



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2011-269-0039

Dato: 15. marts 2011

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 232 af 10. januar.
2011. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Laurit-
zen (V).

(Alm. del).

Peter Christensen

/Thomas Larsen

Spørgsmål:

Vil ministeren beregne de økonomiske konsekvenser af en indførelse af SF's og S's såkaldte klimaafgift på 75 kr. pr. indenrigsflybillet jf. udspillet "Fair Forandring", for følgende lufthavne: Aalborg lufthavn, Karup lufthavn, Århus lufthavn, Billund lufthavn og Sønderborg lufthavn. Konkret ønskes Skatteministeriets vurdering af, hvor stort et fald i passagertal den nye afgift vil betyde for de enkelte lufthavne og andre økonomiske konsekvenser for lufthavnene.

Svar:

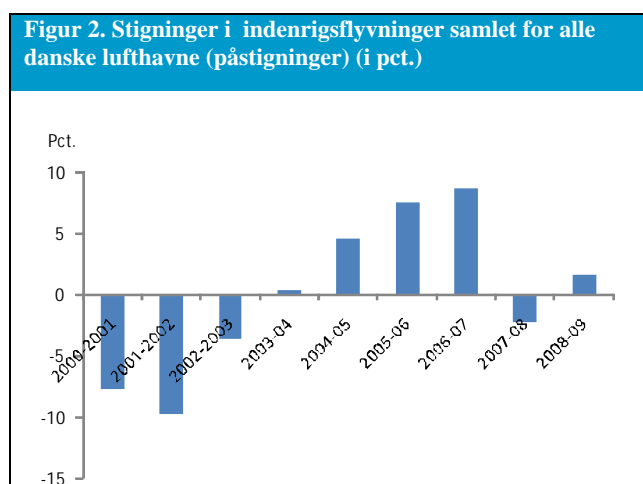
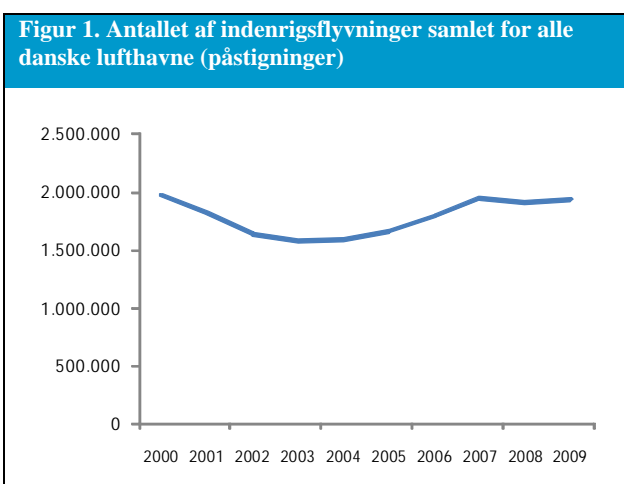
S og SF har i deres udspil *Fair Forandring* forslået at indføre en klimaafgift på 75 kr. pr. flybillet. Det betyder, at hver gang en person flyver fra en dansk lufthavn, så koster det 75 kr. Dvs. en tur-retur flybillet til udlandet pålægges en afgift på 75 kr., mens en indenrigs tur-retur flybillet pålægges en afgift på 150 kr., da flyet letter fra danske lufthavne to gange. Isoleret set rammes indenrigsflyvninger hårdere end udenrigsflyvninger.

Når prisen på flyrejser stiger i forhold til andre konkurrerende transportformer, så vil forbruget af flyrejser alt andet lige falde. Hvor meget salget af flyrejser vil falde, afhænger af:

- Hvor stor en procentvis prisstigning, er der tale om. En klimaafgift på 75 kr. betyder procentvist mere på en billet til 500 kr. end på en billet til 10.000 kr. Indenrigsflyvninger er ofte billigere end udenrigsflyvninger, og en klimaafgift på 75 kr., vil derfor ramme indenrigsflyvningerne relativt hårdt.
- Hvor meget en given procentvis prisstigning påvirker forbruget af indenrigsflyrejser. Følsomheden overfor prisændringer varierer ofte på tværs af markeder og billettyper, og afhænger primært af:
 - Hvilken betydning prisen har for valg af rejse. Hvis prisen kun har en mindre betydning for en flyrejsende, så vil personen ikke ændre rejsen eller rejseomfanget, selvom der findes billigere rejsemuligheder. Det gælder især for erhvervsrejsende, at priser betyder mindre.
 - Den vægt passageren tillægger rejsens pris sammenlignet med f.eks. rejsetid og komfort.
 - Endelig afhænger faldet i forbruget også af de alternative rejsemuligheder. Jo flere gode alternative rejsemuligheder (bil, bus og tog), jo mere prisfølsom vil efterspørgslen efter flytrafik være. Da der typisk er flere alternative rejsemuligheder på de kortere strækninger, vil faldet i antallet af flypassagerer falde mest på kortere strækninger (indenrigsflyvninger). Derfor må der forventes en højere priselasticitet på indenrigsflyvninger end på udenrigsflyvning, specielt på de lange distancer.

