



Det talte ord gælder

Samrådstale om S+SF's forslag om en afgift pr. flybillet

Samrådsspørgsmål AO

Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser det vil få, hvis man etablerer en passagerafgift på flytrafik andragende 75 kr. pr. billet. Herunder bedes redegjort for konsekvenserne for erhvervslivet generelt samt hensynet til Danmark i bedre balance. Desuden ønskes en belysning af konsekvenserne for de danske lufthavne samt de flyselskaber, der betjener indenrigsruterne.

Svar:

Hvad indeholder S+SF's forslag

Jeg går ud fra, at spørgsmålet hentyder til S+SF's udspil "Fair Løsning 2020" af



16. maj, hvor der indgår et forslag om en passagerafgift på flytrafik.

Jeg vil derfor tage udgangspunkt i dette forslag.

I S+SF's udspil skal der betales en passagerafgift på flytrafik på 75 kr. pr. billet ved afrejse fra en dansk lufthavn.

Ifølge S+SF's beregninger vil det indbringe en indtægt til staten på 0,7 mia. kr. årligt.

En videreførelse
fra tidligere
politiske udspil

Forslaget er en videreførelse fra tidligere politiske udspil fra de to partier.

I S+SF's politiske udspil "Fair Forandring" fra 2009 oplyses det, at for at øge tilskyndelsen til at anvende andre



transportformer indføres en klimaafgift på flytransport fra danske lufthavne.

En afgift på 75 kr. pr. flybillet ved afrejse fra en dansk lufthavn kan umiddelbart lyde overkommeligt.

Dog vil jeg ikke lægge skjul på, at jeg ikke synes, at det er et godt forslag. Det er der flere grunde til.

Indenrigsluftfarten belastes dobbelt

Afgiften er pr. afrejsende passager fra danske lufthavne. Altså opkræves der 150 kr. for en indenrigsreturbillet og 75 kr. en udenrigsreturbillet.

Det betyder, at indenrigsluftfarten belastes dobbelt så meget af en passagerafgift som udenrigstrafikken.



Konsekvenser for
flyselskaber

Som udgangspunkt må det antages, at afgiften umiddelbart overvælttes på passagererne i form af prisstigninger på billetten.

Det vil kunne betyde prisstigninger på indenrigsreturbilletter på op til næsten 40 pct.

Det er en markant stigning for både privat- og erhvervsrejsende.

Derfor er det ikke usandsynligt, at stigning i billetpriserne vil føre til lavere efterspørgsel efter indenrigsflyrejser.

Jeg har været i kontakt med danske lufthavne om denne sag.



Bl.a. skriver Karup Lufthavn, at en returbillet Karup-København vil stige med 34 pct. på de mest prisfølsomme returbilletter.

Lufthavnen vurderer, at prisstigningen vil føre til et væsentligt fald i passagertallet og forventeligt op til 40-50 pct. nedgang.

Aarhus Lufthavn skønner, at afgiften vil betyde et fald i aktivitetsniveauet op 25 pct. for udenrigstrafikken, og Aalborg Lufthavn vurderer, at afgiften vil betyde ca. 20 pct. færre lavprisselskaber.

Jeg synes, at det er høje tal, som lufthavnene præsenterer os for!



Et fald i efterspørgslen efter flyrejser betyder selvsagt et fald i indtjeningen for flyselskaber – og kan i sidste ende betyde rutenedlæggelser, men også konkurrencer blandt danske flyselskaber.

Sønderborg Lufthavn udtaler bl.a., citat; ”En vigtig ”global livsnerve” vil således blive klippet over...”

Her henviser de til, at indførelsen af en passagerafgift vil føre til at ruteøkonomien Sønderborg-København vil blive så voldsomt forringet, at ruten vil lukke få måneder efter implementeringen.

Dette kan i høj grad få konsekvenser i form af en dårligere mobilitet på tværs af



landet – en mobilitet, som erhvervslivet er særlig afhængig af.

