



Skatteministeriet

7. september 2020
J.nr. 2018 - 3570

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 603 af 17. august 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for provenuet ved at indføre en flyafgift. Beregningen bedes foretaget på to modeller:

Model 1) For flyvninger indenrigs og i Europa pålægges afgift på 70 kr. for rejser på økonomiklasse og 200 kr. for rejser på øvrige klasser. For flyvninger uden for Europa pålægges afgift på 400 kr. for rejser på økonomiklasse og 1.000 kr. for rejser på øvrige klasser.

Model 2) For flyvninger indenrigs og i Europa pålægges afgift på 80 kr. for rejser på økonomiklasse og 250 kr. for rejser på øvrige klasser. For flyvninger uden for Europa pålægges afgift på 500 kr. for rejser på økonomiklasse og 1.250 kr. for rejser på 1.klasse og business class.

Provenuet bedes opgjort i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter tilbageløb og adfærd. Dette bedes opgjort for alle årene 2020-2025 samt i varig virkning. Der bedes her anvendt 2020-niveau og faste 2020-priser. Ministeren bedes endvidere opgøre virkningen på råderummet i 2020-priser og opgøre fordelingsvirkningen ved skatteændringerne opgjort som virkningen på disponibel indkomst i kroner og øre samt i procent af disponibel indkomst opdelt for 10 indkomstdecil. For den 10. indkomstdecil bedes også opdelt på percentiler. Endeligt bedes ministeren oplyse skatteændringens virkning på Gini-koefficienten for begge modeller.

Svar

Luftfartsbranchen befinder sig for øjeblikket i en meget alvorlig økonomisk krise som følge af COVID-19-situationen. En evt. flyafgift skal derfor ses i lyset heraf.

Med det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at differentiere passager-flyafgifter efter prisklasser (business, økonomi mfl.). Det vil kræve et længere udviklingsarbejde at kunne foretage en sådan differentiering. Dertil kommer, at en sådan differentiering vil kræve omfattende systemudvikling, hvorfor der vil være udviklingstid forbundet hermed.

På denne baggrund er afgifterne i model 1 beregnet som gennemsnittet af de foreslåede satser for økonomiklasse og øvrige klasser for hver af de to distancekategorier dvs. 135 kr. på indenrigsrejser og rejser inden for Europa, samt 700 kr. på rejser uden for Europa. Med samme metode er afgifterne i model 2 beregnet til 165 kr. på indenrigsrejser og rejser indenfor Europa, samt 875 kr. på rejser udenfor Europa.

En flyafgift som foreslået i model 1 skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 2,3 mia. kr. i 2023, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Provenuvirkning ved model 1 for passager-flyafgifter

Mio. kr. (2020-niveau)	2023	2024	2025	Varigt
Umiddelbart	2.900	2.900	3.000	2.900
Efter tilbageløb	2.600	2.600	2.700	2.600
Efter tilbageløb og adfærd (inkl. arbejdsudbud)	2.300	2.300	2.300	2.300

Anm.: Det er lagt til grund, at en flyafgift på passagerer tidligst kan træde i kraft primo 2023. Hertil er det lagt til grund, at flyafgiften ikke pålægges passagerer i transfer/transit.

Kilde Skatteministeriet

En flyafgift som foreslået i model 2 skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 2,8 mia. kr. i 2023, *jf. tabel 2.*

Tabel 2. Provenuvirkning ved model 2 for passager-flyafgifter

Mio. kr. (2020-niveau)	2023	2024	2025	Varigt
Umiddelbart	3.600	3.600	3.700	3.600
Efter tilbageløb	3.200	3.200	3.300	3.200
Efter tilbageløb og adfærd (inkl. arbejdsudbud)	2.800	2.800	2.800	2.800

Anm.: Det er lagt til grund, at en flyafgift på passagerer tidligst kan træde i kraft primo 2023. Hertil er det lagt til grund, at flyafgiften ikke pålægges passagerer i transfer/transit

Kilde Skatteministeriet

Da det nuværende datagrundlag ikke giver mulighed for at differentiere passager-flyafgifter efter prisklasser eller på anden måde identificere passagerernes indkomstklasser, er det ikke umiddelbart muligt at foretage de efterspurgte fordelingsberegninger.