

Bilagshæfte

til

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af charterflyvning

- | | |
|--|------------------|
| I. Udvalgets spørgsmål og ministeren for skatter og afgifters svar herpå | spalte 1021–1030 |
| II. Henvendelser til udvalget og ministerens kommentarer hertil..... | spalte 1031–1052 |

I. Udvalgets spørgsmål og ministeren for skatter og afgifters svar herpå

Spørgsmål 1:

Hvor meget har ministeren skønnet det samlede passagerantal vil andrage på chartertrafikken i indeværende finansår og for finansåret 1981?

Svar:

Det samlede antal passagerer på chartertrafikken er for indeværende finansår og finansåret 1981 skønnet til henholdsvis 900.000 og 830.000.

Spørgsmål 2:

Hvilke andre afgifter end charterafgiften bliver pålagt folks ferie ved flyvning fra Danmark til udlandet?

Svar:

Der opkræves ikke andre afgifter end charterafgiften, når man ser bort fra lufthavnsgæbyret. Ifølge oplysninger fra ministeriet for offentlige arbejder udgør dette i Kasstrup for et typisk charterfly ca. 3.500 kr.

Spørgsmål 3:

Hvor meget vil statens provenu falde, hvis børn under 15 år og ældre over 67 år friholdes helt for afgiften?

Svar:

Der findes ingen statistik til belysning af de provenumæssige konsekvenser ved en sådan fritagelse.

Spørgsmål 4:

Hvor meget androg statens provenu i 1978 på afgiften? Det bedes endvidere oplyst for perioden 1. januar 1979 til juli 1979 samt fra 1. juli 1979 til 31. december 1979.

Svar:

Provenuet af charterafgiften har andraget:

	1978:	47,9 mill. kr.
1/1-1/7	1979:	22,6 mill. kr.
1/7-31/12	1979:	45,4 mill. kr.

Spørgsmål 5:

Hvordan vurderer ministeren afgiften i forhold til ordlyden i Romtraktatens artikel 3, stk. F, samt artikel 81, 1. og 2. pkt.?

Svar:

Artikel 3, stk. f, indeholder – som også de øvrige bestemmelser i traktatens første del («Principper») – en mere generel tilkendegivelse af Fællesskabets mål og en opregning af de midler, som vil kunne anvendes til opnåelse af disse mål.

Ifølge traktatens artikel 84, stk. 1, finder bestemmelserne i afsnit IV («Transport») – herunder artikel 81 – anvendelse på transportør med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. I henhold til artikel 84, stk. 2, kan Rådet med enstemmighed træffe beslutning om, hvorvidt, i hvilket omfang og på hvilken måde passende bestemmelser vil kunne fastsættes for sø- og luftfart.

En sådan beslutning er ikke truffet på luftfartsområdet.

Det tilføjes, at artikel 81 omfatter afgifter eller gebyrer, som en transportvirksomhed opkræver ved grænsepassage ud over transportpriserne. Der er herved tænkt på klareingsgebyrer for varer m. v. men ikke på charterafgift eller lignende.

Spørgsmål 6:

Hvor mange af vore EF-partnere har en lignende afgift på folks ferie?

Svar:

Ingen af de øvrige EF-lande har afgift på charterflyvning.

Spørgsmål 7:

Det bedes oplyst, hvor stort statens provenu vil blive for indeværende finansår med den nugældende sats, hvis man

Bilag til bet. o. lovf. vedr. afgift af charterflyvning

- 1) omlagde afgiften til generel afgift på alt flybrændstof,
- 2) pålagde busrejser den samme afgift.

Hvor meget vil ministeren skønne, at valutaforbruget vil falde?

Svar:

ad 1)

Såfremt en afgift på flybrændstof skulle opkræves for leverancer til alle civile luftfartøjer, skulle afgiften udgøre godt 15 øre pr. liter, hvis provenuet skulle svare til det forventede provenu af den gældende charterafgift for indeværende finansår, ca. 125 mill. kr.

Beregningen er foretaget under forudsætning af, at salget af flybrændstof her i landet forblev uændret. Det måtte imidlertid påregnes, at salget ville gå væsentligt ned, fordi en betydelig større del af luftfartøjernes forbrug, end tilfældet hidtil har været, ville blive indkøbt i udenlandske lufthavne, idet flyselskaberne derved ville kunne undgå afgiften.

ad 2)

På grundlag af Danmarks Statistiks oplysninger om antallet af danske busser, der i 1979 er udkørt til udlandet, skønnes det samlede antal buspassagerer (i gennemsnit regnet med 30 pr. bus) at være i størrelsesordenen 1,6 mill. Med dette passagertal ville en afgift på 125 kr. pr. person indbringe et provenu på 200 mill. kr. årlig.

Det bemærkes, at passagerantallet omfatter såvel egentlige ferierejsende som én dages rejsende.

Spørgsmål 8:

destination:	v/charterafgift kr. 125.-	v/charterafgift kr. 180.-
	pct.	pct.
London	23	34
Palma di Mallorca.....	15	22
Las Palmas (Kanarieøerne)	10	14
Rhodos	13	19
Verona	19	28

Spørgsmål 11:

Hvad er ministerens kommentar til en oplysning fra Metal 16 om, at lovforslaget vil medføre nedlæggelse af 200 til 250 arbejdspladser?

Svar:

Som anført i besvarelsen af spørgsmål 1 skønnes det samlede passagertal på chartertrafikken i indeværende finansår og i finansåret 1981 til henholdsvis 900.000 og 830.000. Der savnes imidlertid talmæssige oplysninger om valutaforbruget («importindholdet») ved charterrejser, som muliggør et egentligt skøn over faldet i valutaforbruget.

