



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

20. november 2023

2023-5185

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. november 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kenneth Fredslund Petersen (DD).

Spørgsmål nr. 70:

Vil ministeren redegøre for den forventede nedgang i antallet af passagerer på indenrigsruterne i Danmark i lufthavnene i Aarhus, Rønne, Sønderborg og Midtjyllands lufthavne, herunder om der på baggrund af forslaget om en flyafgift forventes at være kommerciel basis for drive ruterne selv med 100 procent statsstøtte af lufthavnsdriften?

Svar:

Den forventede passagernedgang som følge af passagerafgiften fremgår af tabel 1. Nedgangen er opgjort både for år 2025 og 2030.

Det bemærkes, at der er betydelig usikkerhed forbundet forudsætningerne bag beregninger, jf. blandt andet uddybning nedenfor. Tallene er derfor afrundet til nærmeste 5.000 passagerer.

Tabel 1: Forventet passagernedgang som følge af passagerafgiften

<i>1.000 passagerer</i>				
	Aarhus	Bornholm	Midtjylland	Sønderborg
2025				
Passagerer	90	110	55	35
<i>Forventet nedgang</i>	-5	-5	-5	-0
2030				
Passagerer	95	120	60	35
<i>Forventet nedgang</i>	-10	-10	-5	-5

Anm.: Passagertal er afrundet til nærmeste 5 tusinde passagerer. Afrunding betyder, at elementer i tabellen ikke nødvendigvis kan summeres. Det antages, at passagertallet i 2025 er på niveau med 2019 for COVID-19. Tallene i tabellen er korrigeret for forventet effekt af implementering af *Aftale om grøn skattereform for industri mv.* af 25. juni 2022. Den viste passagernedgang er på baggrund af, at der antages en passagernedgang for denne rene indenrigstrafik på ca. 7 pct. i 2025 og ca. 9 pct. i 2030, når afgiften er fuldt indfasat. Der er derved ikke korrigeret for, at ved afrejse, hvor den endelig



destination (efter en mellemlanding) er i udlandet, vil der i forhold til passagerafgiften være tale om en udenrigsrejse, hvor der antages en mindre passagernedgang end for den rene indenrigstrafik. Passagertallene er antal afgående passagerer.

Kilde: Transportministeriet og Skatteministeriet.

Regeringen foreslår i udspillet ”*Vejen til grøn luftfart*”, at indføre en differentieret passagerafgift, hvor afgiftssatsens er lavest for destinationer indenrigs og i Europa, og højest for de destinationer der er længst væk. Samtidig forslås afgiften indfaset fra 2025 til 2030. Afgiftssatsen, der gælder for rejser indenrigs, er 40 kr. i 2025 og 60 kr. i 2030 (årets priser). Afgiften vil blive opkrævet per afgang fra en dansk lufthavn og vil derfor skulle betales to gange ved returrejser indenrigs.

Der antages en vækst i indenrigspassagertallet mellem 2025 og 2030 i overensstemmelse med Klimastatus- og fremskrivning 2023. Det bemærkes, at der er usikkerhed forbundet med væksten, da det afhænger af en lang række faktorer, såsom udvikling i oliepriser, konkurrenceforhold mv. Der er ligeledes usikkerhed forbundet med passagerernes prisfølsomhed ved stigninger i billetpriserne.

Regeringen foreslår et pit-stop i 2027, hvor passagerafgiften kan evalueres.

Med førnævnte udspil foreslår regeringen endvidere at anvende en del af provenuet fra afgiften til at understøtte de mindre, regionale lufthavne i Esbjerg, Midtjylland, Sønderborg og på Bornholm med samlet ca. 280 mio. kr. i perioden 2025-2030. Aarhus Lufthavn er af en vis størrelse og er modsat Bornholm ikke beliggende på en mindre ø, hvorfor EU's statsstøtteregler gør det meget vanskeligt at give støtte.

Hvorvidt der er kommerciel basis for at opretholde en rute afhænger af en lang række faktorer udover en passagerafgift, såsom brændstofpriser. Men med regeringens forslag til at understøtte de mindre lufthavne, mener jeg, at der er et solidt fundament.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen