



Trafikudvalget

Danish Aviation

Folketinget
Christiansborg

Passagerafgift på luftfart

Trafikudvalget har kaldt Transportministeren i samråd med henblik på at få belyst konsekvenserne af indførelse af en passagerafgift på 75 kr. per afrejsende passager. Samrådet er berammet til den 24. juni 2011. Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) ønsker med denne henvendelse at gøre Trafikudvalget opmærksom på en række betænkeligheder i forbindelse med indførelse af en eventuel passagerafgift.

I S-SF planen "Fair Løsning 2020" indgår en fly-passagerafgift, der skal give et årligt provenu på 700 mio. kr. I S-SF's skatteudspil "Fair forandring" benævnes afgiften "klimaafgift". Her argumenteres med, at flytrafikken yder et væsentligt bidrag til CO₂ udledningen og en klimaafgift skal øge tilskyndelsen til at anvende andre transportformer.

Men en klimaafgift vil ikke nødvendigvis være nogen gevinst for klimaet. Den indenlandske flytransport udgør mindre end 0,5 pct. af transportsektorens samlede CO₂-udledning, så reduktionspotentialet set i forhold til Danmarks nationale CO₂-forpligtelser er begrænset. Dertil kommer, at nogle rejser vil blive overflyttet til andre transportformer, der også udleder CO₂. En del af flytrafikken vil også flytte til udlandet – enten fordi passagerne vælger at flyve fra lufthavne i udlandet, eller fordi flyselskaberne i mindre omfang vælger at betjene ruter til/fra Danmark.

Fra 2012 omfattes luftfarten – i øvrigt som den eneste transportform - af EU's system for kvotehandel. Dermed bliver der sat et loft over, hvor meget CO₂ et flyselskab må udlede. Hvis selskabet udleder mere end de tildelte kvoter, må det købe yderligere CO₂-kvoter på det europæiske marked. Kvotehandelssystemet har den fordel, at det indføres på fælleseuropæisk plan, og dermed undgår man - i modsætning til en ren dansk afgift - såkaldt "carbon leakage", fordi flytrafikken flytter til nabolandene.

En passagerafgift vil i sagens natur give statskassen et direkte provenu. Men erfaringer fra flere europæiske lande viser, at de negative økonomiske effekter af en passagerafgift langt opvejer det direkte provenu fra afgiften. I Holland afskaffede man således i 2009 den passagerafgift, man havde indført et år tidligere.

De afledte økonomiske effekter af en passagerafgift tæller blandt andet:

- **Færre passagerer og ruter:** En passagerafgift vil reducere antallet af passagerer i dansk luftfart. Færre passagerer indebærer, at der er grundlag for færre ruter. En passagerafgift vil både medføre lukning af eksisterende ruter og gøre det

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

info@dansk-luftfart.dk
www.dansk-luftfart.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Hannemanns Allé 25
København S

CVR: 32 96 16 73

sværere at tiltrække potentielle nye ruter. Flyrejser vil blive dyrere - for forbrugere såvel som erhvervsrejsende.

- Svækkelse af regionale udviklingsmuligheder: Indenrigsruterne vil blive hårdt ramt af en passagerafgift, da indenrigsflytrafikken belastes dobbelt. Indenrigsruterne er med til at sikre sammenhæng mellem landsdelene og en passagerafgift vil således have negative konsekvenser for de regionale udviklingsmuligheder, beskæftigelsen og vilkårene for erhvervslivet i yderområder. Det gælder eksempelvis Bornholm, Sønderjylland og Nordjylland.
- Svækket international tilgængelighed: En god international tilgængelighed styrker dansk erhvervsliv, idet gode flyforbindelser gør det lettere at mødes med kunder og samarbejdspartnere fra hele verden. Gode flyforbindelser er også én af de faktorer, som virksomhederne lægger stor vægt på, når de vælger, hvor de skal lokalisere deres aktiviteter. Københavns Lufthavn har status som knudepunkt for flytrafik i Skandinavien, men en passagerafgift vil svække denne position. Det har stor værdi for Danmark at have et internationalt knudepunkt. Copenhagen Economics (2011) vurderer i en analyse for Industriens Fond og Copenhagen Capacity, at hvis det lykkes at tiltrække ti attraktive ruter til Københavns Lufthavn, vil værdien for Danmark være godt en halv mia. kr.
- Mindre aktivitet i luftfarts- og turistbranchen: Dansk luftfart er i hård international konkurrence. En passagerafgift kan få alvorlige konsekvenser for en branche, der i forvejen er hårdt presset efter finanskrisen og askesky. En passagerafgift har også betydning for det danske turisterhverv, der ifølge Visit Denmark omsætter for 75 mia. kr. årligt. En passagerafgift vil have negativ effekt på beskæftigelsen i luftfarts- såvel som turismeerhvervet. I Irland har hensynet til turismen derfor medført, at man netop har nedtrappet den passagerafgift, man indførte i 2009.
- Lavere produktivitet og økonomisk vækst: En række analyser fra både ind- og udlandet viser, at flyforbindelser og rejseaktivitet øger produktivitet og velstand. Det skyldes som nævnt ovenfor, at flyforbindelser understøtter handel og investeringer. Dertil kommer, at gode flyforbindelser fremmer innovation, da vi får nye indtryk, ideer og kontakter når vi rejser. Professor Carl-Johan Dalgaard fra Københavns Universitet har beregnet, at hvis rejseaktiviteten øges med fem procent øges BNP med en procent.

Samlet set er der få grunde til at indføre en passagerafgift, men mange grunde til at lade være. På den baggrund anbefaler BDL, at man ikke indfører en passagerafgift i Danmark.

Med venlig hilsen



Michael Svane

Brancheforeningen Dansk Luftfart