



Fremsat den 30. april 2024 af skatteministeren (Jeppe Bruus)

Forslag

til

Lov om passagerafgift på flyrejser¹⁾

Kapitel 1

Lovens anvendelsesområde

§ 1. Der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for hver passager, der rejser med et luftfartøj, som afgår fra Danmark.

§ 2. Der svares alene afgift af en passagers kommercielle flyrejse i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Der svares ikke afgift for

- 1) transit- og transferpassagerer, hvis rejsen står i direkte forbindelse med en anden flyrejse inden for 24 timer med afgang fra Danmark,
- 2) luftfartsselskabets personale på tjenesterejse og
- 3) børn under 2 år.

Kapitel 2

Afgiftens størrelse

§ 3. Afgiften udgør følgende:

- 1) For en flyrejse med en slutdestination, som fremgår af lovens bilag 1, 30 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2027, 40 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 50 kr. (2030-niveau).
- 2) For en flyrejse med en slutdestination, som fremgår af lovens bilag 2, 250 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 260 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 300 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december

2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 310 kr. (2030-niveau).

- 3) For en flyrejse med en anden slutdestination end de slutdestinationer, som fremgår af bilag 1 og 2, 300 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 320 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 340 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 350 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 390 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 410 kr. (2030-niveau).

Stk. 2. Afgiftssatserne som nævnt i stk. 1, nr. 1, 2. pkt., nr. 2, 2. pkt., og nr. 3, 2. pkt., reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen sker første gang for kalenderåret 2031.

Stk. 3. Reguleringen, jf. stk. 2, foretages på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Satserne forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2028. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De satser, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes til nærmeste hele tal.

Kapitel 3

Afgiftspligten og registrerede virksomheder

§ 4. Afgiftspligten, jf. § 1, indtræder på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark.

Stk. 2. Afgiftspligten, jf. § 1, påhviler det ansvarlige luftfartsselskab.

¹⁾ Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester (kodifikation).

§ 5. Virksomheder, der som ansvarlige luftfartsselskaber er afgiftspligtige, jf. § 4, stk. 2, skal anmelde deres virksomhed til registrering hos told- og skatteforvaltningen.

Stk. 2. Afgifts- og registreringspligtige virksomheder omfattet af stk. 1, som har forretningssted i et andet EU-land eller i et land uden for EU, med hvilket Danmark har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, kan lade sig registrere ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet.

Stk. 3. Afgifts- og registreringspligtige virksomheder omfattet af stk. 1, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal lade sig registrere ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet.

Stk. 4. Anmeldelse til registrering efter stk. 1, skal ske senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes. Ændringer i en virksomheds eksisterende registreringsforhold skal meddeles til told- og skatteforvaltningen senest 8 dage efter ændringen. Virksomheder, der ophører med at drive registreringspligtig virksomhed efter denne lov, skal underrette told- og skatteforvaltningen om virksomhedens ophør senest 8 dage efter ophøret.

Stk. 5. Told- og Skatteforvaltningen udsteder et bevis til de registrerede virksomheder.

Kapitel 4

Angivelse og opkrævning af betaling

§ 6. Afgiftsperioden er måneden.

§ 7. De registrerede virksomheder, jf. § 5, skal opgøre den afgiftspligtige mængde for en afgiftsperiode, jf. § 6, som antallet af afrejsende passagerer omfattet af afgiftspligten, jf. § 1, jf. dog § 2.

§ 8. De registrerede virksomheder, jf. § 5, skal efter udløbet af hver afgiftsperiode, jf. § 6, og senest den 15. i den følgende måned, jf. dog § 9, stk. 3, over for told- og skatteforvaltningen angive antallet af afrejsende passagerer opgjort efter § 7 pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1.

§ 9. De registrerede virksomheder, jf. § 5, skal indbetale afgiften til told- og skatteforvaltningen.

Stk. 2. Krav på betaling af afgiften stiftes og forfalder den første dag i den måned, hvor angivelsen i medfør af § 8 skal angives, og skal indbetales senest samtidig med angivelsesfristens udløb. Angivelsen og betalingen af afgiften sker i øvrigt efter reglerne i opkrævningsloven.

Stk. 3. Er den sidste rettidige angivelses- eller betalingsdag en banklukkedag, anses den førstkommande bankdag som sidste rettidige angivelses- eller betalingsdag.

§ 10. Er en virksomhed registreret ved en repræsentant efter § 5, stk. 3, hæfter de solidarisk for betaling af afgiften.

Kapitel 5

Regnskabsbestemmelser

§ 11. De registrerede virksomheder skal føre et regnskab over afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer for hver flyrejse, der kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige passagerer er betalt korrekt.

Stk. 2. Regnskabet efter stk. 1, skal kunne dokumenteres ved fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter og danne grundlag for opgørelse af den afgiftspligtige mængde for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling. De registrerede virksomheder skal opbevare kopi af fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter, som danner grundlag for afgiftsberegningen. Opbevaringen kan ske elektronisk. Regnskabsmaterialet skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets udløb.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan fastsætte nærmere regler for virksomhedernes regnskabsførelse efter stk. 1.