Spørgsmål 9:

Hvor stor er afgiften i Sverige og Forbundsrepublikken?

Svar:

Den svenske charterafgift er 100 sv.kr. pr. passager.

Der findes ingen charterafgift i Forbundsrepublikken.

Spørgsmål 10:

Ad bilag 2, side 2. (Henvendelsen fra METAL København).

Hvor mange procent udgør afgiften af sædeprisen til andre populære destinationer?

Svar:

Gennem ministeriet for offentlige arbejder er fremskaffet oplysning om, hvor mange procent afgiften udgør af sædeprisen ved afrejse fra Kastrup til følgende destinationer:

Svar:

Jeg har ikke mulighed for umiddelbart at bedømme de beskæftigelsesmæssige virkninger af den foreslåede forhøjelse af charterafgiften. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til bilag 2.

Spørgsmål 12:

Kan ministeren oplyse, hvilke tilskud den svenske stat yder til chartertrafik, der udgår fra Sturup ved Malmø?

Svar:

Med virkning fra vinterperioden 1975/76 indførte de svenske luftfartsmyndigheder en bonusordning for rejsearrangører af charterrejser med afgang fra Sturup lufthavn for tilvejebragt mertrafik i form af et forøget antal passagerer, bedømt i forhold til trafikken i et givet basisår. Bonusbeløbet pr. rejsende i mertrafik udgjorde i den nævnte periode 35 kr.

Hensigten med ordningen var i en 5 års forsøgsperiode at opnå et større udbud af charterrejser fra Sturup. De svenske luftfartsmyndigheder har da også konstateret en stigning i antallet af charterrejsende fra Sturup på 100.000 i forsøgsperioden (fra 70.000 til 170.000). Efter disse myndigheders vurdering kan 60-70.000 af denne stigning i passagertallet henføres til bonusordningen.

Statens tilskud til disse trafikstimulerende foranstaltninger har i den forløbne del af forsøgsperioden, som slutter i marts 1981, beløbet sig til ca. 5 mill. sv.kr.

Spørgsmål 13:

Ad bilag 3. (Henvendelsen fra Foreningen Rejsearrangørerne i Danmark).

I kommentaren til bilag 3 ønskes særligt oplyst, om en-dags-indkøbture kan bringes ind under rejsegarantiordningen og dermed afgiften. Ligeledes bedes sidste afsnit udførligt kommenteret.

Svar:

Der henvises til bemærkningerne til bilag 3.

Spørgsmål 14.

Ad spørgsmål 7.

Spørgsmålet bedes besvaret med en udskillelse af én dages rejsende.

Svar:

Ved en afgift på busrejser, som ikke omfatter én dages rejsende, ville en afgift på 125 kr. pr. buspassager skønmæssigt indbringe et provenu af størrelsesordenen 25 mill. kr.

Spørgsmål 15.

Ad spørgsmål 8.

Spørgsmålet bedes besvaret under henvisning til ministerens udtalelser ved 1. behandlingen (vedr. »importindholdet«).

Svar:

Ved lovforsagets forelæggelse udtalte jeg, at forslaget om forhøjelse af charterafgiften ligesom forhøjelserne af energiafgifterne skal ses på baggrund af nødvendigheden af at nedsætte forbruget af fremmed valuta.

Hvor meget valutaforbruget vil falde, ser jeg mig ikke i stand til at skønne over.

Spørgsmål 16:

Det bedes skønnet, hvad den billigste transportform pr. km er vedrørende almindelige destinationer i Europa.

Svar:

Vurderingen af, hvad der skal forstås ved den billigste transportform for en given strækning, kan foretages dels ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel, dels under hensyntagen til, hvad den rejsende selv skal betale.

Anlægger man en samfundsøkonomisk synsvinkel, skal der foretages en samlet opgørelse af ressourceindsatsen ved de forskellige rejseformer i form af arbejdskraft, materiel, brændstof samt infrastruktur.

Da spørgsmålet forudsættes at sigte på destinationer i udlandet, skal der i princippet foretages en opgørelse for hvert enkelt land, der berøres af den enkelte rejse.

De gennemsnitlige omkostninger pr. udnyttet plads-km i de forskellige transportmidler varierer stærkt med den faktiske udnyttelsesgrad af det enkelte transportmiddel, idet gennemsnitsomkostningen er lavest ved høj belægningsgrad.

De vigtigste transportformer, som kunne inddrages i en vurdering af trafikken til nogle almindelige destinationer i Europa, er rutefly, charterfly, tog, bus, personbil og motorcykler, idet det bemærkes, at færgetransport forudsættes benyttet i visse relationer som en integrerende del af landtransportmidlerne.

Der er forbundet betydelige statistiske, metodiske og beregningsmæssige problemer med at foretage sådanne opgørelser.

En række deloplysninger foreligger vedrørende de enkelte transportmidler, men som følge af, at der savnes oplysninger på en række områder, er det ikke muligt at opstille en samlet oversigt.

Ser man dernæst på de priser, som rent faktisk betales for rejser til forskellige destinationer, gælder der det, at i princippet kan der indsamles prisoplysninger for de forskellige transportformer.

Der er imidlertid betydelige problemer ved at sammenligne sådanne priser for forskellige transportformer.

Det skyldes for det første, at priserne dækker forskellige former for rejseudgifter. For visse transportformer, f. eks. jernbane, betaler man alene for selve transporten, mens udgifter til forplejning m. v. må afholdes af de rejsende.

