. Sid. 35.

³⁸ Björkqvist, Klara. *Flygskatt ska få resenärer att välja miljövänligare alternativ*. Tillgängligt:

<http://www.fritidningen.se/modules.php?name=News&file=article&sid=6348> 2006-02-05

³⁹ Friström, Anders. Flygskatt för klimatet. Sveriges Natur, Nr 3 2006. www.snf.se(2006-06-14)

flourföroreningar där koldioxiden är den gas som bidrar mest. Det största utsläppet av koldioxid sker vid förbränning av fossilt bränsle.⁴⁰ Flygplan går på antingen flygfotogen eller flygbensin. Till skillnad från andra transportmedelsbränsle är dessa varken belagda med punktskatt eller mervärdesskatt.⁴¹ Transportmedel påverkar även klimatet när det gäller temperatur, nederbörd och vindar.⁴²

2.6.1 Alternativa transportmedel

I SIKAs utredning om *Flygskattens effekter* har det gjorts beräkningar för att se om koldioxidutsläppen minskar när man väljer att avstå från flyget och väljer ett annat transportmedel. Vid jämförelse mellan inrikesflyg, bil, buss och tåg är det flyget som orsakar det största utsläppet (undantag från bil med endast föraren). För att se skillnaden kan man visa på att tåget släpper ut 0,03 kg koldioxid per personkilometer medan inrikesflyget släpper ut 0,156 kg per personkilometer. Vi kan således se att koldioxidutsläppen kommer att minska vid val av miljövänliga transportmedel.⁴³

Räckvidden av människors resande har ökat de senaste 100 åren. Vi använder oss av allt snabbare transportmedel som tåg och flyg i stället för cykel och bil. Idag rör vi oss i genomsnitt 4,3 mil per dag jämfört med 50-talet då vi rörde oss 7 kilometer per dag. Räckvidden av resandet är dock väldigt ojämnt fördelat på grund av ålder, kön och inkomst.⁴⁴

⁴⁰ Ammenberg, J. (2004). *Miljömanagement*. Lund: Studentlitteratur. Sid. 34.

⁴¹ Skatt på flygresor *Promemoria 22 december 2005* Finansdepartementet.

⁴² Ammenberg, J. (2004). *Miljömanagement*. Lund: Studentlitteratur. Sid. 34.

⁴³ SIKA pm, 2006:2, Flygskattens effekter

⁴⁴ Frändberg, L. Thulin, E. Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling – Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur. Sid. 39.

3. Metod

Metodavsnittet visar vilken data vi använt oss av och hur vi har utformat våra enkäter, intervjufrågor och val av intervjuföretag samt respondenter.

3.1 Sekundärdata

I början av vårt arbete använde vi huvudsakligen processdata som uppkommer genom upprepade handlingar i vårt samhälle. Främst var det genom tidningsartiklar, annan media och lagförslagsdebatter som fängade vårt intresse för frågan. Processdata måste man vara kritisk till eftersom den inte är bearbetad som till exempel en forskarrapport och förekommer inte alltid i skriftlig form utan kan även vara i bildlig eller språklig form.⁴⁵

Därefter fördjupade vi oss i mer forskningsdata och tog del av andra rapporter skrivna av forskare. Det som är viktigt att tänka på när man tar del av sekundärforskning är att man själv måste bedöma värdet av relevans och pålitlighet. För att kunna jämföra primär- och sekundärdata har vi också använt oss av statistikmaterial som presenterats i offentliga utredningar.⁴⁶ De offentliga utredningarna vi använt oss av som empiriskt material har huvudsakligen varit från SIKA samt förslag och remisser om flygskatten.

3.2 Primärdata

När vi beslutade oss för vilka undersökningsmetoder vi skulle använda oss av stod vi mellan valet av kvantitativ och kvalitativ data. För att infria uppsatsens syfte har vi använt oss både av en kvantitativ och en kvalitativ undersökning. Den kvantitativa datainsamlingen skedde med enkäter medan den kvalitativa metoden bestod av intervjuer.

Kvantitativa och kvalitativa metoder har båda sina för- och nackdelar. Den kvantitativa metoden resulterar i en förklaring, en jämförbarhet och kan påvisa det gemensamma och genomsnittliga medan den kvalitativa metoden påvisar mer en förståelse, en fullständighet och ett avvikande eller en unikhet.⁴⁷

⁴⁵ Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Kap 5. Lund: Studentlitteratur.

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Ibid.

3.3 Utformning av enkäter

Vi har valt att utforma enkäter med slutna svarsalternativ. Detta innebär att den svarande får välja mellan givna svarsalternativ, vilket underlättar bearbetningen av svaren. Eftersom svarsalternativen inte kan ha med alla tänkbara möjligheter har vi i vissa fall lagt till svarsalternativet ”kommentar”.⁴⁸

Vid utformandet av våra enkäter kunde vi reducera våra frågor till just det vi var intresserade av. En enkät medför att vi kan ställa exakt samma frågor till ett av oss bestämt antal människor. Personerna som svarade på enkäterna var minst 15 år och max 75 år då vi antar att det är de segmentet som har mest erfarenhet kring flygresande. Tillvägagångssättet som användes vid utdelandet av enkäterna kan beskrivas som både slumpmässigt och icke-slumpmässigt urval.⁴⁹ Vi har både valt att dela ut enkäterna i Helsingborg och Lunds centrum men också delat ut dem till bekanta som i sin tur delat ut dem vidare till bekant, arbetsplatser och dylikt. De som valt att inte fylla i enkäten har vi inte sett som ett bortfall utan bara delat ut till nästa tills alla hundra enkäterna var ifyllda. Vårt urval är inte representativt då resultatet bara representerar en grupp i en speciell stad vid en viss tidpunkt.

Deltagandet har varit anonymt och varje enkät har istället markerats med plats, datum och respondent id. Materialet behandlades sedan i SPSS och Excel för att konstruera tabeller som gör det lättare för läsaren att se sammanställningarna av svaren.

Undersökningen med hjälp av enkäterna har varit helt på frivillig basis. Eftersom enkäterna går ut på att undersöka attityder till flygskatten är det antagligen så att fler personer som är intresserade av frågeställningen valt att medverka, vilket leder till att man inte kan dra slutsatser som rör en större population.⁵⁰

När det gäller enkätsvaren är vi medvetna om att resultatet inte representerar allmänhetens bild utan endast är en ögonblicksbild. Hade vi gjort en liknade undersökning är vi medvetna om att resultatet hade kunnat bli annorlunda på grund av

⁴⁸ Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Kap 5. Lund: Studentlitteratur.

⁴⁹ Dahmström, K. (2000) *Från datainsamling till rapport – att göra en statistisk undersökning*. Sid. 195

⁵⁰ Ibid

andra åsikter. Platserna där vi valt att dela ut enkäterna och utformningen av enkäterna kan också ha påverkat resultatet.

3.4 Utformning av intervjufrågor

När vi har utformat våra intervjufrågor har vi däremot använt oss av öppna svarsalternativ. Detta innebär att den svarande får formulera sina svar själva vilket kan leda till att andra tankar och aspekter kan komma fram.⁵¹

Vi valde att först genomföra de kvalitativa undersökningarna för att genom dem få förslag på frågeställningar. Utifrån det var det lättare att utforma och bestämma hur vi skulle samla in kvantitativ data.⁵²

3.5 Val av intervjuföretag

Vi har valt att intervjua fem stora aktörer inom turismbranschen. Aktörerna är följande: Malmö Aviation, SAS, Luftfartsverket och Svensk Turism samt MyTravel. Flygbolagen och Luftfartsverket (Sturups flygplats) har vi valt eftersom vi anser att dessa aktörer kommer att bli påverkade av flygskatten. Svensk Turism har vi valt för att få ett bredare turismperspektiv. MyTravel valdes för att kunna undersöka ett resebolags inställningar till flygskatten. De personer vi har intervjuat har varit personer inom branschen som har mycket kunskap inom det område vi vill undersöka. Vi valde att intervjua några nyckelpersoner i andra städer som vi inte hade möjlighet att träffa personligen på grund av vart vi befinner oss i landet. De flesta svarade på ställda skriftliga frågor förutom en intervjuperson som vi hade ett möte med på Sturups flygplats.

I intervjuerna har ett flertal företag själva svarat på skriftliga frågor. Där har personerna haft mer tid att tänka över sina svar och kan ha lett till mer välutvecklade svar vilket man bör ha i åtanke. På ett av företagen har vi dock utfört intervjun på plats, vilket gjort att en större diskussion har uppstått. Det är även relevant att tänka på att intervjuinnehållet i de skriftliga svaren kunde ha varit annorlunda om intervjuerna skett personligen. Men då detta inte var möjligt från vår sida på grund av vart vi är lokaliserade frågade vi nyckelpersoner inom ämnet om de skulle kunna tänka sig att ställa upp på en telefonintervju eller svara på frågor skriftligen om de hade tid och möjlighet till detta.

⁵¹ Körner, S, Wahlgren, L. (1998). *Statistiska metoder*. Lund: Studentlitteratur. Sid. 9.

⁵² Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur. Kap 5.

4. Teoretiska utgångspunkter

Våra teoretiska utgångspunkter bestämdes efter vår kvalitativa insamling. Under våra intervjuer framkom det att svaren handlade mycket om priskänslighet, efterfrågan, attraktivitet och rörlighet vilket gjorde att vi fördjupade oss inom dessa ämnen.

4.1 Priskänslighet och efterfrågan

Frågan om skatten kommer att begränsa flygandet kan bero på olika faktorer som till exempel priskänslighet och efterfrågan. Priskänsligheten varierar mellan de olika kundsegmenten. Olsson och Skärvard (2003) beskriver det tre varianter av priskänslighet.⁵³ Den första gruppen är de kunder som är helt prisorienterade och tar sina beslut efter enbart priset, den andra gruppen bryr sig mer om värdet och mindre om priset, den tredje gruppen är mer ute efter ett partnerskap och siktar efter långa relationer där priset bara är en liten del. Med denna bakgrund är det oftast de kunder med en sämre ekonomi som tenderar att vara mer priskänsliga. För att mäta hur priskänsligt ett kundsegment är vid en prisändring kan man genom att mäta efterfrågans priselasticitet se hur efterfrågan kommer att förändras. Om efterfrågan förändras mycket vid en prisändring kallas detta för en elastisk efterfrågan vilket i sin tur betyder en hög priskänslighet hos kunden samt om förändringen är obetydlig kallas det för en oelastisk efterfrågan.⁵⁴

Det finns många faktorer som påverkar konsumentens köpbeteende. I köparens ”svarta låda” finns det fyra faktorer; kulturella-, sociala-, personliga- och psykologiska faktorer, där de kulturella faktorerna har den största påverkan i beslutsprocessen. Dessa faktorer innehåller de uppfattningar, grundvärderingar och beteende som en person har med sig från sin uppväxt som till exempel religion, nationalitet, utbildning och inkomst. Sociala faktorerna påverkar konsumentens beteende genom att andra människor i din omgivning som till exempel familj, vänner men också en strävan efter att tillhöra en annan referensgrupp. De personliga faktorerna innefattar exempelvis ålder, vilken fas i livet man befinner sig i, vilket yrke, livsstil och hur den ekonomiska situationen ser ut. Köpbeteendet påverkas även av psykologiska faktorer som motivation, varseblivning, vad man lärt sig tidigare och uppfattningar samt attityd. Köpbeteendet påverkas inte

⁵³ Olsson, J, Skärvard, P. H. (2003). *Företags Ekonomi 100*. Malmö: Liber ekonomi. Sid. 274

⁵⁴ Ibid.

bara av dessa faktorer utan det är också stor skillnad på beteendet när det gäller billigare och dyrare inköp, oftast lägger man ner mer tanke på ett dyrare inköp.⁵⁵

Ett företag måste arbeta fram en konkurrensstrategi för att kunna positionera sig gentemot konkurrenterna. En av de tre vanligaste strategierna är att vara kostnadsledande vilket innebär att man har det lägsta priset på produkten/tjänsten. Man kan också ha en differentierad strategi där man särskiljer produkten/tjänsten från konkurrenten och den sista strategin är att man fokusera sig på ett bestämt eller ett få antal segment.⁵⁶

Motiv till resandet och hur man uppför sig beror på sociala och ekonomiska aspekter. Ålder, kön, inkomst, yrke och storlek på familj har inverkan på hur ofta man reser, om man reser själv eller med ett sällskap, hur långt innan man bokar biljetten och hur mycket man är beredd att betala. De två största segmenten av flygresenärer är affärsresenärer och fritidsresenärer. Skillnaden mellan de två segmenten är exempelvis att affärsresenären oftast inte betalar sin resa själv vilket fritidsresenären gör. Andelen av de olika segmenten varierar på olika rutter, olika länder och vid olika tidpunkter. En av de största faktorerna som påverkar efterfrågan är priset på flygresan och resenärens inkomst.⁵⁷

Priset har en stor effekt på flygresandet. Konsekvenserna av en höjning av biljettpriser kan också räknas ut med hjälp av priselasticitet. (priselasticitet = ändrad efterfrågan i % / ändrat biljettpris i %).⁵⁸

Om priselasticiteten blir 1 betyder det att företagets lönsamhet blir den samma då de kvarvarande kunderna betalar det högre priset vilket ersätter de avhoppade kunderna. Desto högre minustalet blir betyder det att priskänsligheten hos kunden är hög. Det kan vara olika orsaker som bestämmer priselasticiteten. Priskänsligheten är oftast lägre då produkten/tjänsten är av hög kvalitet, unika eller svåra att få tag på.⁵⁹ Skillnaden när man gör uträkningen här att elasticitet talet blir alltid negativt eftersom pris och efterfrågan går i motsatt riktning, om biljettpriset höjs förmodas efterfrågan att minska.

⁵⁵ Kotler.P. (2002). *Principles of marketing*. London: Prentice-Hall. Kap. 6.

⁵⁶ Ibid. Kap. 12.

⁵⁷ Doganis, R. (2002). *Flying off course, the economics of international airlines*. London: Routledge.

⁵⁸ Ibid. Sid. 180.

⁵⁹ Kotler, P, et al . (2003). *Marketing for hospitality and tourism*, New Jersey: Pearson Education. Sid. 457.

Varje flygning innehåller ofta olika prisklasser och därmed olika priskänsliga kunder. Det är därför viktigt för flygbolagen att ha kunskap om de olika segmentens priselasticitet. Skall man till exempel höja biljettpriset kan man med hjälp av priselasticitetsberäkningar komma fram till hur mycket man kan höja i varje segment utan att resenärerna väljer att avstå från resan.⁶⁰

I SIKAs utredning om *Flygskattens effekter* har SIKA med hjälp av en analysmodell (SamPers) räknat ut korspriselasticiteten på hur mycket flygresorna skulle minska på grund av flygskatten och vilka alternativa transportmedel som skulle användas. I beräkningarna har de använt en priselasticitet på -0,20 för tjänsteresor och -1,0 för privatresor. Resultatet visar att skatteeffekten kommer att leda till 2,4 procent minskning av inrikes och utrikesresorna i Sverige, där majoriteten avser privatresor. Vi kan också se att till exempel inrikesresandet visar beräkningarna att skatten kommer att betyda en minskning av 154 000 flygresor vilka ersätts med 82 000 bilresor, 14 000 bussresor samt med 25 000 tågresor, vilket då leder till att 33 000 resor inte blir av över huvudet taget.⁶¹

Det har visat sig att biljettpriset kan vara avgörande för ett köp, speciellt för marknadssegment som är priskänsliga. Om biljettpriserna är väldigt lika hos många flygbolag, kanske på grund av hård konkurrens eller på grund av regleringar kommer andra faktorer att spela in i konsumentens köpbeteende.⁶² Flygbolagen har många olika prissättningar. Först och främst har man delat in i första klass, affärsklass och ekonomiklass. I dessa klasser har man sedan utformat ett antal olika biljettformer som alla har olika restriktioner som till exempel hur flexibel biljetten är för ombokning och rabatter. Prissättningen är en viktig del av flygbolagets lönsamhet men ännu viktigare är den totala lönsamheten.⁶³

Vid prissättning av en produkt/tjänst är det viktigt att veta vilket mål man har. Om det sedan tidigare är bestämt vilken positionering ett företag strävar efter och till vilken målgrupp de vill sälja till behöver inte prissättningen bli så svår. Andra målsättningar

⁶⁰ Doganis, R. (2002). *Flying off course, the economics of international airlines*. London: Routledge. Sid. 180.

⁶¹ SIKAs pm, 2006:2, Flygskattens effekter

⁶² Doganis, R. (2002). *Flying off course, the economics of international airlines*. London: Routledge.

Kap. 9

⁶³ Ibid. Kap. 10.

påverkar dock beslutet. Om priset som sätts endast täcker de rörliga kostnaderna blir överlevandet kortsiktigt. Alternativet kan vara att välja ett pris där man får högst vinst eller så sätts priset så lågt som möjligt för att maximera sina marknadsandelar eller det sista som går ut på att ha ett högt pris för att påvisa att varan eller tjänsten har kvalitet. Det är dock i första hand kostnaderna som ska täckas av det tänkta priset, ett pålägg ska därefter ge avkastning. Företaget kan inte helt själva bestämma ett pris, det finns dessutom externa faktorer som har inverkan. Marknaden och efterfrågan styr vad det övre taket för priset kan vara, i slutändan är det ju kunden som bestämmer om priset är skäligt för produkten/tjänsten. En annan extern faktor är konkurrenternas prissättning, det är viktigt att följa upp deras kostnader, priser och erbjudande. Övriga faktorer som måste ha i åtanke är konjunkturen, inflationen och riksdagsbeslut som kan ha betydelse.⁶⁴ Yield management är en prissättningsstrategi som används för att bestämma pris till kunder. Detta gör att kunden får ett pris vid ett tillfälle.⁶⁵ Ett exempel är tågbiljetter som ökar i pris efter hur många kunder som har bokat.

4.2 Attraktivitet

En region får möjligheter till tillväxt när en flygplats finns etablerad i en region. Flygplatsen gynnar inte bara merflödet av människor till regionen utan även av ekonomiska fördelar som genereras. Affärsresenärer och privatresenärer får tillgång till transportmedel som behöver användas för att ta sig vidare till sina destinationer. Jarach (2005) förklarar att fördelarna som regionen kan få beror till stor del på vilka möjligheter som flygplatsen tillsammans med sina aktörer ger till kunderna. Det kan till exempel vara hur variationerna ser ut mellan inrikes- och utrikesflygningar, vilken klass passagerarna reser i, samt vilka andra transporteringsmöjligheter som finns i regionen som kan konkurrera med flygplatsen.⁶⁶

Vad som är viktigt att tänka på är hur olika faktorer på verkar valet av en flygplats hos till exempelvis ett flygbolag. David Jarach har utformat en lista på vilka dessa faktorer kan vara. Några exempel är: tillgängligheten till slot (starttider), hur konkurrensen ser ut

⁶⁴ Kotler, P. (2002). *Principles of marketing*. London: Prentice-Hall. Kap. 16.

⁶⁵ Kimes, E. S (2002) "A Strategic Approach To Yield Management". I: Ingold, A, McMahon-Beattie, U, & Yeoman, I. (ed.) *Yield management – Strategies for the Service Industries*. Sid 4. London: NY; Continuum

⁶⁶ Jarach, D. (2005). *Airport Marketing – Strategies to Cope with the New Millennium Environment.*, Bodmin, Cornwall: MPG Books Ltd. Kap. 1.

på flygplatsen, hur öppettiderna ser ut, samt befintliga flygskatter. Inom flygskatten ges här exempel på start- och landningsavgifter.⁶⁷

En flygplats gör även att transport av gods kan exporteras och importeras till regionen. Då en flygplats har många arbetstillfällen gynnar detta kommunerna i regionen. En flygplats har olika relationer till sina kunder. En av dessa kunder är till exempelvis flygbolagen som en del av flygplatsens värdekedja.⁶⁸

4.3 Rörlighet

Samhället blir allt rörligare. Detta tar form både som en fysisk och virtuell mobilitet. Man vill genom dessa minska avstånden och så snabbt som möjligt nå andra platser. En av orsakerna är den snabba utvecklingen av transport- och kommunikationsteknik de senaste åren. Tekniken har blivit mer tillgänglig, snabbare och dessutom billigare. Idag är det inte bara semestern som präglas av resor utan också det dagliga livet så som arbetslivet kräver resor. Framväxten av ett nätverkssamhälle gör att avståndet har mindre betydelse,⁶⁹ då det består av olika komponenter som gör att flöden uppstår och tid och rum inte har någon betydelse.⁷⁰

Det är dock tiden som avgör rörlighetens omfattning. Individen väljer själv transportmedel beroende på hur mycket tid denne är villig att lägga ner på förflyttningen. Den virtuella rörligheten kan idag ersätta många fysiska resor som till exempel telefon och video konferenser, mail samt sms. Statistik visar att svensken åker på en längre utlandsresa per år. 5% av dem som jobbar veckopendlar till sina jobb och en tredjedel pendlar dagligen till arbete i annan kommun och varje dag gör man ett par resor till och från sin bostad. Nätverken av rörlighet är inte till för alla. Man kan dock befinna sig geografiskt nära men har man inte möjlighet av olika anledningar att koppla upp sig på nätverket är man långt ifrån varandra. Det kan också vara så att tidsbristen gör att man inte rör på sig på grund av det befintliga transportmedlet är för långsamt. Beroende på vilken sorts förflyttning man skall göra fattas det olika beslut kring valet av transportmedel. Utlandsresan är oftast planerad, pendlingen är oftast vanemässig

⁶⁷ Ibid. Sid. 36.

⁶⁸ Jarach, D. (2005). *Airport Marketing – Strategies to Cope with the New Millennium Environment.*, Bodmin, Cornwall: MPG Books Ltd. Kap. 1.

⁶⁹ Frändberg, L. Thulin, E. Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling – Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser.* Lund: Studentlitteratur. Kap.1.

⁷⁰ Barney, D. (2004) *The Network Society.* Camebridge: Polity. Sid. 26f

medan resor på fritiden är mer spontana. Vanemässiga resvanor kan vara svåra att ändra medan spontana och planerade resor är lättare att påverka av till exempel samhället som vill att man ska åka mer kollektivt istället för att ta bilen. På vilket sätt och hur ofta människor förflyttar sig beror oftast på individens önskningar och behov men också på inkomst, livssituation, tillgång till transportmedel, kommunikationsnätverk, var man bor och arbetar.⁷¹

Svensken lägger mycket pengar på sitt resande. Efter boende och mat lägger vi mest pengar på resor och transporter, vilket ger en siffra på 170 miljarder kronor från de svenska hushållen varje år.⁷²

För att samhället ska fungera är det viktigt att människor, material och idéer kan mötas och samverka på bestämda platser. Förflyttningen, både fysiskt och virtuellt är därför livsnödvändigt idag.⁷³

⁷¹ Frändberg, L. Thulin, E. Vilhelmson, B. (2005). Rörlighetens omvandling – Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser. Lund: Studentlitteratur. Kap.2.

