



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2011-318-0373

Dato: 2. maj 2011

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 424 af 28. marts 2011. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Lauritzen (V).

(Alm. del).

Peter Christensen

/Thomas Larsen

Spørgsmål:

Kan ministeren – i forlængelse af svaret af 15. marts 2011 på alm. del-spørgsmål 232 - oplyse, hvad de økonomiske konsekvenser vil være af at indføre en klimaafgift på 75 kr. på samtlige flybilletter fra de danske lufthavne? Dvs. både for udenrigs- og indenrigsflyvninger.

Svar:

I besvarelsen af alm. del. spm. 232 af 10. januar 2011 blev det skønnet, at hvis der blev indført en klimaafgift på 75 kr., så ville de danske lufthavne inkl. flyselskaber samlet set få en reduktion i omsætningen på ca. 131 mio. kr., som følge af et fald i salget af indenrigsflybilletter. Dette beløb var beregnet ud fra 2009 tal. Siden besvarelse af alm. del. spm. 232 er der kommet tal fra 2010, og de nyeste tal fra 2010 anvendes derfor i denne besvarelse. Der er fra 2009 til 2010 sket en stigning i indenrigsflytrafikken, hvilket betyder, at de skønnede økonomiske virkninger ved en klimaafgift for indenrigsflyvninger, er større i denne besvarelse, end skønnet i alm. del. spm. 232.

Beregningerne i denne besvarelse, er ligesom det var gældende i alm. del spm. 232, behæftet med en del usikkerhed, da der er flere ubekendte faktorer, og det er derfor nødvendigt i et vist omfang, at anvende skønnede værdier. De skønnede værdier er, en gennemsnitlig billetpris, andelen af erhvervs- og privatrejsende samt en priselasticitet, der måler, hvor følsomt salget af flyrejser er over for ændringen i prisen (denne afhænger af om rejsen er erhvervs – eller privatrelateret).

Det antages, at klimaafgiften overvælttes fuldt ud til passagererne, således at billetprisen stiger med 75 kr. for en tur/retur udenrigsbillet, og 150 kr. for en tur/retur indenrigsbillet. Klimaafgiften rammer således indenrigspassagerer hårdest, både pga. at afgiften for en tur/retur billet er dobbelt så stor, og som følge af at prisen på udenrigsflyvninger generelt er højere. En given afgift vil således have en procentvis mindre indvirkning på prisen på udenrigsflyvninger.

Udover hvor meget prisen ændres på billetten som følge af klimaafgiften, så afhænger billetsalget af, hvor prisfølsomme forbrugerne er overfor en given prisændring (priselasticiteten), og det afhænger primært af:

- Prisens betydning for valg af rejse. Det gælder oftest, at prisen for en erhvervsrejsende er af mindre betydning end for en privatrejsende.
- Den vægt passageren tillægger rejsens pris sammenlignet med f.eks. rejsetid og komfort.
- Muligheder for substitution til andre transportmidler. Jo flere gode alternative rejsemuligheder (bil, bus og tog), jo mere prisfølsom vil passageren være. Det vil oftest gælde, at jo længere distancen er, jo færre alternative transportmuligheder, hvilket peger på lavere priselasticitet for udenrigspassagerer end for indenrigspassagerer.

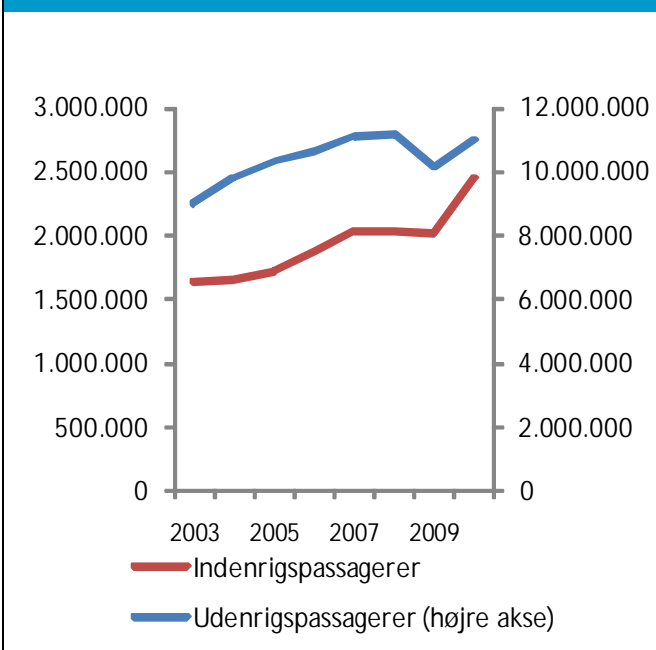
For at præcisere skønnet af de økonomiske konsekvenser for salget af udenrigsflyrejser, så opdeles passagerne efter om man er privat- eller erhvervskunde samt om man flyver indenfor eller udenfor Europa. Disse faktorer er med til at bestemme størrelsen på den skønnede priselasticitet. Jo lavere distance (dvs. rejser inden for Europa) jo højere priselasticitet, og det er antaget (jf. alm. del. spm. 232) at privatkunder, alt andet lige, har en højere priselasticitet.