For charterrejser, busrejser og lignende gælder derimod som hovedregel, at forplejning og logi er indregnet i selve rejsens pris og ikke umiddelbart kan udskilles, hvilket vanskeliggør sammenligning med andre transportformer.

Dernæst skal anføres, at rabatter, pristilbud og særlige rejsearrangementer er særdeles udbredt for ferierejser til udlandet, hvilket betyder, at direkte sammenligning af de officielle takster kun i begrænset omfang afspejler de faktiske priser.

Der foreligger ikke en sammenfattende oversigt over priser på rejser til udlandet, der tager højde for alle disse mange problemer.

Spørgsmål 17:

Man ønsker skøn over energiforbruget pr. passager/km ved forskellige rejseformer til nogle typiske destinationer.

Svar:

Hvad angår de generelle problemer ved at foretage sådanne opgørelser skal henvises til besvarelsen af spørgsmål 16 og især til bemærkningerne om den samfundsøkonomiske opgørelsesform, idet en beregning af energiforbruget i form af brændstof indgår som en del af den samfundsøkonomiske beregning.

For energiforbruget gælder det på samme måde som anført i besvarelsen af spørgsmål 16 for det samlede ressourceforbrug, at for visse transportmidler foreligger der eller er det muligt at opstille konkrete tal for det gennemsnitlige ressourceforbrug. Det gælder især for flytrafik.

Da det imidlertid for andre transportmidler som f. eks. banetrafik er meget vanskeligt at opstille eksakte tal for det gennemsnitlige energiforbrug ved rejser til udlandet, er det ikke muligt at opstille en samlet oversigt, hvor energiforbruget ved forskellige rejseformer sammenlignes.

Det bemærkes, at de foreliggende oplysninger om energiforbruget for de forskellige transportmidler i indenrigstrafik ikke umiddelbart kan benyttes, idet den internationale trafik adskiller sig fra indenrigstrafikken på en række områder, der er af betydning for energiforbruget, ligesom trækraft m. v. varierer fra land til land.

Generelt gælder det imidlertid, at flytransport har et væsentlig højere energiforbrug pr. passager/km end bane-, bus og personbiltransport. Det indbyrdes forhold mellem disse landtransportmidler afhænger af en række forskellige faktorer som f. eks. belægningsgrad, rejsehastighed, materieltype, omvejskørsel m. v. I de fleste tilfælde vil personbiltrafikkens energiforbrug dog være højere end de kollektive landtransportmidlers energiforbrug for ferierejser til udlandet.

II. Henvendelser til udvalget og ministerens kommentarer hertil

E. Bach
Mølleparken 258
7190 Billund
Billund, den 15. maj 1980

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg
1218 Christiansborg

Vedr. lovforslag nr. 215 om afgift på charterflyvning.

Dette lovforslag kan ikke være gennemtænkt. En gennemførelse af lovforslaget vil medføre et stort merforbrug af udenlandsk valuta, og på længere sigt vil det medføre stagnation for de mest benyttede charterluft-

havne, her tænkes især på Billund Lufthavn.

Resultatet af loven vil jo logisk være, at de fleste vil foretrække udflyvning fra udenlandsk lufthavn. Med en afgift på 180 kr. pr. person vil det være en god forretning for en familie på 4 personer at køre fra Billund til nærmeste tyske lufthavn. Også en organiseret bustransport må forudses. Ifølge lokal vognmand vil prisen pr. person fra Billund til nærmeste tyske lufthavn være under 50 kr. retur.

Lovforslaget er særdeles beklageligt, eftersom der i dag foregår en betydelig tysk udrejse fra Billund lufthavn. Dette må forventes at ophøre.

Med venlig hilsen

Erik Bach

Ministerens kommentarer:

Erik Bach, Billund, udtaler beklagelse over, at lovforslaget om forhøjelse af charterafgiften vil bevirke, at en del charterrejser flyttes

fra Billund til Tyskland.

Henvendelsen giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

Afdeling 16.
METAL København
Dansk Metalarbejderforbund
12. maj 1980

Til skatte- og afgiftsudvalget, Folketinget.

Vedrørende yderligere pålæg til eksisterende charterafgift som følge af det senest indgåede forlig.

Indledningsvis vil vi anføre, at man på dette tidspunkt, efter vor opfattelse, er ved at beskutte og afgiftspålægge en stor branche således, at det i løbet af kort tid vil gå charterbranchen på samme måde, som det i sin tid gik automobilfabrikationen af den danske Triangel.

Den blev afgiftspålagt ud af konkurrence med udlandet og måtte sluttelig lukke.

Denne udvikling ser vi meget nødig optrappet indenfor vor branche, med samme konsekvens til følge.

En sådan udvikling vil klart resultere i, at vi og andre grupper kommer til at betale herfor i form af en markant nedgang i antallet af arbejdspladser.

Konkurrencemuligheden for danske selskaber, overfor udenlandske selskaber, vil efter indførelsen af endnu et afgiftspålæg blive yderligere forringet, uden at selskaberne har nogen indflydelse herpå, og igen må det påpeges, at antallet af arbejdspladser vil falde yderligere og mærkbart.

I stigende omfang ser vi danske kunder søge hen til udenlandske flyselskaber, en tendens, der vil accelerere ved et yderligere afgiftspålæg.

Foranstående sammenholdt med virkningen af en yderligere charterafgift vil således kunne konstateres ikke at indbringe staten det provenu, der måske var tiltænkt.

Vi vil undlade her at komme ind på de sociale aspekter omkring disse ferierejssemuligheder, idet vi konstaterer, at det er den brede befolkning, der rammes, hvilket sikkert også er tilsigtet.

