



MINISTEREN

Dato 23. juni 2011

J. nr. 2011-2027

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Lufthavnenes bidrag til belysning af en passagerafgift

Transportministeriet har anmodet danske lufthavne om bidrag til belysning af indførelsen af en passagerafgift.

./.
Vi har modtaget bidrag fra Aalborg, Aarhus, Billund, Karup, Sønderborg og Københavns Lufthavn, som er vedlagt.

./.
Herudover vedlægges til orientering brev fra Brancheforeningen Dansk Luftfart om samme sag, som tidligere er blevet sendt til jer.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt

På baggrund af transportministeriets henvendelse af 16. juni 2001 vedr.: "Bidrag til belysning af spørgsmål fra Folketingets Trafikudvalg", fremsendes hermed Aalborg Lufthavns bemærkninger.

Indførelsen af en billetafgift på 75,- pr. strækning vil for Aalborg Lufthavn få vidtrækkende konsekvenser.

Ser vi på indenrigstrafikken forholder det sig således, at der flyver lige så mange passagerer på Aalborg-København ruten som på de øvrige 5 danske indenrigsruter tilsammen. Årsagen skal findes i den lange afstand til København og de alternative transportmidlers høje tidsforbrug (over 4 timer hver vej).

Indførelse af en afgift på 75,- pr. strækning påbegyndt i Danmark vil betyde at de ca. 5% af det totale antal fly rejsende i Danmark, som starter i Aalborg, vil komme til at betale ca. 13% af det totale forventede provenue, idet disse skal betale 2 x 75,- hvorimod en udenrigspassager kun skal betale 1 x 75,-. Derfor vil Nordjylland og Aalborg Lufthavn blive ramt ekstra hårdt hvis denne afgift indføres.

I tillæg til de mange indenrigs afgangene til København er det netop lykket os, at få etableret en direkte rute til Amsterdam (2 gange dagligt) samt andre direkte forbindelser til stor glæde for erhvervslivet såvel som de fritidsrejsende. Vi vil med indførelse af en 75,- kr. afgift få overordentligt svært ved at tiltrække nye operatører, idet de innovative selskaber beregner sig en meget lille profit, som vil blive helt eller delvis opslugt af en afgift på 75,- kr.

En indførelse af afgiften vil ramme de mest prisfølsomme rejsende på den måde, at de bliver hjemme! Dette vil for Aalborg Lufthavns vedkommende betyde ca. 20% færre lavpris passagerer. For de erhvervsrejsende, som *skal* rejse, vil afgiften ramme som en ekstraskat. Med det passagertal vi har i dag vil det betyde en ekstraskat på ca. 100 mio. kr.

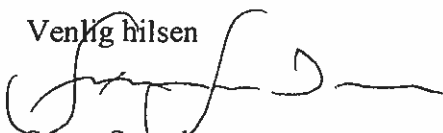
Afgiften vil ligeledes få indflydelse på den indgående turisme. Der arbejdes pt. fra mange sider for at udvikle vores landsdel som turistområde, ved f. eks. At tiltrække de turister der ønsker flere og korte ferier f. eks. City-breaks. Dette arbejde vil med indførelse af afgiften få trange kår.

For lufthavnen vil den forventede tilbagegang i passagerer betyde at vi skal reducere medarbejderstaben med ca. 34 fuldtids stillinger. Uden for lufthavnen forventes der at forsvinde 26 stillinger (underleverandører).

Total forventer vi at en evt. afgift vil betyde en omsætningsnedgang på ca. 40 mio. pr., år.

Jeg håber Aalborg Lufthavn hermed har medvirket til sagens oplysning.

Venlig hilsen



Søren Svendsen

CEO

Aalborg Lufthavn

AARHUS LUFTHAVN

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

Att: Signe Marie FINDERUP Nielsen

Aarhus Lufthavn den 17. juni 2011.

Vedrørende: J nr. 2011-2027 – passagerafgift på flytrafik.

På givne opfordring skal Aarhus Lufthavn A/S (AAR) hermed kommentere perspektiverne forbundet med evt. etablering af en passagerafgift på flytrafik.

En passagerafgift vil primært berøre lufthavnens direkte udenrigstrafik, der udgør ca. 1/3 af lufthavnens omsætning. Udenrigstrafikken er kendetegnet ved en stor andel af "lavpris" produkter. Lavprisselskaberne Wizzair og Ryanair beflyver AAR, og erfaringen viser, at lavprisselskaber reagerer øjeblikkeligt på indførelse af nationale særafgifter, ved enten kraftigt at reducere produktionen, eller ved helt at trække sig fra det aktuelle marked.

Et kvalificeret skøn tilsiger dermed, at en stor del af lufthavnens udenrigs rute trafik vil bortfalde som konsekvens af en evt. passagerafgift, hvilket sandsynligvis, isoleret set, vil resultere i et fald i lufthavnens samlede aktivitetsniveau på 25 %.