Skatteministeriet
s beregninger

Skatteministeriet har i besvarelse af 2. maj 2011 af spørgsmål 424 fra Folketingets Skatteudvalg foretaget en beregning af effekten af indførelsen af en klimaafgift på 75 kr. pr. flybillet.

De skønsmæssige beregninger viser, at afgiften kan medføre et fald i antallet af indenrigsrejsende med godt 13 pct.

Et så markant fald i efterspørgslen efter flyrejser vil alt andet lige påvirke de danske lufthavne.

Ifølge Skatteministeriets beregninger skønnes afgiften at reducere omsætningen med 166 mio. kr. på



indenrigsrejser for de danske lufthavne og flyselskaber, der opererer fra danske lufthavne.

Konsekvenser for danske provinslufthavne

I dag er der faste indenrigsruter mellem Københavns Lufthavn i Kastrup og lufthavnene i Aalborg, Aarhus, Billund, Karup, Sønderborg og Rønne.

Indenrigsruterne er med til at sikre hurtige og effektive transportforbindelser mellem landsdelene.

Tager man udgangspunkt i antal indenrigspassagerer i 2010, vil indførelsen af en passagerafgift på 75 kr. pr. flybillet betyde en meromkostning for indenrigsluftfarten på 165 mio. kr. årligt.



Mere konkret betyder det eksempelvis, at ruten mellem Aalborg og København vil få en årlig merudgift på 79 mio. kr., mens ruten mellem Bornholm og København vil få en årlig merudgift på 18 mio. kr.

Alle lufthavne vi har modtaget skrivelser fra påpeger, at passagerafgiften vil påvirke deres økonomi.

I Sønderborg Lufthavn forudser de, at en forventet rutenedlæggelse og flytning af baseselskaber betyder, at omkring 300 arbejdspladser forsvinder.

Aalborg Lufthavn forventer en reduktion af medarbejderstablen med ca. 34 fuldtidsstillinger.



Konsekvenser for
provinslufthavnene
s udenrigsruter

Internationale forbindelser får stadig større betydning i forhold til provinslufthavnene som Aalborg, Aarhus og Billund.

Disse ruter betjenes i væsentlig omfang af lavprisselskaber.

Flere lufthavne pointerer, at lavprisselskaber reagerer øjeblikkeligt på indførelse af nationale særafgifter – enten ved kraftigt at reducere produktionen, eller ved helt at trække sig fra det aktuelle marked.

I forhold til at trække sig fra det aktuelle marked udtaler Billund Lufthavn, at citat; ”... det er ikke et spørgsmål, OM det sker, men HVOR MEGET, det sker.”



Herudover nævner lufthavnene også, at det vil være særdeles vanskeligt at tiltrække nye operatører.

Det kan komme til at betyde, at privat- eller erhvervsrejsende i yderområder er tvunget til at rejse gennem Københavns Lufthavn, hvis de skal til udlandet.

Konsekvenser for
Københavns
Lufthavn

Københavns Lufthavns rolle som international hub for andre landes flyrejsende bidrager til, at danskere har adgang til et forholdsvis veludviklet rutenet.

En passagerafgift på 75 kr. vil betyde en meromkostning på ca. 0,7 mia. kr. årligt på internationale ruter.



Dette kan som nævnt føre til, at flyselskaber mindsker aktiviteten.

Herudover oplever Københavns Lufthavn en øget konkurrence fra udenlandske lufthavne.

En passagerafgift vil stille Københavns Lufthavn ringere i denne konkurrence.

Der er arbejdet hårdt for, at Københavns Lufthavn har kunnet opnå en attraktiv placering blandt Europas store lufthavne.

Med indførelse af en passagerafgift vurderer Københavns Lufthavn, at de risikerer at miste den position.



Konsekvensen er, at de direkte flyforbindelser danskerne p.t. nyder godt af, vil mindskes.