Af konkrete oplysninger vedlægges kopi af statistisk materiale omhandlende henholdsvis block-timer, passagerkilometer og passagerantal fra et vilkårligt selskab, hvilke statistikker desværre i alle tilfælde viser en meget markant nedgang i produktionen siden char-

terafgiftens forhøjelse pr. den 1. juli 1979 til dato.

I denne forbindelse kan anføres, at der var en forøgelse af passagerantallet ved sammenligning af april måned 1978 med april måned 1979 på 8,3 pct., medens der ved sammenligning af juli måned 1978 og juli måned 1979 skete et fald på 14,1 pct. i passagerantal. Charterafgiften blev forøget fra kr. 50,00 til kr. 125,00 pr. den 1. juli 1979.

Tager man f. eks. produktionen målt i passagerkilometer var der en produktionsstigning ved sammenligning af april 1978 med april måned 1979 på 17,9 pct. og for juli måned 1978 sammenlignet med juli måned 1979 et fald på 8 pct.

Går man frem til produktionsændringen for marts måned 1979 sammenlignet med marts måned 1980, er passagerantallet faldet med ca. 21 pct. og passagerkilometer med 17,5 pct.

Tænker man sig en forøget charterafgift, vil enhver vel kunne se de katastrofale konsekvenser af at fylde den sidste dråbe i bægeret.

I øvrigt vil, formentlig for branchen som helhed, det stigende omkostningsniveau være katastrofalt for beskæftigelsen, hvorfor vi antager, at et forventet provenu ikke vil blive akutelt, da salget vil falde ved en eventuel forøgelse af charterafgiften.

Som yderligere konkret talmateriale kan anføres, at faldet i antal afgiftspligtige passagerer for januar måned 1979 sammenlignet med januar måned 1980 udgør 14,1 pct. (charterafgiften hævet fra kr. 50,00 til kr. 125,00), og for februar måned 1979 sammenlignet med februar måned 1980 er antallet faldet med 11,2 pct.

Tager man en charterrejse f. eks. fra København til London, vil charterafgiften med et beløb på de foreslåede kr. 180,00 svare til, at afgiften er ca. 35 pct. af sædeprisen.

Det er vel også almindeligt bekendt, at såfremt et firma mister hjemmemarked, kan dette også påvirke eksportmarkedet i negativ

retning – i hvert fald for nogle af virksomhedernes vedkommende.

Det burde vel være unødvendigt at gentage, at selskaberne hjemtager et meget stort beløb i udenlandsk valuta, der flyves med f. eks. mange svenskere og nordmænd. Desuden har det hidtil været således, at skønsmæssigt ca. 25 pct. af et af selskabernes kunder, passagerer fra Billund, er tyske statsborgere.

Hvilke andre transportmuligheder findes der, hvor menigmand kan komme på ferie med et mere energibesparende transportmiddel end et charterfly? Man kunne komme på ferie: i 1978 for 11 øre pr. km, i 1979 for 13,5 øre pr. km og for 1980 estimeres beløbet at blive 15,5 øre pr. km (disse tal er eksklusiv charterafgift). Charterflyet må således konstateres at være et meget energibesparende og fornuftigt kollektivt transportmiddel.

Hvorfor vil man så fratage os nordboer

muligheden for denne form for fritids- og ferieaktiviteter under sydlige himmelstrøg?

For god ordens skyld skal det anføres, at vi tror, at der er regnet helt galt, hvis man antager, at den foreslåede forøgelse af charterafgiften skulle give et provenu til staten på kr. 50 mill. Det er vor opfattelse, at det her vil gå præcist som med spiritusafgiften.

Det er således vor opfattelse, at der i stedet for disse afgifter med negativ bekskæftigelsesmæssig og social virkning bør skabes mulighed for, at charterselskaberne er i stand til at sælge deres rejser til danskere såvel som til andre nationaliteter i fair konkurrence med luftfartsselskaber fra andre lande – eller skal udenlandske luftfartsselskaber overtage denne produktion?

Vi mener det ikke.

På vegne af kollegerne i: Sterling Airways, Maersk Air, Conair, SAS

Fagforeningen for Luftfart
Dansk Metalarbejderforbund
Afdeling 16
John Højlund
formand

Bilag Blocktimer

måned	timer	÷ ændring
apr 78/apr 79	4510 / 5300	+ 17,5 pct.
maj 78/maj 79	4975 / 4784	÷ 3,8 pct.
jun 78/jun 79	5588 / 5164	÷ 7,6 pct.
jul 78/jul 79	6060 / 5477	÷ 9,6 pct.
aug 78/aug 79	5624 / 5230	÷ 7,0 pct.
sep 78/sep 79	5028 / 4621	÷ 8,1 pct.
okt 78/okt 79	4708 / 4214	÷ 10,5 pct.
nov 78/nov 79	3648 / 3122	÷ 14,4 pct.
dec 78/dec 79	4250 / 3249	÷ 23,6 pct.
jan 79/jan 80	4721 / 3364	÷ 28,7 pct.
feb 79/feb 80	4199 / 3137	÷ 25,3 pct.
mar 79/mar 80	4763 / 3960*)	÷ 16,9 pct.*)