Der er generelt meget stor variation i flypriser, alt afhængig af destination, billettyper (billige billetter, fleksible billetter, business mv.), og derfor er der usikkerhed forbundet med de gennemsnitlige flypriser, som der er antaget her. Andelen af privat- og erhvervskunder er ligeledes skønnet og størrelserne af priselasticiteten for de enkelte kategorier, er også baseret på skøn.

På figur 1 og 2 ses udviklingen passagerer siden 2003 i henholdsvis antal og den procentvise stigning for både indenrigs- og udenrigsflyvninger.

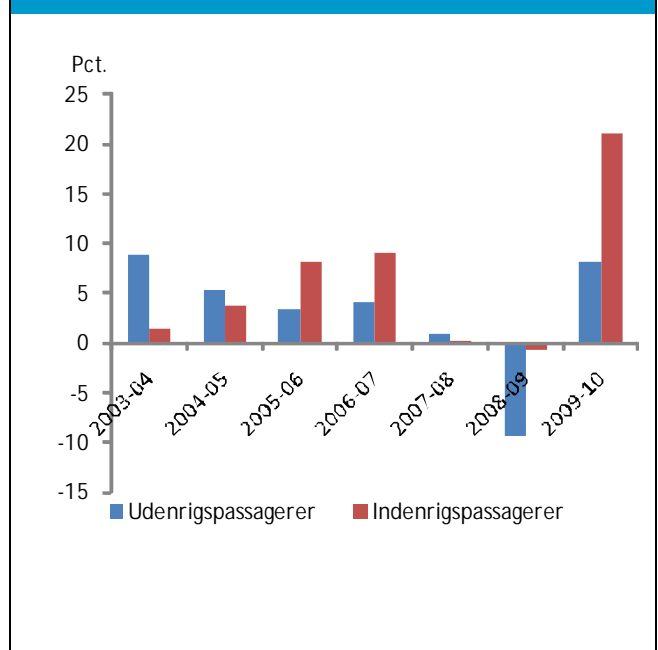
Det fremgår af figurene, at der fra 2003 og frem til 2008 har været stigninger i antallet af udenrigsrejsende, dog med aftagende vækstrater. I 2009 var der negativ vækst, mens væksten fra 2010 igen er positiv (for nærmere beskrivelse af udviklingen i indenrigspassagerer henvises til alm. del. spm. 232). Efter afskaffelsen af passagerafgiften er der generelt ikke forekommet de helt store stigninger i passagertallet på udenrigsrejser. Der kan dog være andre faktorer, der har været med til at dæmpe væksten i flytrafikken. Specielt konjunkturerne fra 2008 til 2009, hvor den internationale økonomiske krise, ramte Danmark og andre vestlige økonomier. Derudover kan, der være andre forhold, som kan have dæmpet væksten på udenrigsrejser (fx SARS, katastrofer og uroligheder rundt omkring i verdenen mv.).

Figur 1. Antallet af indenrigs- og udenrigspassagerer samlet for alle danske lufthavne, 2003-2010 (påstigninger)



Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2. Stigninger i indenrigs- og udenrigspassagerer samlet for alle danske lufthavne, 2003-2010 (påstigninger) (pct.)



Set i lyset af udviklingen i antallet af udenrigsflypassagerer, er der ikke noget der peger på, at priselasticiteten samlet set er særlig høj. På den baggrund er der anvendt lavere elasticiteter end der blev anvendt i "Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005". Elasticiteterne på udenrigspassagerer er generelt sat noget lavere end på indenrigspassagerer, som følge af ovennævnte faktorer, der er afgørende for størrelsen af priselasticiteten. Det er antaget, at halvdelen af alle udenrigspassagerer er erhvervskunder (der rejser i arbejdsøjemed), og at ca. 50 pct. rejser som private personer, hvilket er samme fordeling som ved indenrigsflyvninger.

Tabel 1 viser gennemsnitspriser og elasticiteter, der er antaget for de forskellige kategorier. Der er i de skønnede gennemsnitspriser taget udgangspunkt i dem, der var anvendt i "Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005" (hvor der er taget højde for generelle prisstigninger – samtidig med at der i analysen anvendes lidt andre typer passagerkategorier, end der anvendes i denne besvarelse).

