



Københavns Lufthavne



6. oktober 2004

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Trafikminister Flemming Hansen

Trafikudvalget,
TRU alm. del - Bilag 24,
SAU alm. del - Bilag 7
Offentlig

Kære Flemming Hansen,

Vi følger naturligvis med stor interesse debatten om den statslige passagerafgift senest i form af dine svar til folketingsmedlem Claus Larsen-Jensen (S).

Det er rigtigt, at passagerafgiften ikke pålægges internationalt transfererende passagerer i Danmark. Det er derimod forkert, at dette forhold som angivet af Skatteministeren er med til at sikre, at Københavns Lufthavns status som trafikknudepunkt ikke rammes.

Forudsætningen for overhovedet at kunne drive et trafikknudepunkt, således som eksempelvis SAS gør i Københavns Lufthavn er, at der er et tilstrækkeligt stort lokalt passagerunderlag, og at lufthavnen har en hensigtsmæssig geografisk placering.

Jo større passagerunderlaget er, jo mere robust et trafikknudepunkt kan opretholdes.

Den lokale trafik fra Københavns Lufthavn bæres af oplandet både på den danske og svenske side og har derfor en vis størrelse, men tåler naturligvis ikke sammenligning med de store befolkningscentre i Europa. Københavns Lufthavns relativt mindre passagerunderlag gør derfor funktionen som trafikknudepunkt væsentligt mere sårbar.

Svenskere, som ankommer til Københavns Lufthavn med overfladetransport, betragtes ved afgang fra Københavns Lufthavn som lokalt afgående og skal derfor betale passagerafgift til den danske stat. Afgiftsbetalingen kan meget nærliggende undgås ved at flyve ud af Malmø eller Gøteborg. Herved spares også broafgiften – så alt i alt en god forretning. Samtidig er der skabt et klart incitament for som luffartselskab at etablere sig på den svenske side af Øresund, hvis man vil betjene regionen.

Passagerafgiften hæmmer efterspørgslen efter flyrejser og stiller dansk luffart svagt i et stadigt mere konkurrencepræget marked.

At passagerafgiften skulle være irdrettet på en måde, som sikrer opretholdelsen af Københavns Lufthavn som trafikknudepunkt, er derfor ikke alene forkert – den virker stik modsat og er med til at forrykke den i forvejen skrøbelige balance, som gør det økonomisk forsvarligt at drive en knudepunktsfunktion i København.

Skatteministeren nævner også, at flyrejser er begunstigede i forhold til andre transportformer. En sådan betragtning er vel næppe relevant, når spørgsmålet drejer sig om dansk luftfarts konkurrenceevne i forhold til internationale konkurrenter.

Hvis regeringen virkelig ønsker at opstille sammenligninger mellem transportformerne, bør der foretages en kvalificeret analyse, hvori indgår samtlige overførsler mellem det offentlige og transportformerne eller manglen på samme. Vi føler os ganske overbeviste om, at resultatet af en sådan undersøgelse ikke vil stille luftfarten gunstigere end andre kollektive transportformer.

Med venlig hilsen



Jørgen Lindegaard
Koncerndirektør



Niels Boserup
Adm. direktør

c.c. Skatteminister Kristian Jensen
Trafikudvalget
MF Claus Larsen-Jensen (S)