*) Estimeret

Pax-km

måned	Pax-km 1.000	÷ ændring
apr 78/apr 79	339.793 / 400.553	+ 17,9 pct.
maj 78/maj 79	372.675 / 374.596	+ 0,5 pct.
jun 78/jun 79	415.844 / 401.446	÷ 3,5 pct.
jul 78/jul 79	534.934 / 492.020	÷ 8,0 pct.
aug 78/aug 79	468.465 / 449.033	÷ 4,4 pct.
sep 78/sep 79	420.190 / 396.008	÷ 5,8 pct.
okt 78/okt 79	351.212 / 316.055	÷ 10,0 pct.
nov 78/nov 79	268.628 / 265.819	÷ 1,0 pct.
dec 78/dec 79	286.780 / 253.097	÷ 11,7 pct.
jan 79/jan 80	371.831 / 297.709	÷ 19,9 pct.
feb 79/feb 80	359.273 / 301.386	÷ 16,1 pct.
mar 79/mar 80	466.796 / 335.000*)	÷ 17,6 pct.*)

*) Estimeret

Pax-antal

måned	Pax	÷ ændring
apr 78/apr 79	145.188 / 157.207	+ 8,3 pct.
maj 78/maj 79	163.336 / 158.717	÷ 2,8 pct.
jun 78/jun 79	192.535 / 175.658	÷ 8,8 pct.
jul 78/jul 79	252.272 / 216.661	÷ 14,1 pct.
aug 78/aug 79	219.262 / 199.264	÷ 9,1 pct.
sep 78/sep 79	188.668 / 169.359	÷ 10,2 pct.
okt 78/okt 79	148.452 / 131.179	÷ 11,6 pct.
nov 78/nov 79	109.903 / 103.823	÷ 5,5 pct.
dec 78/dec 79	115.592 / 96.406	÷ 16,6 pct.
jan 79/jan 80	149.185 / 116.040	÷ 22,2 pct.
feb 79/feb 80	145.621 / 115.284	÷ 20,8 pct.
mar 79/mar 80	162.456 / 128.000*)	÷ 21,2 pct.*)

*) Estimeret

Ministerens kommentarer:

Fagforeningen for Luftfart, Dansk Metalarbejderforbund, afdeling 16, har givet udtryk for, at den foreslåede forhøjelse af charterafgiften vil betyde en yderligere forringelse af konkurrencemuligheden for de danske charterselskaber over for udenlandske selskaber med deraf følgende nedgang i beskæftigelsen.

En forhøjelse af charterafgiften vil forstærke den tendens, der efter foreningens opfattelse siden forhøjelsen pr. 1. juli 1979 har været til, at danske charterkunder rejser med udenlandske flyselskaber.

Foreningen har endvidere fremsendt stati-

stisk materiale fra et vilkårligt selskab, hvorefter passagertallet for marts måned 1980 er faldet med ca. 21 pct. i forhold til marts måned 1979.

Hertil bemærkes:

En sammenligning af antallet af charterpassagerer i januar kvartal 1980 med antallet af charterpassagerer i januar kvartal 1979 viser en nedgang på ca. 3 pct. Det er ikke muligt at vurdere, i hvilket omfang nedgangen i passagerantallet skyldes stigningen i brændstofpriser m. v., den almindelige økonomiske afmatning eller charterafgiften.

Yderligere kommentarer fra ministeren for skatter og afgifter:

I mine bemærkninger til henvendelsen fra *Fagforeningen for Luftfart, Dansk Metalarbejderforbund, afdeling 16* (Bilag 12) oplyste jeg, at nedgangen i antallet af charterpassagerer fra 1. kvartal 1979 til 1. kvartal 1980 var ca. 3 pct. Dette tal fremkom på følgende måde:

Af Statistiske Efterretninger 1979 nr. B. 60 fremgår, at antallet af udrejste charterpassagerer excl. transit- og transfertrafik i januar kvartal 1979 var 206.841. Tolddepartementet bad telefonisk Danmarks Statistik om det tilsvarende tal for januar kvartal 1980, som endnu ikke er offentliggjort, og fik oplyst, at det var 201.486. Dette giver et fald på 3 pct.

Danmarks Statistik har senere oplyst, at

tallet 201.486 ikke er korrekt, og at det rigtige tal endnu ikke foreligger.

Danmarks Statistik har nu udtalt følgende om opgørelsen af antallet af charterpassagerer:

»Tallene for 1. kvartal 1980 for provinslufthavnene, excl. transit og transfer, foreligger endnu ikke.

Sammenholdes 1. kvartal 1979 – København: udrejste til udland excl. transit og transfer, og provinslufthavnene: incl. transit og transfer – med samme tal for 1. kvartal 1980 er der tale om en nedgang fra 217.162 til 196.941 passagerer. Der er altså tale om et fald på 10 pct.«

Bilag til bet. o. lovf. vedr. afgift af charterflyvning

København den 13. maj 1980

Foreningen rejsearrangørerne i Danmark, R.I.D.
Folketingets skatte- og afgiftsudvalg
Christiansborg

Vedr.: Lovforslag L 215 - forhøjelse af charterafgiften

Ifølge bemærkninger til lovforslaget skønnes charterafgiften for 1980 at ville indbringe ca. 110-115 mill. kr., svarende til ca. 900.000 passagerer. Den foreslåede forhøjelse med 55 kr. skønnes at indbringe yderligere ca. 50 mill. kr. ved uændrede passagertal. En forhøjelse af denne størrelsesorden vil sammen med de kraftigt forhøjede flybrændstofpriser (over en fordobling siden januar 1979), ikke kunne undgå at medføre en vis nedgang i antallet af flycharterrejsende. Til gengæld må der forventes en stigning i antallet af selskabsrejser med bus, tog og færge og de rute-flyarrangementer, som ikke er omfattet af charterafgiften. Det vil være realistisk at regne med et samlet antal selskabsrejsende på mindst ca. 1,3 mill.