Danmark har tidligere haft en tilsvarende afgift på 75 kr. pr. flybillet – passagerafgiften. Afskaffelsen af passagerafgiften blev vedtaget i 2005. Afgiften blev halveret i 2006, og helt afskaffet i 2007. Inden passagerafgiften blev afskaffet, var der forventning om, at tiltaget ville have positive virkninger for flytrafikken, specielt på indenrigsflyvninger, som følge af ovenstående argumentation.

I figur 1 og 2 findes udviklingen i det samlede antal påstigende passagerer på indenrigsflyvninger for alle danske lufthavne (figur 1 i faktiske antal og figur 2 i procentvise stigninger).



Kilde: Danmarks Statistik.

Som det fremgår af figur 1 og 2, så har antallet af flypassagerer været faldende frem til 2003, hvorefter antallet af indenrigspassagerer steg frem til 2007, og falder fra 2007 til 2008 men stiger igen i 2009. Der foreligger ikke endelige tal for hele 2010.

Der kan være forskellige årsager til, at stigningen i antallet flypassagerer ikke steg fra 2007-2008 og kun steg en lille smule i 2009. Det kan dels skyldes konjunkturerne, hvor finanskrisen formegentlig har haft en stor betydning for faldet i indenrigsflyvninger (i månederne efter finanskrisen satte ind i efteråret 2008, sker der et mærkbart fald i antallet af indenrigspassagerer). Derudover er der andre forhold, som kan have været medvirkende til, at flytrafikken på landsplan ikke er steget mere.

Udviklingen i antallet af indenrigspassagerer har dermed ikke været lige så kraftig som forventet inden fjernelsen af passagerafgiften blev vedtaget, men pga. de dårligere konjunkturer, som indtraf i 2008, så ville forbruget af indenrigsflyvninger formegentligt have været endnu mindre, end hvis afgiften ikke var blevet fjernet. På grund af udefrakommende faktorer er det svært at isolere virkningen af afskaffelse af passagerafgiften på flytrafikken. Ud fra udviklingen i antal indenrigspassagerer synes det dog rimeligt at antage, at den tidligere anvendte følsomhed overfor prisændringerne (de såkaldte elasticiteter anvendt i Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005) formegentlig har været for høj, og der benyttes derfor en lidt lavere følsomhed til beregningerne af de økonomiske konsekvenser ved indførelse af en klimaafgift i denne besvarelse.

For at lave beregninger af den forventede nedgang i passagertallet, og derved lufthavnens omsætning ved en indførelse af en klimaafgift på 75 kr., er det nødvendigt at antage forskellige forudsætninger.

Det forudsættes at klimaafgiften overvælttes fuldt ud på forbrugerne. Det er en rimelig antagelse, da der i de senere år er kommet mere konkurrence på indenrigsflyvningerne, hvilket har været med til at presse priserne ned, og det anses ikke som sandsynligt, at flyselskaberne påtager sig afgiftsbyrden.

Derudover skal størrelsen på priselasticiteterne fastsættes. Der skal sættes en gennemsnitspris på en enkel flybillet og andelen af erhvervs- og privatkunder skal vurderes.

Pga. den øgede konkurrence på indenrigsmarkedet, så er der generelt stor variation i flypriserne. Der foreligger ingen officielle tal for gennemsnitspriser, men de varierer hyppigst fra priser mellem 200 kr. hos lavprisselskaberne til over 1.000 kr. for business class billetter. Hvis der skal gives et forsigtigt skøn over en samlet gennemsnitpris, så vil den ligge omkring 500 kr. for en enkelt indenrigsbillet. Dette skøn er nogenlunde i overensstemmelse med det skøn, som blev anvendt i Skatteministeriets analyse af passagerafgiften (Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005) i forbindelse med afskaffelsen af passagerafgiften tilbage i 2005. Sidenhen er prisniveauet generelt steget, men der er til gengæld kommet mere konkurrence på markedet, og en gennemsnitspris på 500 kr. pr. billet synes derfor rimelig.

Forholdet mellem antallet af erhvervs-kunder og privatkunder foreligger der ligeledes ikke officielle tal på. I 2005 blev det anslået, at ca. 63 pct. af danskere der rejste indenrigs, var erhvervs-kunder (fra Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005, hvor data stammer fra Københavns Lufthavnes pressemeddelelse af 4. februar 2005). Sidenhen er der kommet flere udbydere på markedet, hvor lavprisselskaberne har fået en ikke ubetydelig rolle med lavere priser til følge. Det skønnes derfor sandsynligt, at forholdet mellem erhvervs-kunder og private kunder kan have rykket sig lidt. I beregningerne nedenfor antages det derfor, at halvdelen af passagererne er privatkunder og halvdelen er erhvervs-kunder.

Erhvervs-kunder vurderes generelt at være mindre priselastiske end privatkunder. Det antages, at erhvervspassagerer (dvs. passagerer hvor arbejdspladsen betaler deres rejser) har en elasticitet på 0,5, mens privatkunder har en elasticitet på 1,3.