⁷² Ibid. Sid.36.

⁷³ Ibid. Sid. 35.

5. Empiri och analys – aktörer inom turismbranschen

Här kommer en presentation om hur fem stora aktörer inom turismbranschen ställer sig till att införa en skatt på transporterade passagerare. Vi har valt att dela upp intervju svaren i olika teman för att få en lättare förståelse för vilka reaktioner som finns i branschen.

Kapitlet är uppbyggt på intervjuer med olika nyckelpersoner i branschen. Vi har varit i kontakt med:

Bengt Roswall, SVP Commercial, Malmö Aviation.

Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB.

Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB.

Bertil Månsson, Business manager, Luftfartverket Sturup.

Per Bergqvist, Ansvarig för flygplanering, MyTravel Northern Europe

5.1 Reaktioner angående utformningen av flygskatten

Vi har tidigare presenterat att flygskatten är utformad på så sätt att den beror på antalet transporterade passagerare. Reaktionen från Svensk Turism angående utformningen är att den är fel. De anser att flygskatten inte motiverar aktörer att använda sig av flygplan som är mer moderna och inte skadar miljön lika mycket. Jonas Morian menar att eftersom flygskatten beror på passagerarantal är den inte ett incitament till att arbeta mot investeringar av miljövänligare flygplan samt att effektivare utnyttja flygplanets kapacitet.⁷⁴ Detta håller även Malmö Aviation med om, då de anser att flygskatten inte motiverar branschen till att arbeta mer miljövänligt.⁷⁵ Idag har redan Luftfartsverket miljöskatt på startavgifterna som är avhängig av utsläpp från avgaser och bullerfaktor. Bertil Månsson anser att detta ger en större genomslagskraft för att flygbolagen ska använda sig av nyare flygplan vilka har bättre teknik som gör att utsläppen minskar, vilket den eventuella miljöskatten inte kommer att bidra med.⁷⁶ SAS anser att flygskattens svaghet är att ett halvtomt flygplan beskattas mindre än ett som är slutsålt och därmed belastar miljö mindre per passagerare. Miljöpåverkan är inte ett nationellt problem utan borde lösas över nationernas gränser, därför kommer EU: s handel med utsläppsrätter bättre att stimulera företag att ta bättre miljöansvar. Handeln skulle medföra att flygbranschen jämfördes med andra branscher och varje satsad krona från företagen kommer till nytta för miljön. SAS ser flygskatten som en åtgärd för att få in

⁷⁴ Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

⁷⁵ Bengt Roswall, SVP Commercial, Malmö Aviation. 2006-04-10.

⁷⁶ Bertil Månsson, Business manager, Luftfartverket Sturup. 2006-05-03.

mer pengar till stadskassan.⁷⁷ Svensk Turism se också handelsrätter som ett bra alternativ då investeringar i ny miljövänligare teknik kan leda till att företag i stället kan tjäna pengar på att sälja sina utsläppsrättigheter. De föreslår vidare att staten i stället investerar i forskning om alternativa flygbränsle.⁷⁸ Luftfartsverket är också positiv till en handel med utsläppsrätter i stället för flygskatten då man menar att varje aktör kommer att ta ett större miljöansvar.⁷⁹ My Travels åsikt i frågan kring utformningen är att om en flygskatt ska införas borde den vara per flygplan och sträcka.⁸⁰

Som miljöpartiet framhåller, se bakgrundskapitlet, måste också flyget ta sitt ansvar för miljöpåverkan men menar dock att flygskatten inte är den bästa lösningen, men att en handel med utsläppsrätter är inte möjlig för tillfället och därför måste man göra något under tiden. I ovanstående presentation kan man se att företagen är engagerade i miljöfrågor och hur man enligt dem på bästa sätt kan minska utsläppen. Det framkommer tydligt att flygskatten inte anses vara den bästa aktionen för att hantera miljöproblemen som finns idag. Flygskatten är inte öronmärkt utan tillfaller stadskassan. Kanske hade fler varit mer motiverade till en miljöskatt om den var riktad mot att minska skador från flyget.

5.2 Påverkan

5.2.1 Pris och efterfrågan

MyTravel, SAS och Malmö Aviation tror eller vet att flygskatten kommer att läggas ovan på det befintliga bilettpriset idag. Detta på grund av att det inte finns någon marginal för kostnaden.⁸¹ När det gäller frågan hur flygskatten kan påverka flygresandet är både SAS, MyTravel, Malmö Aviation överens om att den kan komma att påverka flygresandet. Malmö Aviation och Svensk Turism anser att det är mest privatresenärerna som kan komma att påverkas.⁸² Vidare menar Svensk Turism att flygskatten kan göra så att privatresenärer med låga inkomster måste avstå från resandet vilket kan leda till att flygplan får lyfta med tomma stolar. Främst är det barnfamiljer

⁷⁷ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

⁷⁸ Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

⁷⁹ Bertil Månsson, Business manager, Luftfartsverket Sturup. 2006-05-03.

⁸⁰ Per Bergqvist, Ansvarig för flygplanering, MyTravel Northern Europe 2006-05-09

⁸¹ Bengt Roswall, SVP Commercial, Malmö Aviation. 2006-04-10.

Per Bergqvist, Ansvarig för flygplanering, MyTravel Northern Europe 2006-05-09

Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

⁸² Bengt Roswall, SVP Commercial, Malmö Aviation. 2006-04-10.

Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

och pensionärer som Svensk Turism exemplifierar som låginkomsttagare. En annan faktor som kan komma att ha inverkan på efterfrågan är att utländska turister även drabbas av skatten och kan få en uppfattning om att Sverige är ett dyrt resmål.⁸³ Även My Travel anser att det i huvudsak är barnfamiljer som är mest priskänsliga då skattekostnaden blir högre då den kanske ska betalas för fyra, fem personer. My Travel tror att det kommer att bli en volymminskning av passagerare på grund av skatten som kan påverka bolaget. Samtidigt är man orolig över att skatten kan komma att höjas i framtiden.⁸⁴ SAS tror att flygskatten, som slår hårdast mot familjer kommer att ha den konsekvensen att familjen blir tvingad att avstå från att hälsa på släkt och vänner samt åka på semester med flyg.⁸⁵ Detta skulle då stämma in på teorin om att privatresenärerna är det segment som är mer priskänsligt än affärsresenärerna. Intervjuföretagens tankar om att affärsresenärerna inte kommer att påverkas nämnvärt kan bero på att detta segment oftast inte betalar biljetten själv, men främst på grund av att priset spelar mindre roll då man värderar tjänsten högre. Det vill säga att det är oftast en nödvändighet för affärsresenärer att kunna förflytta sig snabbt vid till exempel ett möte. Enligt Kotler (2002), finns det faktorer som har betydelse vid ett köpbeteende vilket kan leda till förändrad efterfrågan. Skatten är en faktor som påverkar köpbeteendet, genom både inkomst, värderingar och prioriteringar,⁸⁶ vilket kan visa på att det inte bara är priset som har betydelse. Som tidigare nämnt kan det vara så att affärsresenären hade fortsatt resa fast denne betalat resan själv eftersom resandet kan ses som högprioriterat i tjänsten. Enligt Doganis (2002), skiljer sig motiven både mellan och inom grupperna affärsresenärer och privatresenärer.⁸⁷ Både SAS och MyTravel ovan pekar ut barnfamiljer som de mest priskänsliga inom gruppen privatresenärer. Detta kan bero på att familjer kanske måste spara pengar en viss tid för att ha råd med resan och kanske inte reser lika ofta som resenärer som kan ta hänsyn endast till sina egna behov. Genom uträkningar av priselasticitet kan man enligt Doganis (2002) se hur efterfrågan ändras när biljettpriset ökar.⁸⁸ Som tidigare presenterat kan man dela in resenärerna i olika priskänsliga segment, vilket skulle kunna leda till att det blir snedvridet om man lägger på exakt samma summa på affärsresenärernas biljett som privatresenärernas biljett. Det är genom priselasticitetsberäkningar som man kan se

⁸³ Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

⁸⁴ Per Bergqvist, Ansvarig för flygplanering, MyTravel Northern Europe 2006-05-09

⁸⁵ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

⁸⁶ Kotler.P. (2002). *Principles of marketing*. London: Prentice-Hall. Kap. 6.

