

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 ferierejsmuligheder, 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