



Skatteministeriet

28. oktober 2019
J.nr. 2019-9473

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 9 af 7. oktober 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Claus Hansen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for, hvorvidt en CO₂-afgift på flys klimabelastning er imod gældende EU-lovgivning i fald, at afgiften afspejler en flyturs reelle klimabelastning - og ikke en fast værdi pr. brændstofenhed - som afhænger af flyets effektivitet, typen af brændstof, andelen af biobrændstof samt hvor højt et fly flyver.

Svar

Afgifter på flybrændstof er reguleret af EU's energibeskatningsdirektiv (direktiv 2003/96/EF). Energibeskatningsdirektivet indeholder en obligatorisk afgiftsfritagelse for energiprodukter, der leveres til anvendelse som flybrændstof til internationale flyvninger og flyvninger internt i EU. Der kan dog indgås bilaterale aftaler mellem EU-medlemsstaterne om at ophæve fritagelsen ved flyvninger mellem disse lande.

Det fremgår også af energibeskatningsdirektivet, at afgiftsbelastningen på energiprodukter bestemmes som den samlede byrde, der pålægges i form af alle indirekte afgifter (undtagen moms), som beregnes direkte eller indirekte af mængden af energiprodukter ved overgangen til forbrug. En CO₂-afgift, som pålægges flybrændstof efter en fast værdi pr. brændstofenhed, vurderes derfor at være i strid med energibeskatningsdirektivets obligatoriske afgiftsfritagelse for flybrændstof grundet afgiftens nære sammenhæng med den anvendte brændstofmængde.

En CO₂-afgift på flys klimabelastning, der afhænger af typen af brændstof og andelen af biobrændstof, indikerer, at afgiften i hvert fald indirekte beregnes på baggrund af mængden af brændstof, der leveres til forbrug. En sådan CO₂-afgift vurderes derfor umiddelbart også at være omfattet af energibeskatningsdirektivets obligatoriske afgiftsfritagelse.

Det er forbundet med større usikkerhed, om en CO₂-afgift, som alene beregnes på baggrund af flyets effektivitet, samt hvor højt et fly flyver, vil være i strid med energibeskatningsdirektivets obligatoriske afgiftsfritagelse, da grundlaget for en sådan afgift ikke synes at være direkte beregnet på baggrund af mængden af brændstof, der leveres til forbrug. Hvis det forudsættes, at der med flyets effektivitet, spørges til en afgift, der er afhængig af flyets brændstoffeffektivitet, vil afgiften dog indirekte relatere sig til brændstofforbruget, ligesom en afgift, der afhænger af flyvehøjde, kan betragtes som en afgift, der indirekte relaterer sig til brændstofforbruget, hvis afgiften tager højde for brændstofforbruget ved forskellige flyvehøjder.

Samlet vurderes det, at en CO₂-afgift, som beskrevet af spørger, der beregnes på baggrund af en række forskellige faktorer, umiddelbart vil være i strid med EU's energibeskatningsdirektiv, idet afgiften i hvert fald indirekte synes at være forbundet med mængden af brændstof, der leveres til forbrug. Det bemærkes, at en endelig vurdering vil afhænge af, hvordan afgiften konkret designes.

Endelig bemærkes, at regeringen ikke har taget stilling til, hvilke instrumenter der skal bidrage til den samlede klimapolitik, herunder om en flyafgift skal indgå, og hvordan en sådan afgift i givet fald vil kunne tilrettelægges.