⁸⁷ Doganis, R. (2002). *Flying off course, the economics of international airlines*. London: Routledge.

⁸⁸ Ibid.

vilken procentuell ökning man kan göra på respektive segment för att inte resenären ska anse att ökningen är för hög och därmed avstå från resandet. Detta kan visa att den procentuella ökningen blir större på en biljett på ett lågprisflygbolag gentemot en affärsbiljett på ett reguljärt flygbolag. De som är vana att betala mindre är kanske mer känsliga för prishöjningar och är antagligen ett segment som har en elastisk efterfrågan. Flygbolag kan inte själva helt uteslutet bestämma sina biljettpriser utan måste ta hänsyn till externa faktorer som, i detta fall, flygskatten. En skatt drabbar dock alla flygbolag lika.

5.2.2 Miljöaspekten och alternativa transportmedel

SAS beräknar en minskning på 10-15 % och att bilen kan komma att bli ett alternativ till flygresandet, vilket inte skulle gynna miljön.⁸⁹ Påståendet att bilen skulle vara ett alternativ anser även Malmö Aviation som dessutom tror att tåget kan komma att bli ett ytterligare alternativ.⁹⁰ Till skillnad från Malmö Aviation tror inte My Travel att det kommer att bli bilen som ersätter flygresandet på grund av höga bensinpriser, utan att priskänsliga segment väljer att stanna hemma istället.⁹¹ I Svensk Turisms svar angående alternativa transportmedel som segment kan tänka sig använda i stället för flyget nämner de att utländska turister kanske inte har ett annat val än flyget på grund av vart Sverige är lokaliserat. De visar samtidigt en uträkning, gjord av Stockholms miljöcenter räknat per passagerarkilometer, att en bussresa mellan Sverige och Spanien påverkar miljön mer än ett flygplan, då flygplanet har hög kabinfaktor. De menar att en miljöförbättring på grund av skatten inte är möjlig då skatten är utformad per passagerare och inte gör skillnad på om planet är halvtomt eller fullsatt samt inte heller om flygplanet är bränslesnålt.⁹² I SIKAs utredning om flygskatten kan man läsa att både bil (undantag om endast förare finns), buss och tåg är alla miljövänligare transportmedel jämfört med flyget, se 2.6.1 Alternativa transportmedel. På kort sikt kan det dock tänkas att flyget påverkar miljön med samma belastning, samtidigt som miljöpåverkan kommer att öka i andra transportsektorer då de valt andra alternativ än flyget. Flyget kommer då att förorena luften lika mycket trots att det finns fler tomma säten. Som Frändberg (2005) påpekar så beror valet av alternativa transportmedel på

⁸⁹ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

⁹⁰ Bengt Roswall, SVP Commercial, Malmö Aviation. 2006-04-10.

⁹¹ Per Bergqvist, Ansvarig för flygplanering, MyTravel Northern Europe 2006-05-09

⁹² Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

både ålder, kön och inkomst.⁹³ Detta kan bidra till att bilen kanske inte är det första alternativet till flyget. Dessutom menar Naturvårdsverket, se 2.5.1 Fördelar, att det inte är säkert att bilen blir det självklara alternativet då det redan idag finns goda tågförbindelser på många inrikeslinjer.

5.2.3 Regionens attraktivitet

Svensk Turism menar att utländska turisternas priskänslighet är stor vid semesterresor. Merkostnaden kan leda till att de väljer alternativa resmål, vilket skulle kunna leda till en ogynnsam utveckling som inte endast berör flygnäringen.⁹⁴ Vid intervju tillfället med Bertil Månsson gav han ett exempel angående utländska turister i relation till miljöaspekten: En utländsk turist som flyger hem från Sydsverige får betala lika mycket skatt för en kort bit över Sverige som om denne skulle ha åkt från Stockholm.⁹⁵ SAS anser att flygskatten bidrar till att Sverige blir mindre attraktivt för turister. Skatten är ett hot mot utvecklingen av besöksnäringen då den är en av de näringar som växer i Sverige och sysselsätter flest personer. Skatten är ett hot mot denna utveckling.⁹⁶ Svensk Turism menar att flygskatten kan leda till konsekvenser för turismbranschen, och andra delar av turism- och besöksnäringen då flyget är det transportmedel som många turister transporteras i. Riskerna kan finnas att produktutvecklingen med lågprisflyg och paketpriser med exempelvis boende och hyrbilar kan komma att minska. Minskningen kan bero på att lågprisflygbolag väljer att etablera sig och expandera i andra länder i stället.⁹⁷ I relation till Danmark som kommer att ta bort flygskatten, kan detta leda till att deras attraktivitet ökar.⁹⁸ Vid frågan om det finns risk för att företag i Skåne kan komma att välja att flytta sina flygningar till Kastrup för att slippa skatten, anser My Travel att det kan finnas stor risk för överflyttning om det finns kostnadsfördelar. Flygskatten kommer enligt My Travel att minska speciellt skånska flygplatsers konkurrensförutsättningar om bolag kommer att välja Danmark i stället. Skattepålägget blir det samma för bolagen men om man lyckas lägga en mindre del på kunden kommer man i en bättre konkurrenssituation.⁹⁹ Malmö Aviation påpekar att flygskatten kommer att medföra en förflyttning av en del av sina charterflygningar från

⁹³ Frändberg, L. Thulin, E. Vilhelmson, B. (2005). Rörlighetens omvandling – Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser. Lund: Studentlitteratur

⁹⁴ Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

⁹⁵ Bertil Månsson, Business manager, Luftfartverket Sturup. 2006-05-03.

⁹⁶ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

⁹⁷ Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

⁹⁸ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

⁹⁹ Per Bergqvist, Ansvarig för flygplanering, MyTravel Northern Europe 2006-05-09

Sturup till Kastrup och den minskade efterfrågan kommer att leda till lägre turtäthet inrikes. Eftersom skatten är lika för alla, anser Malmö Aviation, att alla får samma utmaning, det vill säga att anpassa sig till en ny efterfrågan på flygresor.¹⁰⁰ SAS tänker på samma sätt angående att turtätheten kommer att minska sedan finns möjligheten att sätta in mindre plan. De tror även att Danmarks attraktivitet kommer att öka eftersom ett lågt pris är viktigt för kunden idag vid val av flygbolag. Flygskatten kan också göra så att konkurrensen mellan flygbolagen finns kvar och prisnivån i hela branschen höjs, vilket gör att konsumenterna blir förlorare.¹⁰¹ Svensk Turism menar att det är sannolikt att överflyttning av företag till Kastrup kan inträffa, när det gäller utrikesflyget. Vidare menar Jonas Morian på Svensk Turism, att för de flesta skulle resvägen bli längre men att detta skulle kunna vägas upp mot de lägre priserna. Effekterna blir dock att Sturup kan komma att förlora arbetstillfällen.¹⁰² Då Kastrup ligger nära till Sturup, anser SAS att Sturup kan påverkas av en införd flygskatt.¹⁰³ Bertil Månsson på Luftfartsverket anser att det har betydelse om bolagen använder en svensk eller utländsk flygplats eftersom det genererar mer pengar till regionen genom längre uppehåll. Skatten gör att lågprisflygbolagen inte har lika stor möjlighet att höja sitt biljettpris till exempel på grund av höjt oljepris då skatten höjer biljettpriset mycket i relation till totala biljettpriset. Detta kan vara farligt för turismbranschen eftersom lågprisbolagen kanske istället väljer att flytta utomlands där de kan höja biljettpriset och slippa den extra skatten och därmed tjäna mer pengar.¹⁰⁴

Enligt SAS, kommer en flygskatt att ha stor betydelse för till exempel exportföretag som är belägna i landsorter vilka ofta förutsätter flygförbindelser. På grund av flygskatten kan det bli omöjligt för flygbolagen att ha kvar de antal turer som behövs för företagens verksamhet, vilket i sin tur kan betyda att företagen söker sig efter andra lokaliseringmöjligheter.¹⁰⁵

¹⁰⁰ Bengt Roswall, SVP Commercial, Malmö Aviation. 2006-04-10.

