



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

7. april 2017

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 96 (Alm. del) af 3. november 2016 stillet efter ønske fra Finansudvalget

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne for de danske lufthavne og de flyselskaber, der betjener indenrigsruterne i Danmark, hvis Alternativets forslag om en klimaafgift på flyrejser gennemføres?

Svar

Alternativet foreslår at indføre en klimaafgift på 80 kr. pr. flyvning fra danske lufthavne, jf. *Tal til et bedre samfund – Alternativets finanslovsforslag*.

I det følgende estimeres de af klimaafgiften afledte økonomiske konsekvenser for flyselskaber og danske lufthavne, der betjener indenrigs- og udenrigsruterne. Følgende beregninger beror i høj grad på antagelser og behæftes af denne årsag med betydelig usikkerhed.

Det antages indledningsvist, at klimaafgiften overvæltes fuldt ud i prisen på flybilletterne, og at det kun er terminalpassagerer fra danske lufthavne (dvs. passagerer der begynder flyrejsen i den pågældende lufthavn), der pålægges afgiften, hvilket betyder at transfer- og transitpassagerer ikke omfattes. Transferpassagerer er passagerer, der mellemlander i den pågældende lufthavn og fortsætter flyrejsen fra lufthavnen med et andet fly, mens transitpassagerer er passagerer, der mellemlander i lufthavnen og fortsætter flyrejsen fra lufthavnen med samme fly(nummer).

Udover de ovenfor nævnte antagelser kommer en række øvrige antagelser om a) priselasticitet, b) fordelingen af hhv. privat- og erhvervsrejsende samt c) gennemsnitlige billetpriser.

a) *Priselasticitet*

Når prisen på flyrejser stiger relativt til konkurrerende transportformer, da vil forbruget af flyrejser alt andet lige falde. Størrelsesordenen af et sådan fald afhænger af hvor prisfølsomme forbrugerne er overfor en given prisændring, her angivet ved priselasticiteten.

Priselasticiteten afhænger af:

- Hvor stor en betydning prisen har for valg af rejse. Her vil det ofte være tilfældet, at prisen for en erhvervsrejse er af mindre betydning end for en privatrejse.
- Hvilken vægt passageren tillægger rejsens pris sammenlignet med f.eks. rejsetid og komfort.
- Hvor mange gode alternative rejsemuligheder, der forefindes. Jo nemmere det er for forbrugeren at substituere væk fra flyrejser over imod bil, tog el.lign., des mere prisfølsom vil forbrugeren være. Det er ofte tilfældet, at en længere rejsedistance betyder færre alternative transportmuligheder og derfor en lavere prisfølsomhed. Igen peger det i retning af en højere priselasticitet for indenrigsruterne end for udenrigsruterne.

Hertil tages der forbehold for, at forbrugerne kan finde billetprisen mindre væsentlig sammenlignet med pakkeprisen på eksempelvis ferie- og charterrejser.

På baggrund af ovennævnte faktorer vurderes indenrigsruterne isoleret set at blive påvirket mest af Alternativets forslag om at lægge afgifter på flypassagerer. Både i kraft af den højere prisfølsomhed, som gør forbrugerne mindre villige til at acceptere en given prisstigning, og fordi prisen på indenrigsrejser generelt er lavere samtidig med at en indenrigsrejse er forbundet med to flyafgange fra danske lufthavne. Sidstnævnte betyder, at prisen for en tur-retur indenrigsbillet stiger med 160 kr. sammenlignet med kun 80 kr. for en tur-retur udenrigsbillet.

Ifht. antagelsen om forbrugernes priselasticitet skelnes der overordnet set mellem privat- og erhvervsrejsendes priselasticiteter, da det generelt vurderes at erhvervspassagerer har en lavere priselasticitet, *jf. ovenfor*. Derudover skelnes der mellem priselasticiteter på indenrigs- og udenrigsruter, samt mellem udenrigsrejser indenfor Europa og den øvrige verden. Der anvendes samme priselasticiteter som i *besvarelsen af SAU nr. 424 af 28. marts 2011*, hvortil den væsentlige usikkerhed forbundet med de skønnede priselasticiteter og deres indvirkning på følgende beregninger understreges.