Danmark i
balance

I regeringens udspil "Danmark i balance i en global verden" peges der på, at den internationale krise har ramt hårdt i yderområderne og at den globale udvikling favoriserer de større byer.

Etableringen af nye virksomheder og nye job bliver i stigende grad koncentreret om de større byer. Det giver større pendlingsafstande og udfordringer med at fastholde en positiv udvikling i de områder, som har sværere ved at tiltrække og fastholde veluddannet arbejdskraft.



Med ”Danmark i balance” vil regeringen styrke indsatsen for at sikre en moderne og effektiv infrastruktur i alle dele af Danmark.

Konsekvenser for
erhvervslivet

Bedre flyruter til og fra danske provinslufthavne kan være med til at sikre bedre regional tilgængelighed uden store og tidskrævende investeringer i udbygningen af infrastrukturen.

Det er vigtigt for den regionale udvikling, herunder for yderområder, hvor rejsetiden til København er væsentlig kortere med fly end med tog og bil.

Samtidig er indenrigsruterne forbindelsesled mellem provinsen og de



større internationale ruter til og fra Københavns Lufthavn i Kastrup.

S+SF's ønske om indførelse af en passagerafgift kan modvirke den regionale tilgængelighed.

Det betyder, at erhvervslivet vil forsætte favoriseringen af de større byer, og udviklingen af yderområderne vil blive yderligere forringet.

Det mener jeg, er den helt forkerte vej at gå.

Lufthavnene berører også indenrigsluftfartens betydning for erhvervslivet.



Fx udtaler Karup Lufthavn, at det er af stor betydning for erhvervslivet, der producerer og handler i en globaliseret verden, at have mulighed for tilgængelighed til omverden gennem en lufthavn som Karup.

Aarhus Lufthavn nævner, at konsekvenserne for lufthavnen vil være livstruende, hvilket, citat; "... naturligvis vil have vidtrækkende implikationer for det østjyske erhvervsliv".

Erhvervslivet vil få forringet sin mobilitet, og det kan føre til antivækst.

Klimaaspektet

Det er i dagens Danmark nødvendigt at tænke på klimaet.



S+SF's plan om at indføre en passagerafgift falder under parolen "fra forurening til bedre velfærd".

Som tidligere nævnt er afgiften blevet kaldt en "klimaafgift", hvis formål bl.a. er, at øge tilskyndelsen til at anvende andre transportformer.

Det lyder jo umiddelbart som en god idé.

Dog vil jeg tillade mig at sætte spørgsmålstegn ved S+SF's klimaaspekt.

Nye tal viser, at luftfarten er konkurrencedygtig med andre transportformer i forhold til klimapåvirkning.



Ser man på propelfly, som er en flytype, der anvendes meget i indenrigsluftfarten i Danmark, udledes der mindre CO2 pr. person end ved transport med bil.

Bliver konsekvensen af en afgift, at de passagerer, som forventes at undlade at flyve, i stedet tager bilen, så er det meget tvivlsomt, om der er en positiv klimaeffekt af passagerafgiften samlet set.

Afslutning

Samlet set vil en passagerafgift på 75 kr. pr. flybillet ved afrejse fra en dansk lufthavn føre til omkostninger for både de danske lufthavne, flyselskaber og passagerer.

Dette kan skade indsatsen for at sikre en moderne og effektiv infrastruktur i alle



dele af landet, hvilket bidrager negativt til den regionale udvikling. Det er en afgift, som vil skabe anti-vækst!

Jeg vil her tilslutte mig Aarhus Lufthavn, som i deres brev til Transportministeriet kraftigt opfordrer til, at ideen om en etablering af en passagerafgift skrinlægges.

Man kan også sætte spørgsmålstegn ved, om afgiften bidrager positivt til klimaet.

Samlet set synes jeg egentlig ikke, at S+SF's forslag om en passagerafgift er en helt "fair løsning".