¹⁰¹ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

¹⁰² Jonas Morian, Information & kommunikation, Svensk Turism AB. 2006-04-10.

¹⁰³ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

¹⁰⁴ Bertil Månsson, Business manager, Luftfartsverket Sturup. 2006-05-03.

¹⁰⁵ Andris Zvejnieks, Kommunikationsdirektör, Scandinavian Airlines Sverige AB. 2006-04-14.

Enligt Jarach (2005), får en region bättre utvecklingsmöjligheter om det finns flygförbindelse.¹⁰⁶ Risken med flygskatten är att om den medför en minskad efterfråga kan konsekvenserna bli framförallt i västra Skåne att attraktiviteten för flyttas till Danmark. Jarach (2005), menar att flygplatsen en viktig del som gynnar en regions attraktion. Det är inte bara passagerare utan också möjligheten att transportera gods.¹⁰⁷ Flygskatten kan komma att medföra mindre arbetstillfällen och mindre människor i omlopp vilket i sin tur hämmar regionens utveckling. Förespråkarna av flygskatten menar dock att de arbetstillfällen som minskas i flygbranschen kommer att ersättas med nya jobb i andra transportsektioner.

Då skatten är en faktor som kan komma att påverka resenärens köpbeteende, som tidigare presenterats, kan konkurrenssituationen komma att ändras. Enligt Kotler (2002), är det viktigt att utarbeta en konkurrensstrategi för att få en lönsam position.¹⁰⁸ Det kan vara så att det är svårt att vara kostnadsledande då branschen inte har marginaler till att ta skattekostnaden själv, samtidigt blir det lika för alla och man måste komma på en egen strategi. Dock kan man fortfarande bli kostnadsledande då man som skåniskt företag väljer att flytta över till Danmark.

Transportutvecklingen har gjort att flyget är ett snabbt alternativ och lett till ökad tillgänglighet för fler människor då lågprisbolagen sänkt priserna i branschen. Frändberg (2005) diskuterar om vanemässiga, planerade, och spontana resor samt hur dessa kan påverkas.¹⁰⁹ Semesterresan, i detta fall utländska turister som ska besöka Sverige men också inhemska turister påverkas lättare av skatten i jämförelse med den vanemässiga pendlaren. Turisten väljer själv transportmedel beroende på önskingar och behov men inkomst och tillgång till transportmedel har också betydelse vilket kan leda till att flygskatten bidrar till minskad efterfrågan. Intervjuföretagens åsikter om att flygskatten kommer att påverka efterfrågan stämmer överens med teorin, pris och efterfrågan, men samtidigt visar statistiken att svensken lägger mest pengar på resor efter boende och

¹⁰⁶ Jarach, D. (2005). *Airport Marketing – Strategies to Cope with the New Millennium Environment.*, Bodmin, Cornwall: MPG Books Ltd. Kap. 1.

¹⁰⁷ Jarach, D. (2005). *Airport Marketing – Strategies to Cope with the New Millennium Environment.*, Bodmin, Cornwall: MPG Books Ltd. Kap. 1.

¹⁰⁸ Kotler, P. (2002). *Principles of marketing.* London: Prentice-Hall. Kap. 6

¹⁰⁹ Frändberg, L. Thulin, E. Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling – Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser.* Lund: Studentlitteratur. Kap.2.

mat,¹¹⁰ vilket kan betyda att denne fortsätter att resa även efter höjt biljettpris. Mindre rörlighet får inte bara betydelse för företag utan även för individer både när det gäller att träffa nära och kära men även i affärssammanhang.

¹¹⁰ Ibid.

6. Enkätrespondenternas inställning till flygskatten – empiri och analys

I detta avsnitt kommer respondenternas enkätsvar att presenteras och därefter analyseras för att få en uppfattning av just denna gruppens föreställningar till flygskatten.

6.1 Medvetenhet och föreställningar i olika segment

För att vi skulle kunna se hur stor andel av respondenterna som var medvetna om införandet av en ny flygskatt, ställde vi följande fråga: *Har Du hört talas om att det ska införas en flygskatt för resenärer?*

	Procent
Ja	71 %
Nej	29 %
Totalt	100 %

Tabell: Medvetenhet om flygskatten

I tabellen ovan kan det utläsas att det var 71 % av de svarande som kände till flygskatten, medan 29 % svarade att de var ovetande om skatten.

För att kunna undersöka hur olika segment påverkas av flygskatten ställde vi två frågor på följande vis: *Tror Du skatten kommer att påverka ditt flygresande? Samt vilken klass flyger du i?* Resultatet är sammanställt i korstabellen nedan:

		Påverkan	Påverkan	Antal % per resklass
		Ja	Nej	
Resklass	Student/Pensionär	12 %	14 %	26 %
	Affärsklass	0 %	6 %	6 %
	Normalpris	12 %	15 %	27 %
	Charter	6 %	6 %	12 %
	Kombination av ovan	14 %	15 %	29 %
Total		44 %	56 %	100 %

Tabell: Olika resklassers påverkan av flygskatten

I denna fråga skiljer sig vår enkätundersökning från vår teori och empiri. Utifrån tabellen kan det utläsas att det inte är något speciellt segment, förutom affärsklass, som är mer priskänsligt än något annat. Detta syns i tabellen då dessa segment inte har en hög majoritet i fälten påverkan och ingen påverkan. Resenärer som reser i affärsklass verkar vara mindre priskänsliga då ingen svarat att flygskatten kommer att påverka dem. Detta skulle kunna ha ett samband med tidigare presenterad teori och empiri kring priskänslighet i olika segment. Tabellen ur ett helhetsperspektiv visar på att flertalet inte tror att de kommer att påverkas av flygskatten.

6.2 Påverkan hos utländska turister

Vi har också valt att fråga våra respondenter om dem tror att skatten kan komma påverka våra utländska turister att besöka Sverige. Frågan som ställdes för att undersöka utländska turisternas påverkan var: *Tror Du att turister kommer att ändra sina planer att besöka Sverige när skatten införs?*

	Procent
Ja	35 %
Nej	65 %
Total	100 %

Tabell: Andel respondenter som tror att utländska turister påverkas av flygskatten

Tabellen visar på att två tredjedelar av de svarande inte tror att den utländska turisten kommer att ändra sina planer på att besöka Sverige om flygskatten införs. Detta gör att en tredjedel av respondenterna tror att utländska turister kommer att påverkas av flygskatten.

6.3 Kan Danmark komma att bli ett alternativ för svenskarna?

Då Danmark beslutat att avskaffa sin flygskatt är det intressant att undersöka hur stort intresset är för främst skåningar att överväga att flyga från Danmark istället. Frågan som ställdes var: *Skulle Du överväga att flyga från Danmark istället, som inte har skatt?* Frekvensen blev följande:

	Procent
Ja	72 %
Nej	27 %
Saknas	1 %

Tabell: Andelen respondenter som överväger att flyga från Danmark istället. Observera att en respondent har avböjt att svara.

