



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

25. august 2017

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 430 (Alm. del) af 28. juni 2017 stillet efter ønske fra René Gade (ALT)

Spørgsmål

Vil ministeren i forlængelse af svaret på spørgsmål 96 redegøre for det gennemsnitlige antal kilometer en passager flyver på henholdsvis private rejser og erhvervsrejser, hvor sidstnævnte bedes opdelt på om rejsen foregår indenfor Europa eller til øvrige verden? Ministeren bedes desuden beregne hvilket provenu den danske stat vil opnå hvis vi indfører en flyafgift på henholdsvis 1 pct., 5 pct., 10 pct. og 25 pct. af flyprisen, herunder hvor mange flyrejser og hvor mange færre fløjne kilometer de forskellige afgiftsniveauer antages at medføre.

Svar

I det følgende estimeres det gennemsnitlige antal fløjne km pr. person i 2016. Beregningerne beror i høj grad på antagelser og behæftes af denne årsag med betydelig usikkerhed. Svaret bygger på en række antagelser, som er nærmere beskrevet i *besvarelsen af FIU nr. 96 af d. 30. november 2016*.

I *tabel 1* rapporteres det gennemsnitlige antal kilometer fløjet pr. person mellem en dansk lufthavn og udlandet i 2016. Der findes, efter finansministeriets vidende, ikke offentligt tilgængelige opgørelser over de gennemsnitlige km fløjet pr. person inddelt på grupperne private rejser og erhvervsrejser.¹

Der findes heller ikke, efter finansministeriets vidende, offentligt tilgængelige opgørelse over det gennemsnitlige antal km fløjet inden for hhv. Europa og øvrige verden.

Det er derfor lagt til grund for beregningerne, at afstandsintervallerne i *tabel 1* giver en indikation af, hvorvidt en flyrejse er foregået fra Danmark til Europa eller fra Danmark til øvrige verden. Inddelingen på rejser indenfor Europa og den øvrige verden er foretaget under antagelse af, at der med udgangspunkt i Danmark kan rejses indenfor Europa med en maksimal afstand på 3.001-4.000 km, og at den øvrige verden kan nås ved tilbagelæggelse af 3.001 km og opefter.

¹ I *besvarelsen af FIU nr. 96 af d. 30. november 2016* blev det beregningsteknisk lagt til grund, at der er en lige fordeling mellem private rejser og erhvervsrejser. Der var dog ingen antagelser om, hvorvidt fordelingen kan overføres til at gælde både i og uden for Europa, som der efterspørges i nærværende besvarelse.

Tabel 1**Afstande og gennemsnitlige kilometer fløjet pr. person i 2016**

	Gnsn. km pr. person	Gnsn. km pr. person i Europa	Gnsn. km pr. person i den øvrige verden
Afstand i km			
1-1.000	680	680	-
1.001-2.000	1.360	1.360	-
2.001-3.000	2.310	2.310	-
3.001-4.000	3.660	3.660	3.660
4.001-5.000	4.720	-	4.720
5.000+	7.270	-	7.270
I alt	1.450	-	-

Anm.: Det bemærkes, at der er betydelig usikkerhed forbundet med de gennemsnitlige km fløjet pr. person i intervallet 3.001-4.000 km for Europa og den øvrige verden, da det forventes at rejser indenfor Europa placeres i starten af intervallet (trækker gennemsnittet ned) og at rejser indenfor den øvrige verden placeres i midt- og slutning af intervallet (trækker gennemsnittet op).

Kilde: DST samt egen inddeling på hhv. Europa og øvrig verden.

Procentvise afgiftsstigninger på hhv. 1 pct., 5 pct., 10 pct. og 25 pct. vil udgøre en meget betydelig stigning i flypriserne, og adfærdseffekterne af en afgiftsstigning i denne størrelse ligger uden for erfaringsområdet. Det betyder, at det er meget vanskeligt at beregne provenuvirkninger og adfærdseffekter af en sådan afgiftsstigning.

I det følgende gennemgås de principielle provenuvirkninger ved indførelse af en flyafgift. Provenuvirkningerne af en afgiftsstigning kan opdeles i de umiddelbare provenuvirkninger og provenuvirkningerne efter tilbageløb og adfærd.

Den umiddelbare provenuvirkning skal forstås som provenuet opgjort ved uændret aktivitet og pris, dvs. ekskl. adfærdseffekter. Den umiddelbare virkning er således effekten af en afgiftsstigning i tilfælde af, at ingen ændrer adfærd pga. afgiften.

Det umiddelbare provenu reduceres som følge af tilbageløb, dvs. effekten af at forbrugerne antages at reducere deres forbrug af andre varer, når der introduceres en afgift på flyrejser. Det vil reducere statens indtægter fra moms og andre afgifter. Derudover vil adfærd i form af en nedgang i antallet af passager samt en negativ arbejdsudbudseffekt yderligere reducere statens provenu ift. det umiddelbare provenu.

Det bemærkes, at adfærdseffekterne som følge af indførelse af en afgift på op mod 25 pct. udgør en markant prisstigning. Et skøn over adfærdseffekterne vil derfor være forbundet med betydelig usikkerhed. Derudover kan kombinationen af usikkerheden om prisen på flybilletter og en (høj) procentvis afgift have betydning for størrelsen af elasticiteten. Der vil således være væsentlig usikkerhed mht. nedgan-

gen i antallet af passagerer. Det er derfor vanskeligt at kvantificere reduktionen af flyrejser og fløjne km, som de forskellige afgiftsniveauer forventes at medføre.

Det må dog forventes, at reduktionen i antallet af passagerer vil være betydelig. Derudover vil en afgift på flyrejser have mærkbare konsekvenser for lufthavne mv. som følge af en reduktion i antallet af passager. Reduktionen i antal passagerer vil øges i takt med muligheden for at benytte lufthavne i nabolandene.

På baggrund af ovenstående vurderes det ikke meningsgivende at kvantificere provenuvirkningerne ved indførelse af en flyafgift på hhv. 1 pct., 5 pct., 10 pct. og 25 pct.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen
Finansminister