Der er i spørgsmålet kun bedt om beregninger for 5 af de danske lufthavne. Nedenfor i tabellen findes beregningerne for de 5 specifikke lufthavne, de øvrige lufthavne og totalen for alle de danske lufthavne. Det skal bemærkes, at skønnene er behæftet med betydelig usikkerhed.

Tabel. Økonomiske konsekvenser for de danske lufthavne ved indførelse af klimaafgift på 75 kr. (2009 tal)

	Før afgift			Efter afgift				
	Passagerer total (antal)	Erhvervsrejsende (antal)	Antal private rejsende (antal)	Reduktion i antal (erhverv)	Reduktion i antal (privat)	Reduktion i omsætning (erhverv) (mio. kr.)	Reduktion i omsætning (privat) (mio. kr.)	Reduktion i omsætning total (mio. kr.)
<i>Lufthavn</i>								
Aalborg	448.000	224.000	224.000	16.800	43.700	8	22	30
Karup	79.000	39.500	39.500	3.000	7.700	2	4	5
Århus	135.000	67.500	67.500	5.100	13.200	3	7	9
Billund	98.000	49.000	49.000	3.700	9.600	2	5	7
Sønderborg	28.000	14.000	14.000	1.100	2.700	1	1	2
Øvrige	1.151.000	575.500	575.500	43.200	112.200	22	56	78
I alt	1.939.000	969.500	969.500	72.800	189.100	36	95	131

Anm: Kilde: Danmarks Statistik. For beregningerne er anvendt en gennemsnitspris på 500 kr. pr indenrigsbillet. Det er antaget, at halvdelen flyver som erhvervs-kunder og halvdelen som private kunder, og der er antaget en elasticitet på 1,3 for private kunder og 0,5 for erhvervs-kunder. Øvrige lufthavne består af ; Københavns Lufthavn, Esbjerg Lufthavn, Bornholm Lufthavn og Roskilde lufthavn. Bemærk, at afrundinger i tallene kan betyde mindre afvigelse i summerne.

Af tabellen fremgår det, at der i 2009 for alle de danske lufthavne i alt var ca. 2 mio. indenrigspassagerer (antal påstigende passagerer), hvoraf det er antaget et halvdelen er erhvervs-kunder og halvdelen er privatkunder - dvs. knap 1 mio. passagerer af hver. Med en priselasticitet på 1,3 for privatkunder, så vil en forhøjelse af prisen på 15 pct., svarende til en prisforhøjelse på 75 kr. ved en gennemsnitspris på 500 kr., reducere antallet af passagerer med ca. 189.000 personer. Priselasticiteten for erhvervs-kunder er på 0,5, og en prisstigning på 15 pct. som følge af klimaafgiften, medfører et fald i antallet af passagerer på ca. 73.000 personer. Ud fra de givne antagelser om gennemsnitspriser, fordeling af erhvervs-kunder og privatkunder samt antagelse af de to priselasticiteter, så vil indførelsen af en klimaafgift samlet set medføre et fald på knap 262.000 personer. Ved en gennemsnitspris på 500 kr. pr. billet, svarer det til en samlet reduktion i omsætningen for alle lufthavnene på ca. 131 mio. kr., hvor de ca. 95 mio. kr. stammer fra reduktionen af privatkunder mens ca. 36 mio. kr. stammer fra reduktionen af erhvervs-kunder.

Aalborg lufthavn er den lufthavn efter København (indgår i øvrige lufthavne), der har det største antal indenrigspassagerer. Det er ud fra givne forudsætninger anslået, at reduktionerne i passagerantallet fra Aalborg lufthavn vil betyde et fald i omsætningen på ca. 30 mio. kr. årligt. Omsætningen i Karup og Århus er skønnet at falde med henholdsvis godt 5 og 9 mio. kr. I Billund og Sønderborg lufthavn skønnes der en omsætningsreduktion på henholdsvis knap 7 og 2 mio. kr.

Der er stor usikkerhed om elasticitetsskønnene, og set i lyset af de senere års udvikling i antallet af passagerer (figur 1 og 2), er der noget der tyder på, at de ikke er så høje som tidligere antaget.

Ved at indføre en afgift på 75 kr. så påføres branchen også nogle administrative omkostninger. I lovforslaget "Lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser af 16. november 2005" er det anslået, at erhvervslivet samlet vil blive belastet med ca. 180.000 kr. mindre årligt ved fjernelse af afgiften (gælder både for indenrigs- og udenrigsflyvninger). En afgiftsopkrævning foregår som regel på følgende måde; de virksomheder, som er omfattet af afgiften skal registreres. Virksomhederne skal føre regnskab over antallet af passagerer (som skal betale afgift). Afgiftens størrelse skal angives, og afgiften skal indbetales. Hvis det antages, at en evt. klimaafgift skal administreres på samme måde, så vil omkostningerne skønsmæssigt ligge på nogenlunde samme niveau. Der skal dog tages højde for, at antallet af passagerer har været stigende siden 2005, og at der er kommet et par ekstra udbydere på markedet, hvilket alt andet lige, har en tendens til at øge de administrative omkostninger. Men det vurderes fortsat være af begrænset omfang.