b) Fordelingen af hhv. privat- og erhvervsrejsende

Der findes ingen direkte opgørelse af pågældende fordeling, men i 2005 anslog Københavns lufthavn at 63 pct. af det samlede antal indenrigsrejsende var erhvervsrejsende, *jf. Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005, data fra Københavns Lufthavnes pressemeddelelse af 4. februar 2005*. Sidenhen er prisen på flybilletter faldet og det vurderes at mængden af privatrejsende har været stigende. Det antages derfor, at 50 pct. af både udenrigs- og indenrigspassagerer er erhvervsrejsende og at de resterende 50 pct. er privatrejsende, *jf. besvarelsen af SAU nr. 232 af 10. januar 2011*.

c) Gennemsnitlige billetpriser

Den tredje antagelse omhandler gennemsnitsprisen på givne indenrigs- og udenrigsflyrejser. Igen forefindes der ingen direkte opgørelser af pågældende størrelser og der tages derfor udgangspunkt i de skønnede gennemsnitspriser anvendt i *besvarelsen af SAU nr. 424 af 28. marts 2011*. Billetpriiserne i denne besvarelse tager

udgangspunkt i de skønnede gennemsnitspriser anvendt i *Analyse af passagerafgiften af 27. juni 2005*.

Valget af gennemsnitpriser vil ingen effekt have på de estimerede omsætningstab, grundet to modsatrettede effekter; prisen på flyrejser har påvirkning gennem både forbrugernes prisfølsomhed og den tabte indtjening ved færre solgte billetter. Er gennemsnitsprisen sat højt, da vil reduktionen i passagertal efter afgiftspålæggelsen være lav, men samtidig vil den tabte indtjening pr. billet være høj – disse to effekter modvirker hinanden.

Antagelsen om gennemsnitpriser er af betydning ifht. reduktionen i passagertal. Derfor indlægges der en usikkerhed på plus/minus 20 pct. af priserne anvendt i *SAU nr. 424 af 28. marts 2011*, som søger at indfange effekter fra generelle prisstigninger, øget konkurrence, nye billettyper, nye destinationer etc. Hertil er det dog væsentligt at understrege, at de gennemsnitlige billetpriser pga. manglende data tager udgangspunkt i en rapport fra 2005. Selv med et usikkerhedsinterval skal de skønnede effekter på antallet af passager dermed ses som en indikation af effekterne af afgiften.

Tabel 1 viser gennemsnitspriser og priselasticiteter indenfor de forskellige kategorier.

| Tabel 1 | | | | |
|---|-----------------------|---------------|-----------------------|--------------|
| Skønnede gennemsnitsflypriser og priselasticiteter | | | | |
| | Erhvervsrejser | | Private rejser | |
| | Europa | Øvrig verden | Europa | Øvrig verden |
| Udenrigs | | | | |
| Gennemsnitspris tur/retur (kr.) | 2.800-4.200 | 5.600-8.400 | 1.800-2.600 | 4.800-7.200 |
| Priselasticiteter | 0,2 | 0,1 | 0,5 | 0,3 |
| | Erhverv | Privat | | |
| Indenrigs | | | | |
| Gennemsnitspris enkelt (kr.) | 400-600 | 400-600 | | |
| Priselasticiteter | 1,3 | 0,5 | | |

Anm.: Gennemsnitsflypriser og priselasticiteter er skønnede værdier, da der ikke findes data herfor.

Kilde: SAU nr. 424 af 28. marts 2011, samt egne beregninger.

Økonomiske konsekvenser

Det bemærkes indledningsvis, at de skønnede økonomiske konsekvenser for flyselskaber og de danske lufthavne tager udgangspunkt i konsekvenser fvs. afrejsende passagerer. Det skyldes, at afgiften kun pålægges afrejsende passagerer. For udenrigspassagerer må det dog forventes, at lavere antal afrejsende passagerer fra danske lufthavne ligeledes medfører et lavere antal returrejsende, selvom disse rejser ikke pålægges afgiften. De afledte konsekvenser heraf indgår ikke i den skønnede reduktion i omsætningen.

I 2015 var der ca. 1,5 mio. afrejsende indenrigspassagerer. Det skønnes, at en klimaafgift på 80 kr. pr. passager medfører en reduktion i passagertallet i intervallet 180-280.000 afrejsende. Til sammenligning ligger reduktionen af udenrigspassagerer i intervallet 100-150.000 afrejsende, hvilket i 2015 er med udgangspunkt i ca. 11,3 mio. afrejsende udenrigspassagerer, *jf. tabel 2*.