Allerhelst ser rejsearrangørbranchen naturligvis charterafgiften helt afskaffet, men da dette næppe vil være realistisk i den eksisterende økonomiske situation, vil vi anbefale, at det ønskede merprovener i stedet opnås gennem en udvidelse af afgiftens nuværende område - uden at selve afgiften forhøjes - til også at omfatte de førnævnte selskabsrejser med bus, tog, færge og visse former for rute-flyvning, svarende til den definition, som lægges til grund for opkrævning af garanti-fondsbidrag.

Fordelene ved en sådan omlægning er mangefold,

- en kraftig reduktion af selskabsrejser med fly, som uundgåeligt vil medføre tab af arbejdspladser i de danske charterselskaber, kan begrænses,
- den nuværende diskriminering mellem transportmidler vil blive elimineret og afløst af en mere retfærdig afgiftsbelastning,
- indkøbsrejser til f. eks. Tyskland vil kunne afgiftsbelægges,
- den nuværende trafik med svenske og tyske charterrejsende fra danske lufthavne vil kunne opretholdes,
- en egentlig forhøjelse af charterafgiften undgås, og man opnår det forventede merprovener.

Hertil kommer, at staten gennem en omlægning af den hidtidige opkrævningsform vil kunne opnå administrative fordele og en egentlig rationaliseringsgevinst. Rejsearrangørerne i Danmark foreslår, at charterafgiften fremover opkræves gennem rejsegarantifonden, som i forvejen opkræver et garantifondsbidrag på kr. 5,- per selskabsrejse uanset transportmiddel direkte fra rejsearrangørerne, som har pligt til at lade sig registrere i fonden. Samtidig bortfalder naturligvis toldvæsenets nuværende opkrævning. Det vil ikke kræve større administration i rejsegarantifonden, såfremt beløbet hæves fra de nuværende 5 kr. til 130 kr. Til orientering vedlægges et eksemplar af »Lov om en rejsegarantifond«.

Med venlig hilsen
Rejsearrangørerne i Danmark
E. Brodersen

*Foreningen R.I.D. består af følgende rejsearrangører:
Fritidsrejser, Spies Rejser, Stjernerejser, Tjæreborg Rejser og Unisol.*

Lov nr. 150 af 10. april 1979

Lov om en rejsegarantifond

Kapitel 1

Lovens anvendelsesområde

§ 1. Rejsegarantifonden er en privat, selvejende institution, der skal yde rejsekunder bistand efter bestemmelserne i kapitel 2.

§ 2. Loven omfatter rejser til eller i udlandet og rejser til Færøerne og Grønland, som arrangeres for en enkelt eller en gruppe rejsende til en pris, der omfatter transport og mindst 1 overnatning uden for transportmidlet (selskabsrejser).

Stk. 2. Loven omfatter kun aftale om køb af selskabsrejser, der er indgået med en virksomhed her i landet, der erhvervsmæssigt arrangerer, sælger eller formidler salg af sådanne rejser (rejsebureau).

Kapitel 2

Fondens bistand til rejsekunder og fondens regreskrav mod rejsebureauer

§ 3. En rejsekunde kan kræve et forudbetalt beløb godtgjort af fonden i tilfælde, hvor en rejse ikke kan påbegyndes på grund af økonomiske forhold hos den virksomhed, der har arrangeret, solgt eller formidlet salget af rejsen.

Stk. 2. Medfører rejsearrangørens økonomiske forhold, at der ikke er sikret rejsekunder passende hjemtransport, skal fonden inden rimelig tid sørge herfor.

Stk. 3. Medfører rejsearrangørens økonomiske forhold, at der indtræder væsentlig misligholdelse under rejsens forløb, kan fonden yde rejsekunden en rimelig godtgørelse.

Stk. 4. Medfører rejsearrangørens økonomiske forhold, at der under rejsen ikke sikres rejsekunden passende overnatningsmuligheder samt andre fornødenheder, kan fonden sørge herfor.

§ 4. Anmodning fra rejsekunder om godtgørelse i henhold til § 3, stk. 1 og 3, skal fremsættes over for fonden inden 3 måneder efter, at den rejse, som kravet vedrører, efter aftalen skulle være afsluttet.

§ 5. Fonden indtræder i det omfang, den har ydet godtgørelse, i rejsekundens krav mod rejsebureauet. Fonden kan endvidere kræve de udgifter, som fonden har afholdt i forbindelse med hjemtransport og anden bistand, godtgjort af bureauet.

Stk. 2. Har et rejsebureau solgt eller formidlet salg af en selskabsrejse for en i udlandet hjemmehørende rejsearrangør, kan fonden i det omfang, den har ydet rejsekunden godtgørelse, hjemtransport eller anden bistand, søge sig fyldestgjort i det garantibeløb, der er stillet af rejsebureauet, jfr. § 6, stk. 3 og 4, uanset at rejsekunden ikke har noget krav mod bureauet. Er rejsebureauet i strid med bestemmelsen i § 6 ikke anmeldt og registreret i fonden, hæfter bureauet under samme betingelser for fondens krav inden for et beløb svarende til den garanti, som bureauet skulle have stillet.

Kapitel 3

Rejsebureauers registrering i fonden og betaling af garantibidrag

§ 6. Enhver, der erhvervsmæssigt arrangerer eller for udenlandske arrangører sælger eller formidler salg af selskabsrejser, skal foretage anmeldelse til rejsegarantifonden.

Stk. 2. Rejsegarantifonden registrerer rejsebureauet og underretter det om optagelsen i registeret. Kun rejsebureauer, der er optaget i rejsegarantifondens register, må erhvervsmæssigt arrangere eller for udenlandske arrangører sælge eller formidle salg af selskabsrejser.