Utifrån tabellen kan vi avläsa att det är 72 % av de svarande som kan tänka sig att flyga från Danmark istället för Sverige. Den andel som svarat ja, kan ha gjort detta på grund av att enkäterna är utdelade i västra Skåne där Kastrup/Köpenhamn är lättillgängligt genom att antingen åka tåg på den svenska sidan via bron till Kastrup eller via båt och tåg på den danska sidan. Detta gör att teorin om rörlighet i avsnitt 4.3 speciellt kring nätverksamhälle skulle kunna förklara att tillgången till ett större nätverk ger en större valmöjlighet.

Vad som är relevant att nämna här är att det kan vara så att personer som har svarat på frågan kanske flyger från Kastrup annars också inte bara överväger att flyga därifrån.

6.4 Miljöförbättring

För att undersöka om respondenterna tror att flygskatten kommer att ha en positiv effekt på miljön valde vi att ställa följande fråga: *Tror Du skatten kommer att medföra en miljöförbättring?*

	Procent
Nej	46 %
Ja	14 %
Vet ej	40 %
Total	100 %

Tabell: Andelen respondenter som tror att flygskatten kommer innebära en miljöförbättring

Tabellen visar på att 46 % inte tror att flygskatten kommer att leda till förbättrad miljö. Detta skulle kunna bero på att det inte är framlagt konkret hur skatten skulle förbättra miljön mer än att den har till syfte att minska antalet flygresenärer, se 2.2 Flygskattens omfattning. 40 % av respondenterna svarande att de inte visste om skatten skulle medföra en miljöförbättring, vilket kan bero på brist på information, kunskap eller

intresse om miljökonsekvenser. Fördelningen av svaren skulle kanske ha varit annorlunda om allmänheten hade varit mer medvetna om konsekvenserna av transportmedlens utsläpp och därmed kanske varit mer positivt inställda till en miljöskatt.

6.5 Andra transportmöjligheter

För att se vilka andra transportmedel som skulle kunna konkurrera med flyget om flygskatten går igenom ställde vi två frågor i vår enkät som sedan fördes samman i en korstabell. Frågorna ställdes på följande vis: *Tror du skatten kommer att påverka ditt flygresande? Om Ja, hur kommer förändringen att se ut?*

		Påverkan	Påverkan	Total
		Ja	Nej	
Andra transporter	Mer bil	25 %	1 %	26 %
	Mer Buss	1 %	3 %	4 %
	Mer tåg	16 %	1 %	17 %
Total		42 %	5 %	47 %

Tabell: Påverkade/opåverkade som kommer att använda andra transportmedel

I tabellen kan man se att det var totalt 42 % som ansåg att sitt flygresande skulle påverkas om flygskatten kommer att införas. Dock var det 5 % som svarade att deras flygresande inte skulle påverkas men svarade ändå på att deras transportmedel skulle förändras om en flygskatt infördes.

Här kan vi se att svarsalternativet mer bil är det som dominerar i korstabellen, dock så ligger inte tågalternativet långt ifrån. Enligt SIKAs utredning om *Flygskattens effekter* har en ensam bilförare lika högt utsläpp som flyget per passagerare, se 4.3.1 Alternativa transportmedel. Detta skulle kunna innebära att om man endast är själv i en bil orsakar detta samma mängd utsläpp som om denne skulle ha flugit, vilket inte blir mer gynnsamt miljö.

7. Slutdiskussion

De frågeställningar som vi presenterade i introduktionskapitlet är följande:

- Vilka inställningar finns hos aktörer inom turismbranschen?
- Vilka föreställningar och medvetenhet finns hos potentiella resenärer?

De intervjuade aktörerna anser att utformningen av flygskatten inte gynnar miljön. Ingen motivation till miljöförbättring, ingen stimulering till kapacitetsutnyttjande i flygplanet är aspekter som nämns. Då utformningen verkar vara det som intervjuföretagen reagerar mest på skulle man kunna tro att de inte vill ta ansvar för de utsläpp som görs men så är inte fallet. Förslag finns istället på handel med utsläppsrätter samt skatt per flygplan och sträcka. Handel med utsläppsrätter skulle även kunna leda till en ökning av investeringar i teknik som är skonsammare för miljön. Då detta alternativ inte är möjligt just nu kan dock en flygskatt vara nödvändig för att minska flygresandet och därigenom minska klimatpåverkan.

Anledningen till att affärsresenärerna verkar oberoende av skatten kan vara att de oftast inte betalar sin biljett själv men också att resorna ofta är nödvändiga för att företagen ska kunna vara verksamma. Att affärsresenärerna inte påverkas i samma utsträckning som privatresenärer stöds även av vår undersökning. Det kan dock bli så att affärsresenärerna och företag kommer att drabbas när flygskatten införs då flygbolagen på grund av lägre efterfrågan kanske blir tvungna att lägga ner linjer som är viktiga för affärsresenärerna. Personliga möten kan också komma att ersättas med visuella hjälpmedel som till exempel videokonferenser men det personliga mötet kanske övervägs trots det höja biljettpriset. Teorin och tidigare undersökningar visar att privatresenärerna däremot tros ha en hög priskänslighet med en elastisk efterfråga och kommer därför att överväga sin flygresa då biljettpriset höjs, medan vår enkätundersökning inte kan visa någon majoritet på detta.

Flygtrafiken kan komma att gå miste om många passagerare som kan tänka sig att ändra transportmedel. Motivet till vart man reser och hur länge en individ ska vara borta kan komma att påverka vilket transportsätt denne väljer att färdas med, se 4.3 Rörlighet. Ett exempel kan vara att en person åker på affärsmöte över en dag i Stockholm och är bosatt i Skåne. Skulle denne välja ett annat alternativ till flyget skulle detta innebära att

tiden spenderat på transporten till Stockholm skulle vara avsevärt högre. Ett annat exempel på en person som ska åka på nöjesresa till Stockholm över en långweekend kanske väljer att resa med det billigare alternativet eftersom denne då stannar längre på sin destination.

Ett höjt biljettpris kan leda till sämre konkurrens, vilket kan komma att få konsekvenser för Sturup men också Ängelholmsflygplats som konkurrerar med Kastrup om Öresundsregionens resenärer. Lågprisbolag och charterbolag som har låga biljettpriser och riktar sig oftast till ett kundsegment som har en hög priselasticitet blir flygskatten en stor procentuell ökning av biljettpriset. Dessa bolag kommer därför att få en sämre konkurrenssituation gentemot konkurrenterna på den danska sidan, därav hotet om att företag kommer att flytta sina flygningar från Sturup till Kastrup.

Flygbolagen kan till en början behöva minska sin turtäthet, kanske inte ha lika många flygningar per dag och till slut se över sina flygrutter och kanske lägga ner några av dem. När även detta blir kritiskt kan de behöva ersätta sina flygplan med mindre modeller för att på så sätt öka kabinfaktorn. Dessa konsekvenser kan leda till att arbetstillfällena försvinner inom branschen. Frekventa avgångstider för pendlare mellan olika destinationer inom Sverige blir färre och väntetiderna mellan avgångarna blir större vilket i sin tur gör att passagerarna förlorar värdefull tid som innebär pengar.

En region är beroende av en flygplats när det gäller till exempelvis att attrahera fler besökare till olika städer inom regionen. Hot från flygbolag och resebolag angående förflyttning till grannlandet Danmark finns vilket kan få konsekvenser för Sturups flygplats och regionen Skåne.

Passagerare, beroende på sin priskänslighet kan komma att avstå från flygresandet och i andra fall använda andra transportmedel i stället. Alternativa transportmedel till flyget kommer antagligen också att bli transporter som använder sig av fossilt bränsle eftersom en flygresan inte går att ersätta med till exempel cykel. Som vi tidigare presenterat orsakar en bil med endast förare samma utsläpp per person som flyget därför hade uppmuntran till bilpooler kunna sänka miljöpåverkan.