For indenrigs- og udenrigsruterne samlet set skønnes det at betyde en reduktion i erhvervsrejsende imellem 70-110.000 afrejsende passagerer og for privatrejsende 210-320.000 afrejsende passagerer. Dette sker med en skønnet samlet reduktion i omsætningen på 420 mio. kr.

Det estimerede omsætningstab afspejler alene den umiddelbare effekt ved afgiftspåleggelsen baseret på reduktionen i antallet af afrejsende passagerer og inkluderer således ikke eventuelle afledte effekter.

Tabel 2

Økonomiske konsekvenser for flyselskaber og de danske lufthavne ved indførelse af en klimaafgift på 80 kr., baseret på indenrigs- og udenrigsafrejsende 2015.

| | Passagerer total (tusinde) | Erhvervsrejsende (tusinde) | Privatrejsende (tusinde) | Reduktion i erhvervsafrejsende (tusinde) | Reduktion i privatafrejsende (tusinde) | Reduktion i omsætning (mio. kr.) |
|--------------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--|--|----------------------------------|
| Indenrigsafrejser i alt | 1.500 | 770 | 770 | 50-80 | 130-200 | 110 |
| Afrejser inden for Europa | 10.300 | 5.100 | 5.100 | 20-30 | 80-120 | 290 |
| Afrejser øvrige verden | 1.100 | 530 | 530 | 0-10 | 0-10 | 20 |
| Udenrigsafrejser i alt | 11.300 | 5.700 | 5.700 | 20-30 | 80-120 | 310 |
| Indenrigs- og udenrigsafrejser total | 12.900 | 6.400 | 6.400 | 70-110 | 210-320 | 420 |

Anm.: Bemærk, afrundinger i tallene kan betyde mindre afvigelser i summerne. Tabet i omsætning beregnes ud fra de respektive billetpriser opgjort i tabel 1. Beregningerne tager udgangspunkt i konsekvenserne fvs. afrejsende fra danske lufthavne og inkluderer ikke afledte konsekvenser.

Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen og egne beregninger.

En andel af det samlede omsætningstab på ca. 420 mio. kr. tilfalder lufthavnene gennem tabt omsætning ved diverse lufthavnsafgifter¹. Baseret på offentligt tilgængelige regnskabsoplysninger for Københavns lufthavn og andre danske lufthavne i 2015 skønnes den gennemsnitlige indtægt pr. passager til 85 kr. På baggrund af dette skøn vil lufthavnenes andel af det estimerede omsætningstab på 420 mio. kr. være ca. 20-40 mio. kr., hvor det resterende omsætningstab tilfalder flyselskaberne. Ingen af ovennævnte beregninger inkluderer eventuelle omsæt-

¹Startafgifter, passagerafgifter, securityafgifter, handling, opholdsafgifter (CUTE, m.v.).

ningstab i lufthavnenes forretninger eller fra diverse tilkøb på flyene. Hertil kommer en forøget administrativ byrde.

Med en klimaafgift på 80 kr. pr. passager vil afrejse fra nabolufthavne i udlandet (fx Malmø og Hamborg) blive relativt mere attraktivt sammenlignet med afrejse fra danske lufthavne. I hvilken grad forbrugerne fravælger danske lufthavne til fordel for konkurrerende nabolufthavne afhænger af præferencer, omkostninger og rejsetid forbundet med transport til alternative lufthavne etc.

Det er ikke muligt at vurdere klimaafgiftens konsekvenser for antallet af flyruter, men da afgiften forventes at reducere antallet af passagerer *jf. beregningerne i tabel 2*, kan det ligeledes medføre en reduktion i antallet af flyruter.

Det bemærkes afslutningsvis, at CO₂-reduktionerne af en isoleret passagerafgift i Danmark afhænger af en række elementer, herunder brugen af alternative transportformer. Desuden har den civile luftfart indenfor EU's grænser siden 2012 været underlagt regulering af CO₂-udledning i kraft af EU's CO₂-kvotesystem, mens rejser til den øvrige verden ikke pt. er reguleret.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen
Finansminister