Stk. 3. Det er en betingelse for registreringen, at rejsebureauet over for fonden stiller en garanti på 100.000 kr. i et pengeinstitut eller et forsikringsselskab. Garantibeløbet skal af fonden kunne kræves indbetalt til dækning af krav, som fonden får mod bureauet.

Stk. 4. Fondens bestyrelse kan efter omstændighederne tillade, at garanti stilles på anden måde end angivet i stk. 3, 1. pkt.

Stk. 5. Et rejsebureau, der er dømt eller har vedtaget bøde for overtrædelse af stk. 2, 2. pkt., kan ikke registreres i fonden, før fon-

dens krav i medfør af § 5 og § 7, stk. 4, er betalt.

Stk. 6. Handelsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om rejsebureauers registrering i fonden og om garantistillelsen.

§ 7. Registrerede rejsebureauer, der arrangerer selskabsrejser eller for udenlandske arrangører sælger eller formidler salg af selskabsrejser, skal til fonden betale et garantibidrag på 5 kr. pr. rejse. Handelsministeren kan med finansudvalgets tilslutning stille garanti for lån optaget af fonden til opfyldelse af dens forpligtelser og kan på samme måde forhøje garantibidraget.

Stk. 2. Et registreret rejsebureaus garantibidrag opgøres kvartalsvis og indbetales til fonden senest den 25. i den følgende måned. En statsautoriseret eller registreret revisor skal samtidig skriftligt bekræfte, at det indbetalte beløb svarer til antallet af de rejser, der er påbegyndt i løbet af kvartalet.

Stk. 3. Betales skyldige garantibidrag ikke rettidigt, skal bureauet betale 1 pct. i månedlig rente for hver påbegyndt måned fra den sidste rettidige indbetaling.

Stk. 4. Har et rejsebureau uden at være registreret i henhold til § 6 arrangeret selskabsrejser eller for udenlandske arrangører solgt eller formidlet salg af selskabsrejser, kan fonden afkræve bureauet de garantibidrag med påløbne renter, som bureauet skulle have betalt efter stk. 1.

§ 8. Fonden kan af virksomheder, foreninger m. v. forlange alle oplysninger, som skønnes nødvendige for at sikre, at loven overholdes, herunder til afgørelse af, om en virksomhed falder ind under lovens bestemmelser.

Kapitel 4

Fondens bestyrelse og vedtægter

§ 9. Fonden ledes af en bestyrelse på 3 medlemmer, der udnævnes af handelsministeren. Bestyrelsens formand skal opfylde de almindelige betingelser for at kunne blive udnævnt til dommer. De øvrige 2 medlemmer repræsenterer henholdsvis rejsebureauerhvervet og forbrugerne. Medlemmerne og stedfortræderne for disse udnævnes for 3 år.

§ 10. Bestyrelsen antager fornøden medhjælp og afgiver inden 3 måneder efter et kalenderårs udløb regnskab for det forløbne år med beretning om fondens virksomhed til handelsministeren.

§ 11. Fondens vedtægter og bestyrelsens forretningsorden godkendes af handelsministeren. Vedtægterne skal indeholde bestemmelser om anbringelse af fondens midler.

Stk. 2. Omkostningerne ved fondens administration afholdes af fonden.

Kapitel 5

Slettelse af registrering

§ 12. Har fonden i henhold til § 6, stk. 3, 2. pkt., søgt sig fyldestgjort i det af et rejsebureau stillede garantibeløb, slettes rejsebureauets registrering i fonden, medmindre den stillede garanti er tilstrækkelig til at dække fondens fordringer og garantibeløbet inden en af fonden fastsat frist bringes op på den oprindelige størrelse.

§ 13. Opsiges en stillet garanti, jfr. § 6, stk. 3, 1. pkt., og stk. 4, eller ophører et registreret rejsebureau at drive virksomhed omfattet af § 6, stk. 1, slettes registreringen, og det stillede garantibeløb frigives, når det må anses for udelukket, at krav fra rejsekunder vil fremkomme.

§ 14. Unnlader et registreret rejsebureau at foretage indbetaling til fonden af garantibidrag, eller modtager fonden på forlangende ikke de i § 8 nævnte oplysninger, kan fondens bestyrelse beslutte, at rejsebureauets registrering i fonden slettes, hvis fonden ikke har fået indbetalingen eller oplysningerne inden en fastsat frist.

Stk. 2. Slettes et rejsebureaus registrering i medfør af stk. 1, kan det stillede garantibeløb først frigives, når det må anses for udelukket, at krav fra rejsekunder vil fremkomme, og kun i det omfang garantibeløbet ikke måtte være anvendt af fonden til dækning af krav på rejsebureauet for ikke indbetalte garantibidrag med påløbne renter.

§ 15. Et rejsebureau, hvis registrering er slettet i medfør af § 12 eller § 14, stk. 1, kan først optages i registeret, når bureauet har

betalt skyldige beløb til fonden eller givet de af fonden forlangte oplysninger.

Kapitel 6

Straffe- og ikrafttrædelsesbestemmelser

§ 16. For så vidt højere straf ikke er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde eller hæfte den, der

- 1) overtræder § 6, stk. 2, 2. pkt.,
- 2) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for kontrollen med garantiordningen,
- 3) undlader at give de af fonden i henhold til § 8 krævede oplysninger.

Stk. 2. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab, anpartsselskab, andelsselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

§ 17. Loven træder i kraft den 1. august 1979. Dog træder §§ 1 og 2, § 6, stk. 6, og §§ 9-11 i kraft den 15. april 1979 og § 6, stk. 1,

stk. 2, 1. pkt., stk. 3 og 4, og § 8 den 1. juli 1979.

Stk. 2. Rejsekunder er sikret af fonden, såfremt de i § 3 nævnte omstændigheder indtræder den 1. august 1979 eller senere.

Stk. 3. Et rejsebureau skal indbetale garantibidrag for rejser, der påbegyndes den 1. august 1979 eller senere.

Stk. 4. Rejsebureauernes garantibidrag opgøres første gang den 30. september 1979 for tiden 1. august til 30. september 1979.

Stk. 5. Fondens afgiver regnskab og beretning efter § 10 første gang for perioden 15. april til 31. december 1979.

§ 18. Loven gælder ikke for rejsebureauer hjemmehørende på Færøerne og i Grønland.

Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning sættes i kraft for rejsebureauer hjemmehørende i Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

§ 19. Forslag om revision af loven fremsættes for folketinget i folketingsåret 1981-82.

Ministerens kommentarer:

Foreningen Rejsearrangørerne i Danmark, der består af Spies Rejser, Stjernerejser, Tjæreborg Rejser og Unisol, har udtalt, at den forslåede forhøjelse af charterafgiften i forbindelse med de kraftigt forhøjede flybrændstofpriser ikke vil kunne undgå at medføre en vis nedgang i antallet af flycharterrejser. Til gengæld forventer foreningen en stigning i antallet af selskabsrejser med bus, tog og færge og de rute-flyarrangementer, som ikke er omfattet af charterafgiften.

Foreningen har foreslået, at merprovenuet gennem en forhøjelse af afgiften af charterflyvning i stedet søges opnået ved at inddrage selskabsrejser med bus, tog, færger og visse former for rute-flyvning under afgiftspligten. Det afgiftspligtige område kommer herved til at svare til den definition, som lægges til grund for opkrævning af bidrag til rejsegarantifonden efter lov om en rejsegarantifond. Foreningen har samtidig foreslået, at afgiften fremtidig opkræves gennem rejsegarantifonden, idet der herved kunne opnås administrative fordele.

Ved en sådan omlægning skulle bl. a. den nuværende diskriminering mellem transportmidler elimineres, og indkøbsrejser til f. eks. Tyskland ville kunne belægges med afgift.

Hertil bemærkes.

En udvidelse af charterafgiften til at omfatte andre rejseformer ville utvivlsomt have fordele – skabe konkurrenceligestillet og ramme indkøbsrejser – men det vil kræve indgående undersøgelser, herunder drøftelser med de berørte brancheorganisationer, førend det

er muligt at afgøre, om en udvidelse af afgiftsområdet kan gennemføres.

Med hensyn til forslaget om at knytte afgiftsopkrævningen til indbetaling af bidrag til rejsegarantifonden skal bemærkes, at det ikke vil være muligt umiddelbart at lægge loven om rejsegarantifonden til grund for opkrævning af en mere generel afgift af selskabsrejser.

Det kan således nævnes,

at loven om en rejsegarantifond også omfatter selskabsrejser, der alene foregår i udlandet, men er arrangeret af et herværende bureau,

at loven om en rejsegarantifond omfatter rejser til Færøerne og Grønland,

at charterafgiftsloven omfatter rejser, der ikke falder ind under loven om en rejsegarantifond, f. eks. foreningsflyvning, og

at loven om en rejsegarantifond ikke omfatter endagsrejser til udlandet (indkøbsrejser).

Hvis man skulle anvende loven om en rejsegarantifond som model for en mere generel afgift af selskabsrejser, måtte dette kræve en særskilt lov. Det er vanskeligt at forestille sig, at administrationen af en sådan lov skulle blive lettere end administrationen af den gældende charterafgiftslov.

Det skal sluttelig bemærkes, at det ikke vil være muligt at pålægge individuelle rejser, f. eks. rejser udført med tog, fly eller skib i rutetrafik samt rejsende i egen bil, en tilsvarende afgift. Det vil således ikke være muligt at skabe afgiftsmæssig ligestilling mellem alle former for rejser.

Telegram fra tillidsmændene for samtlige personalegrupper på Billund lufthavn.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg,
Christiansborg.

Vedr.: *Lovforslag L 215 - forhøjelse af charterafgiften*

I anledning af dagspressens omtale af, at realitetsforhandlinger er i gang mellem Tjæreborg Rejser og de tyske myndigheder om flytning af chartertrafikken fra Billund til en nordtysk lufthavn, hvilket udelukkende er foranlediget af den påtænkte forhøjelse af

charterafgiften, vil vi hermed gøre opmærksom på, at dette fuldstændig vil underminere grundlaget for Billund lufthavns fortsatte udvikling. Samtidig vil det føre til afskedigelse af ca. 50 procent af medarbejderne, hvilket ikke alene er katastrofalt for de afskedigede, men også for det lille samfund, vi lever i.

Derfor anmoder vi Dem herved om endnu en gang at overveje konsekvenserne af ovennævnte forslag.

Med venlig hilsen

Tillidsmændene for samtlige personalegrupper på Billund Lufthavn

Ministerens kommentarer:

Tillidsmændene for samtlige personalegrupper på Billund lufthavn har i anledning af dagspressens omtale af, at Tjæreborg Rejser på grund af forhøjelsen af charterafgiften påtænker at flytte chartertrafikken fra Billund til en nordtysk lufthavn, udtalt, at en sådan flytning fuldstændig vil underminere grundlaget for Billund lufthavns fortsatte

udvikling.

Hertil bemærkes, at der også i dagspressen er fremkommet oplysninger om, at der ikke er aktuelle planer om flytning af chartertrafikken fra Billund til Tyskland på grund af chartertrafikken.