Da drift af ikke statsstøttede regionale lufthavne er kendetegnet ved, at en meget stor del af omkostningerne er faste omkostninger, bl.a. grundet lovmæssige krav til minimums bemanning, vil det ikke være muligt at reducere lufthavnens omkostninger tilsvarende.

Konsekvenserne for Aarhus Lufthavn vil derfor være livstruende, hvilket naturligvis vil have vidtrækkende implikationer for det Østjyske erhvervsliv.

For så vidt angår indenrigstrafikken, der udgør ca. 55 % af lufthavnens aktiviteter, må det formodes at denne også vil blive berørt i et vist omfang. Konkurrence situationen i forhold til de alternative transportløsninger vil blive påvirket markant i negativ retning, og det må forudses, at det vil afspejles i færre rejsende, mindre kapacitet på ruten, og højere priser.

Aarhus Lufthavn A/S skal på det foreliggende grundlag kraftigt opfordre til, at ideen om etablering af en passagerafgift skrinlægges.

Med venlig hilsen

Ole Paaske

Direktør

Aarhus Lufthavn A/S

Transportministeriet
 Frederiksholms Kanal 27 F
 1220 København K



Bidrag til belysning af spørgsmål fra Folketingets Trafikudvalg

21. JUNI 2011

På baggrund af Transportministeriets henvendelse af 16. juni 2011 vedrørende bidrag til belysning af, hvilke konsekvenser en indførelse af en passagerafgift på 75 kr. pr. billet vil kunne have, fremsendes herved bemærkninger fra Billund Lufthavn.

DIREKTIONEN
 BILLUND LUFTHAVN A/S
 POSTBOKS 10
 DK-7190 BILLUND

Indførelsen af en billetaftgift på 75 kr. vil formentlig betyde lukning af ruter. Især lavprisselskaberne reagerer hurtigt – og i Billund Lufthavns tilfælde altså især Ryanair. Det er vanskeligt at sige, hvor mange ruter, der vil falde bort, men det er ikke et spørgsmål, OM det sker, men HVOR MEGET, der sker. Dette er senest set i Tyskland, hvor en billetaftgift har medført rutelukninger og -reduktioner.

TLF 76 50 50 50
 FAX 76 50 50 76

KZJ@BLL.DK
 DIREKTE 76 50 51 00

På de prisfølsomme ruter vil en forhøjelse af billetomkostningerne have stor betydning. Til oplysning kan nævnes, at Ryanair i dag har en gennemsnitlig billetterpris på 35 Euro med en gennemsnitlig indtjening på ca. 5 Euro pr. billet, og her vil en billetaftgift på 10 Euro være en stor fordyrelse. Ryanair har i dag ca. 275.000 passagerer ud af Billund, så hvis et sted mellem 10 og 25 % forsvinder, vil det have store konsekvenser for såvel lufthavnens indtjening som fremtidig vækst.

WWW.BLL.DK

Helt overordnet set vil det for alle flyselskaber blive yderligere vanskeligt at etablere nye ruter, idet der her er tale om en investering i at opdyrke et nyt marked. Og netop etablering af nye ruter er helt afgørende for væksten i lufthavnen og samtidig også afgørende for erhvervslivet i Vestdanmark. I takt med den øgede globalisering vil der være et øget behov for international tilgængelighed til/fra Danmark og samtidig med mindst muligt tidsforbrug. Derfor er direkte ruter af stor betydning for erhvervslivets muligheder for fremtidig vækst.

Set i forhold til Danmark som turistdestination vil en forhøjelse af billetprisen helt sikkert også have en negativ betydning. Dette forstærkes af, at en stor del af de indkommende turister i Billund Lufthavn flyver med lavprisselskaber.

For lufthavnen som sådan vil et fald i indtjening nødvendiggøre en tilpasning af medarbejderstaben i form af færre ansatte, idet lufthavnens indtjening er helt afhængig af passagertallet.

Med ovenstående håber jeg, at Billund Lufthavn har bidraget til sagens belysning.

SIDE 2

Med venlig hilsen



Kjeld Zacho Jørgensen

Adm. direktør

Karup Lufthavn den 22.juni 2011

Notat vedrørende konsekvenser ved indførelse af passagerafgift på 75 kr.

Karup Lufthavn har gennem det seneste år for første gang, siden indførelsen af den fri konkurrence i 1995, oplevet reel konkurrence på indenrigsruten Karup – København. Dette har medført, at der i dag kan købes retur billetter fra 430 kr., hvilket har betydet at passagertallet i Karup Lufthavn næsten er blevet fordoblet over det seneste år fra 154.000 passager i 2009 til 304.000 passager i 2010. Disse faktuelle tal viser at prisen på indenrigsflybilletter er meget priselastisk og som sådan meget følsom overfor prisstigninger. En indførelse af en ny passagerafgift på 75 kr. pr. billet vil således betyde, at en retur billet Karup – København vil stige med 150 kr. altså en stigning på 34% på de mest prisfølsomme retur billetter, hvilket vil betyde væsentlig fald i passagertallet og forventeligt op til 40 – 50 % nedgang.