8. Reflektion

Vi tror att om man som turist redan bestämt sig för att åka till Sverige kommer inte några hundralappar att ha någon större skillnad. Bara för bensinpriset går upp slutar ju inte större delen av bilisterna att köra bil. För en familj som planerar en resa till Sverige borde inte cirka hundra kronor extra per person vara en anledning till att ställa in resan. Det kan jämföras med ett besök mindre på en restaurang – mer pengar än så har man troligen att spela med i semesterbudgeten. Om det dock skulle vara så att flygskatten kommer att påverka antalet turister som besöker Sverige skulle detta inte bara drabba flygbolagen utan också andra delar av turistnäringen som hotell och turistattraktioner.

Vi kan se att det är inte bara priset som påverkar en resenärs köpbeslut. Men självklart har ens inkomst betydelse var smärtgränsen sätts. Värderingar så som miljömedvetenhet till exempel gör nog att man lättare betalar en miljöskatt. Hade flygskatten varit öronmärkt skulle det nog kunna ändra på den negativa inställningen till skatten. Vi kan redan idag se att flygbolagen själva har ett positivt miljötänkande vad det gäller att källsortera och spara på bränsle. Men frågan är om flygbolagen i framtiden om skatten införs kommer att lägga ner energi på teknikutveckling av mer miljövänliga flygplan när skatten kommer att bli den samma för passagerarna. Man kan ju säga att lågprisbolagen idag är mer miljövänliga då de prioriterar fler resande per flygning i förhållande till pris.

Tillgängligheten till Kastrup/Köpenhamn tror vi kan utgöra en risk för en minskning av Skånes attraktivitet. Vi tror att i början kommer flyg att gå som vanligt, dock med mindre passagerare, samtidigt som de släpper ut samma mängd och utsläppen i andra transportsektioner ökar ytterligare.

En fundering både från vår sida och från Bertil Månsson är varför inte flygskatten är utformad på så sätt att den innefattar flygfrakt. Det är något som vi anser ligger utanför vårt syfte just för den här uppsatsen men något som vi anser vara relevant att ta studera vidare inom.

9. Källförteckning

Litterära källor

- Ammenberg, J. (2004). *Miljömanagement*. Lund: Studentlitteratur
- Backman, J. (1998) *Rapporter och uppsatser*. Lund: Studentlitteratur
- Barney, D. (2004) *The Network Society*. Cambridge: Polity.
- Dahmström, K. (2000) *Från datainsamling till rapport – att göra en statistisk undersökning*. Lund: Studentlitteratur
- Doganis, R. (2002). *Flying off Course, the economics of international airlines*. London: Routledge
- Frändberg, L. Thulin, E. Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling – Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur
- Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur
- Jarach, D. (2005). *Airport Marketing – Strategies to Cope with the new Millennium Environment*. Cornwall: MPG Books Ltd
- Kimes, E. S (2002) “A Strategic Approach To Yield Management”. I: Ingold, A, McMahon-Beattie, U, & Yeoman, I. (ed.) *Yield management – Strategies for the Service Industries*. Sid 1-14. London: NY; Continuum
- Kotler, P. et al. (2003). *Marketing for hospitality and tourism*. New Jersey: Pearson Education
- Kotler, P. (2002). *Principles of Marketing*. London: Prentice-Hall
- Körner, S. & Wahlgren, L. (1998). *Statistiska metoder*. Lund: Studentlitteratur
- Olsson, J. & Skärvad, P. H. (2003). *Företags Ekonomi 100*. Malmö: Liber
- Smiciklas, M & Jacobsen, O. (1997). *Skatterätt – en introduktion*. Lund: Studentlitteratur
- Offentligt tryck**
- Prop. 2005/2006:190, *Skatt på flygresor*. Proposition 6 april, 2006. Finansdepartementet
- Skatt på flygresor*. Promemoria 22 december. Finansdepartementet
- SIKA pm 2006:2 *Flygskattens effekter*

Elektroniska källor:

Holmertz, Karin. Flygskatten kritiserad från flera håll. 2006-07-05 Tillgänglig: [svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=45996&a=620426](http://www.svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=45996&a=620426) (Läst 2006-11-05)

Frågor och svar om miljöskatt. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/3485/a/59514> (Läst 2006-04-17)

Svenska naturskyddsföreningen, remissinstans. www.snf.se/pdf/remisser/rem-20060125.pdf

Artikel i tidning, även Internettidning:

Axelsson, Svante. Skatte växling för en friskare natur. 2000. Tillgänglig: www.snf.se/pdf/rap-skattevaexling2000.pdf , (Läst 2006-11-06)

Björkqvist, Klara. (2006). *Flygskatt ska få resenärer att välja miljövänligare alternativ.* Tillgängligt: <http://www.friatidningen.nu/modules.php?name=News&file=article&sid=6348> 2006-02-05

Boström, Håkan. *Fler nedlagda flyglinjer.* Expressen 2006-03-21

Challis, Peter. *Resebranschen flyr till Köpenhamn.* Helsingborgs Dagblad 2006-04-28

Fagerström, Anders. *Högre pris hindrar inte flytt till Kastrup.* Sydsvenskan 2006-04-16
Friström, Anders. Flygskatt för klimatet. Sveriges Natur, Nr 3 2006. www.snf.se(2006-06-14)

Hansson, Lennart. *Flygskatt hotar hundratals jobb på Sturup.* Expressen. 2006-03-10

Olsson Larsolof i: Karin Thurfjell. *"Endast flygskatt får ner utsläppen"* 2006-01-04
Tillgängligt: www.dn.se/Dnet/jsp/polopoly.jsp?d=678&a=510587&previousRenderTyp=6 (Läst 2006-11-08)

Pålsson, Margareta m.fl. *Flygskatten ett hot mot skånska välfärden.* Helsingborgs Dagblad 2006-04-28

Svensson-Smith, Karin. *"Flygskatt behövs"* 2006-04-19 Tillgängligt: www.sydsvenskan.se/opinion/aktuellafrgor/article15402.ece (Läst 2006-11-08)

Svensson-Smith, Karin. *Flygskatten ska angripa klimatförstörelsen.* Södermalands Nyheter. 2006-07-15 (Läst 2006-11-05)

Svensson-Smith, Karin. *Sanningen om flyget.* Smålandsposten. Tillgänglig: http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=89&number=84810 (Läst 2006-03-15).

Holmertz, Karin. Flygskatten kritiserad från flera håll. 2006-07-05 Tillgänglig: www.svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=45996&a=620426 (Läst 2006-11-05)

10. Bilaga 1; Enkät



LUNDS UNIVERSITET
Campus Helsingborg

Datum _____
Plats _____
Resp id _____

Flygskatten

- För att minska flygets klimateffekter?

1. Har Du hört talas om att det ska införas en flygskatt för resenärer? (94/188 kr)

Ja

Nej

2. Tror du skatten kommer att påverka ditt flygresande?

Ja

Nej

3. Om Ja, hur kommer förändringen att se ut?

Mer bil

Mer buss

Mer tåg

4. Skulle Du överväga att flyga från Danmark istället, som ej har skatt?

Ja

Nej

5. Tror du turister kommer att ändra sina planer att besöka Sverige när skatten införs?

ja

Nej

Kommentar _____

6. Tror du skatten kommer att medföra en miljöförbättring?

Nej

Ja

Vet ej

Kommentar _____

7. Vad tycker Du om att flygskatten kommer att införas?

8. Vem är Du?

Man

Kvinna

Under 25 år

36-55 år

Över 65 år

26-35 år

56-65 år

9. Vilken klass flyger Du i?

Student/pensionär Affärsklass Normalpris

Charter