Størrelsen på de antagede gennemsnitspriser, har ikke nogen direkte betydning for, hvor stort omsætningstabet bliver, da der er to modsatrettede effekter i spil. Jo højere pris der er antaget, jo mindre bliver den procentvise stigning, som følger af afgiften, hvilket medfører en lavere passagernedgang, hvilket trækker mod, en lavere omsætningsreduktion. På den anden side, så reduceres omsætningen mere, som følge af at billetprisen er høj, for de passagerer, som ikke længere rejser. Samlet set udligner de to effekter hinanden ift. omsætningstabet, og det er således kun antallet af reducerede passagerer, der ændres. Det er derfor specielt skønnene over elasticiteter, der får betydning for den økonomiske virkning af en klimaafgift.

Tabel 1. Skønnede gennemsnitsflypriser og priselasticiteter

	Erhvervsrejser		Private rejser	
	Europa	Øvrig verden	Europa	Øvrig verden
<i>Udenrigs</i>				
Gennemsnitspriser/retur (kr.)	3.500	7.000	2.200	6.000
Prielasticiteter	0,2	0,1	0,5	0,3
<i>Indenrigs</i>				
	Privat	Erhverv		
Gennemsnitspriser enkeltrejse (kr.)	500	500		
Prielasticiteter	1,3	0,5		

Anm. Priserne på flyrejser er et skønnet gennemsnit, da der ikke findes data. Ligeledes er priselasticiteterne skønnede.

I tabel 2 fremgår de økonomiske konsekvenser for de danske lufthavne og flyselskaber, der opererer for danske lufthavne, samlet set fordelt på indenrigsafrejsende og på udenrigsaf-

rejsende. Det er valgt ikke at opdele på lufthave, da udenrigsflyvningerne specielt afgår fra København og til dels Billund (for fordeling på lufthavne for indenrigsrejsende henvises til alm. del. spm. 232)

Tabel 2. Økonomiske konsekvenser for de danske lufthavne og flyselskaber mv. ved indførelse af en klimaafgift på 75 kr. - indenrigs og udenrigsafrejsende (2010)

	Antal pas- sagerer i alt (i tusinder)	Antal pas- sagerer (privat) (i tusinder)	Antal pas- sagerer (er- hverv) (i tusinder)	Reduktion i antal pas- sagerer (privat) (i tusinder)	Reduktion i antal pas- sagerer (er- hverv) (i tusinder)	Reduktion i omsætning i alt (i mio. kr.)
<i>Indenrigsafrejser</i>						
Indenrigs i alt	2.450	1.230	1.230	240	90	166
<i>Udenrigsafrejser</i>						
Afrejser inden for Europa	9.810	4.900	4.900	80	20	257
Afrejser øvrige verden	1.180	590	590	2	1	18
Udenrigs i alt	10.990	5.490	5.490	85	22	275
Afrejsende i alt	13.440	6.720	6.720	325	115	441

Anm. Bemærk, at afrundinger i tallene kan betyde mindre afvigelser i summerne. Der ligger på nuværende tidspunkt ikke endelige tal fra 2010, fordelt på rejser indenfor og udenfor Europa. Så der er for 2010 tallene anvendt samme andel, som var gældende for 2009 (som nogenlunde svarer til fordelingen af rejser inden for og udenfor Europa siden 2004). Andelen af afrejsende til destinationer inden for Europa er på ca. 89 pct. og ca. 11 pct. af afrejsende rejser til destinationer uden for Europa. Det er antaget at halvdelen er privat kunder og halvdelen er erhvervskunder.

Af tabel 2 fremgår det, at med nye 2010 tal, så vil en indførelse af en klimaafgift på 75 kr., skønnet medføre en reduktion af indenrigs privatrejsende på ca. 240.000 personer og ca. 90.000 indenrigs erhvervsrejsende. Afgiften skønnes at reducere antallet af udenrigsrejser med ca. 85.000 privatrejsende og ca. 22.000 erhvervsrejsende. Samlet set vil det reducere omsætningen på udenrigsrejser med ca. 275 mio. kr. for de danske lufthave. Det skønnes, at danske lufthave samlet set (både indenrigs og udenrigs) vil få reduceret omsætningen med ca. 440 mio. kr., med udgangspunkt i den rejseaktivitet, der har været i 2010. Beregningerne er generelt behæftet med en del usikkerhed.

Tabet af omsætning er beregnet ud fra den samlede pris på billetten. Der er ikke taget hensyn til mistet omsætning i butikker mv. Baseret på offentlige tilgængelige regnskabsoplysninger, kan det groft skønnes, at lufthavnene tjener ca. 80 kr. pr. person i gennemsnit i diverse lufthavnsafgifter mv.¹ Ud fra denne antagelse så vil lufthavnens andel af det samlede skønnede omsætningstab på 441 mio. kr. udgøre ca. 44 mio. kr. De resterende ca. 400 mio. kr. i tabt omsætning kan henledes til flyselskaberne.

¹ Startafgifter, passagerafgifter, securityafgifter, handling, opholdsafgifter og CUTE.