En sådan nedgang i passagertallet vil bevirke at luftfartsselskaberne vil reducere antallet af afgang eller i værste fald at det ene af selskaberne vil ophøre med at beflyve Karup Lufthavn og en selvforstærkende proces medføre færre afgang og ringere eller ingen konkurrence, dårlig fleksibilitet og højere priser for passageren. Og en sandsynlig reduktion af medarbejderstaben i Karup Lufthavn med 30 %.

Karup Lufthavn er et godt eksempel på konsekvenserne af konkurrence og indenrigsflybilletter pris udvikling og bemærk tallene er faktuelle og ikke bygget på tro eller visioner. Priserne er i gennemsnit faldet med 500 kr. pr. enkeltbillet fra 2009 til 2010 og ser man på en total betragtning så har de 300.000 passager /privatbruger og erhvervsbruger sparet ca. 150 mio. kr. En sådan besparelse er for den almindelige bruger og i særdeleshed for erhvervsvirksomheder af væsentlig betydning når man opererer på den yderste del af "balance bommen" i et Danmark i balance motto.

Det er således af stor betydning for erhvervsvirksomheder i hele Midt- og Vestjylland, der producerer og handler i en globaliseret verden, at have mulighed for tilgængelig til omverden gennem en lufthavn som Karup og helst med mange afgang af hensyn til fleksibiliteten.

Det nuværende prisniveau på billetter i Karup Lufthavn og det øgede antal afgang har betydet at tilgængeligheden for hele det Midt- og Vestjyske område er forbedret voldsomt og hvis det kan fastholdes ligger der store muligheder for at udvikle turist erhvervet i området, da det at bruge flyet som en del af infrastrukturen nu er en realitet i Karup Lufthavn. Området har fået en "luftmotorvej" og etablering har været gratis, idet den er finansieret af luftfartsselskaberne og Karup Lufthavn er ren brugerfinansieret og således er det hele uden udgift for stat og kommuner. En indførelse af passagerafgift og dermed dyrere billetter vil stoppe udviklingen af tilgængeligheden og dermed mulige udviklingsmuligheder i Midt- og Vestjylland på turisme og mange andre områder. Det vil også betyde at lufthavnen økonomisk skal have tilført midler fra kommunerne hvis Karup Lufthavn forsat skal være lufthavn for Midt- og Vestjylland.

Erik Jakobsen
Lufthavnschef
Karup Lufthavn

Jeg henviser venligst til Deres skrivelse dateret den 16. juni 2011.

Generelt er priselastiteten for danske indenrigsbilletter meget lav. Den mindste prisændring kan direkte og øjeblikkeligt aflæses i trafikallene.

Ruten mellem Sønderborg Lufthavn og København er dog en smule bedre stillet end mange andre danske indenrigsruter idet, 75 – 80 % af vores passagerer er forretningsrejsende – et segment der nemmere absorberer eventuelle prisstigninger. Imidlertid er det lufthavnens vurdering, at ruteøkonomien er afhængig af såvel forretningsrejsende og leisure rejsende og at indenrigsruten til København ikke er bæredygtig uden leisure segmentet, der udgør 20 – 25 % af passagerne. Segmentet er imidlertid uhyre prisfokuserede og vil straks fravælge indenrigsruten til København i forbindelse med en prisstigning på Kr. 150,00 for en returbillet. Det er således lufthavnens opfattelse, at ruteøkonomien ved indførelse af ny afgift vil blive voldsomt forringet og vil føre til lukning af ruten mellem Sønderborg og København få måneder efter implementeringen.

En rutelukning vil forringe lufthavnens økonomi væsentligt og som en direkte konsekvens vil lufthavnen ikke kunne opretholde det nuværende service og sikkerhedsniveau samt de nuværende åbningstider. Lufthavnen forudser således, at de resterende baseselskaber vil flytte deres operationer og basehovedkvarterer til andre lufthavne. Derved vil Sønderborg Lufthavn samlet miste omkring 300 arbejdspladser, og et vigtigt stykke regionalt infrastruktur vil forsvinde.

Vi vurderer desuden at lufthavnens lukning, vil have alvorlige konsekvenser for regionens erhvervsliv. Som nævnt er mellem 75 og 80 % af lufthavnens passagerer forretningsrejsende, der for 60 % vedkommende skifter fly i København og rejser videre ud i verden. En vigtig "global livsnerve" vil således blive klippet over og ledelse samt medarbejderne fra store virksomheder som f.eks. Danfoss, Linak A/S og O. J. Electronic A/S vil i stedet blive tvunget til at tage toget til København (3:55) eller motorvejen (3:25) med deraf følgende spildtid og kraftig stigende CO2 udslip til følge. Jeg henviser til transportministeriets egne tal.

Kind regards / Mit freundlichen Grüßen
Anders Sorensen
Airport Director

 Sonderborg_airport_Pantone (2)

Lufthavnsvej 1
DK-6400 Sønderborg . Denmark
✉ E-mail: sor@sonderborg-airport.com
🌐 web: www.sonderborg-airport.com
☎ Phone: +45 74 42 21 30
📠 Fax: +45 74 42 11 21

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Att. Christian Willer

22. juni 2011

Vedr. bidrag til belysning af spørgsmål fra Folketingets Trafikudvalg

Transportministeriet har i forespørgsel af 16. juni 2011 bedt Københavns Lufthavne (CPH) om at bidrage med synspunkter angående en mulig passagerafgift på 75 kroner:

Luftfartsindustrien og tilgængeligheden til Danmark er en forudsætning for vækst i dansk økonomi. Tilgængelighed sikrer international og national mobilitet i forhold til både erhvervsliv og turisme. Derfor vil genindførelsen af en passagerafgift potentielt være ødelæggende for væksten i Danmark og ikke mindst i yderområderne.

- **Indenrigstrafikken** og dermed de mange forbindelser fra provinsen via CPH til internationale destinationer vil blive ramt hårdt. Det var først med afskaffelsen af passagerafgiften i 2006, at Sterling besluttede at åbne lavprisruter til Ålborg. Efter Sterlings konkurs er Norwegian gået ind. En ny afgift på 2x75 kroner vil undergrave forretningsgrundlaget på indenrigs. Det vil betyde langt færre og dyrere afgang - en udvikling, der vil skade erhvervsudviklingen og koste både turismeindtægter og jobs.
- **Internationale lavpris-ruter** vil også blive alvorlig påvirket. Lavprisselskaberne er meget prisfølsomme og parate til resolut at flytte deres forretning ved øgede omkostninger. Seneste eksempel er Ryanair, der i Alicante reagerede på lufthavnens krav om en ny afgift på 2 euro per passager ved at lukke 80 procent af ruterne. Færre lavprisruter til og fra Danmark rammer ikke kun turismen, idet stadigt flere business-kunder i dag flyver med lavpris. For eksempel udgør forretningskunderne cirka 20 procent af EasyJets passagerer.
- **Provenuet** fra passagerafgiften vil blive overgået af de samfundsøkonomiske tab. Erfaringer fra den hollandske passagerafgift, som blev suspenderet i 2009, viser at en stor del af rejsende valgte at benytte andre lufthavne og flyselskaber i Tyskland og Belgien. Kort sagt mindre forretning og dermed lukning af ruter. Det koster samfundet dyrt, viser beregninger fra SEO Economisch Onderzoek. Hvis Amsterdam for eksempel mistede to interkontinentale ruter til Detroit og Minneapolis, ville det koste samfundet og erhvervslivet mere end 250 mio. kr. om året i mistede indtægter og omsætning.
- **Tilgængeligheden** til et land og dets regioner er af afgørende betydning for vækst- og udvikling. Danmark har nydt markante fordele af CPH's status som Nordeuropas største transferhub og primære knudepunkt. Men det er bestemt ikke en selvfølge. Danmark er i europæisk sammenhæng et udkantsområde. Det er vanskeligt at konkurrere med tæt befolkede områder i det centrale Europa, hvor passagergrundlaget er langt større.

Der er arbejdet hårdt for, at CPH har kunnet opnå en attraktiv placering blandt Europas store lufthavne. CPH bliver konsekvent vurderet som en af de bedste europæiske lufthavne på kvaliteten (kun Zürich vurderes bedre). Og ikke mindst ligger lufthavnen i den bedre halvdel hvad angår prisniveau.

Den position risikerer CPH at miste. Når flyselskaberne evaluerer eksisterende ruter og overvejer at etablere nye ruter, vil det skade lufthavnen, at vi med en passagerafgift vil rykke fra den billigste halvdel til den dyreste tredjedel blandt konkurrenterne i Europa.

CPH fraråder derfor på det bestemteste, at der genindføres en ny skat på flyrejser i Danmark. Det vil skade tilgængeligheden og væksten og stille Danmark markant dårligere i konkurrencen med andre EU lande.

CPH takker for muligheden for at bidrage til denne diskussion, og vi står til rådighed for opfølgende spørgsmål.

På vegne af Københavns Lufthavne,



Henrik Peter Jørgensen,
Vice President, Public Affairs

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 kvotehandling. 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. Kvotehandlingssystemet 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