



## Skatteministeriet

4. oktober 2021  
J.nr. 2020 - 9874

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 711 af 21. september 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Lidegaard (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Vil ministeren opgøre CO<sub>2</sub>-effeten og provenueeffekten (før og efter tilbageløb og adfærd) år for år frem til 2030, hvis der fra 2022 indføres en passagerafgift på flyrejser på 50 kr. for korte distancer (op til 2.000 km), 200 kr. for mellemlange distancer (2.001-3.000 km) og 300 kr. for lange distancer (over 3.000 km) pr. afrejse fra danske lufthavne til nationale og internationale destinationer (undtaget transferpassagerer), og hvor afgiften øges lineært frem mod 2030 til 100 kr., 300 kr. og 450 kr. for henholdsvis korte, mellemlange og lange distancer? Effekten bedes opgjort med udgangspunkt i en fremskrivning af flyaktivitet mod 2030. Hvis dette ikke er muligt, bedes der tages udgangspunkt i den gennemsnitlige aktivitet i 2015-2019. Provenu (før og efter tilbageløb og adfærd) og CO<sub>2</sub>-effekt bedes opgjort separat for både nationale og internationale flyrejser fordelt på korte, mellemlange og lange distancer.

## Svar

Indledningsvis bemærkes, at en evt. flyafgift skal ses i lyset af luftfartens situation som følge af COVID-19 og i samspil med Kommissionens udspil ”Fit for 55”. Regeringen vil i 2022 lancere initiativer, der skal understøtte mere bæredygtig flytransport, jf. *Køreplan for et grønt Danmark*.

Med den i spørgsmålet foreslåede afgiftsmodel pålægges passagerer en flyafgift, hvor afgiftssatserne differentieres efter rejsens længde. En sådan model vil indebære udviklings-tid. Der må endvidere påregnes administrative omkostninger, der ikke er kvantificeret.

Adfærdseffekten skønnes med betydelig usikkerhed at bestå i en reduktion af flyafgange fra danske lufthavne på 4 pct. i 2025 voksende til ca. 5 pct. i 2030, jf. *tabel 1*.

Tabel 1. Skønnet reduktion i flyvninger fra danske lufthavne

Pct.	2025	2030
Indenrigs	18	24
Øvrig Europa	2	3
Mellemlange distancer	2	2
Langdistance	2	3
<b>I alt</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

Anm.: Passagertallet er fremskrevet, jf. Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning, og opdelt efter samme struktur som den svenske afgiftsmodel. Kort distance dækker over lande i Europa, der er opgivet på bilag 1 i den svenske afgiftslov. Dette inkluderer også indenrigsrejser. Det vurderes at ville stride mod EU-retten at anlægge differentierede satser inden for EU. Mellemlange distancer dækker over de lande, der fremgår af bilag 2 i den svenske afgiftslov, men rummer dog også bl.a. USA og Canada. Langdistance er de resterende lande, som ikke er nævnt i bilag 1 eller 2.

Kilde: Skatteministeriet

Reduktionseffekten er relativt større for indenrigsrejser end for udenrigsrejser, jf. *besvarelsen af KEF 219 af 25. maj 2020 (alm. del)*. Det må forventes at få konsekvenser for de mindre danske lufthavne.

Effekten vurderes at svare til en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen fra indenrigsflyvninger med ca. 40.000 tons CO<sub>2</sub> og fra flyafgange til udlandet med ca. 90.000 tons CO<sub>2</sub> i 2030. Imidlertid indregnes alene flyvninger i Danmarks nationale klimaregnskab.

Det bemærkes, at beregningsgrundlaget bygger på data fra før COVID-19-situationen.

Den angivne afgiftsstruktur skønnes med betydelig usikkerhed at give anledning til et samlet merprovenu på ca. 1,35 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd i 2030, heraf ca. 50 mio. kr. vedr. indenrigsflugt *jf. tabel 2.*

**Tabel 2. Provenuvirkning af en differentieret passagerafgift voksende lineært fra hhv. 50, 200 og 300 kr. i 2022 til 100, 300 og 450 kr. i 2030 for hhv. korte, mellemlange og lange distancer.**

Mio. kr. (2021-niveau)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Umiddelbar provenuvirkning</b>	<b>1.200</b>	<b>1.300</b>	<b>1.400</b>	<b>1.450</b>	<b>1.550</b>	<b>1.650</b>
<i>Heraf indenrigs</i>	100	100	100	100	100	100
<i>Heraf øvrig Europa</i>	800	850	900	950	1.050	1.100
<i>Heraf mellemlange distancer</i>	200	250	250	250	250	250
<i>Heraf langdistance</i>	150	150	150	150	150	150
<b>Efter tilbageløb og adfærd</b>	<b>1.000</b>	<b>1.100</b>	<b>1.150</b>	<b>1.250</b>	<b>1.300</b>	<b>1.350</b>
<i>Heraf indenrigs</i>	50	50	50	50	50	50
<i>Heraf øvrig Europa</i>	650	700	750	850	900	950
<i>Heraf mellemlange distancer</i>	200	200	200	200	200	250
<i>Heraf langdistance</i>	100	100	100	100	150	150

Anm.: Der er afrundet til nærmeste 50 mio. kr., hvorfor ikke alle beløb summer til totalen.

Kilde: Skatteministeriet