Kapitel 6

Kontrolbestemmelser

§ 12. Told- og skatteforvaltningen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til hos afgiftspligtige virksomheder, jf. § 4, stk. 2, eller en fysisk eller juridisk person omfattet af § 5, stk. 2 og 3, at gennemgå forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance m.v., der kan have betydning for kontrollen med betaling af afgiften. Ved gennemgangen kan told- og skatteforvaltningen sikre sig oplysninger som nævnt i 1. pkt. I det omfang de nævnte oplysninger er registreret elektronisk, omfatter told- og skatteforvaltningens kontroladgang også en elektronisk adgang hertil.

Stk. 2. Ved kontrollen efter stk. 1, skal ejeren af virksomheden og dennes ansatte yde told- og skatteforvaltningen den nødvendige vejledning og hjælp.

Stk. 3. Oplysninger nævnt i stk. 1, herunder i elektronisk form, skal efter anmodning udleveres eller indsendes til told- og skatteforvaltningen.

Stk. 4. Offentlige myndigheder skal efter anmodning fra told- og skatteforvaltningen videregive enhver oplysning, herunder fortrolige oplysninger, til brug for registrering af og kontrol med afgiftspligtige virksomheder omfattet af denne lov.

Stk. 5. Politiet yder om nødvendigt told- og skatteforvaltningen bistand til gennemførelse af kontrollen efter stk. 1.

§ 13. Har den registrerede virksomhed ikke rettidigt angivet antallet af afrejsende passagerer pr. afgiftskategori, jf. § 8, kan told- og skatteforvaltningen pålægge virksomheden daglige tvangsbøder, indtil virksomheden har angivet antallet af afrejsende passagerer pr. afgiftskategori.

Stk. 2. Efterkommes en anmodning om udlevering af oplysninger efter § 12, stk. 3, ikke, kan told- og skatteforvaltningen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, indtil pålægget efterkommes.

Stk. 3. Klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 har ikke opsættende virkning. Landsskatteretten kan dog tillægge en klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 opsættende virkning, hvis særlige omstændigheder taler herfor. Landsskatterettens afgørelse kan træffes af en retsformand.

Kapitel 7

Straffebestemmelser

§ 14. Med bøde straffes den, som forsætligt eller groft uagtsomt

- 1) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller for-tier oplysninger til brug for afgiftskontrollen, jf. § 12 eller
- 2) overtræder § 5, stk. 1, 3 eller 4, § 8 eller § 11, stk. 1 eller 2.

Stk. 2. Den, der begår én af de i stk. 1 nævnte overtrædelser med forsæt til at unddrage afgift til det offentlige, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 15. Reglerne i opkrævningslovens §§ 18 og 19 finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af denne lov.

§ 16. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

Kapitel 8

Ikrafttræden m.v.

§ 17. Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 2. Loven finder alene anvendelse på passagerers kommercielle flyrejser fra og med den 1. januar 2025, hvor en flybillet eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

Stk. 3. For virksomheder, som på tidspunktet for lovens ikrafttræden er registreringspligtige, jf. § 5, stk. 1, indtræder registreringspligten efter § 5, stk. 4, den 15. januar 2025.

Kapitel 9

Ændring i anden lovgivning

§ 18. I opkrævningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 2711 af 20. december 2021, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1795 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

1. *Bilag 1, liste A, nr. 20*, affattes således:
»20) Lov om passagerafgift på flyrejser.«

Kapitel 10

Territorialbestemmelse

§ 19. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bilag 1

Slutdestinationer omfattet af § 3, stk. 1, nr. 1:

Albanien	Moldova
Andorra	Monaco
Belarus	Montenegro
Belgien	Nederlandene
Bosnien-Hercegovina	Nordmakedonien
Bulgarien	Norge
Cypern	Polen
Danmark	Portugal
Estland	Rumænien
Finland	San Marino
Frankrig	Schweiz
Færøerne	Serbien
Grækenland	Slovakiet
Grønland	Slovenien
Irland	Spanien
Island	Storbritannien
Italien	Sverige
Kosovo	Tjekkiet
Kroatien	Tyrkiet
Letland	Tyskland
Liechtenstein	Ukraine
Litauen	Ungarn
Luxembourg	Vatikanstaten
Malta	Østrig

Bilag 2

Slutdestinationer omfattet af § 3, stk. 1, nr. 2:

Afghanistan	Libanon
Algeriet	Libyen
Armenien	Mali
Aserbajdsjan	Marokko
Bahrain	Mauretanien
Burkina Faso	Niger
Canada	Oman
Djibouti	Pakistan
Egypten	Palæstina
Elfenbenskysten	Qatar
Eritrea	Rusland
Etiopien	Saudi-Arabien
De Forenede Arabiske Emirater	Senegal
Gambia	Sudan
Georgien	Syrien
Guinea	Tadsjikistan
Guinea-Bissau	Tchad
Irak	Tunesien
Iran	Turkmenistan
Israel	Usbekistan
Jordan	USA
Kap Verde	Yemen
Kasakhstan	
Kirgisistan	
Kuwait	

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Indførelse af en passagerafgift på visse flyrejser
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.1. Afgiftsgrundlaget
 - 2.2.2. Afgiftens størrelse
 - 2.2.3. Afgifts- og registreringspligt
 - 2.2.4. Angivelse og afregning
 - 2.2.5. Regnskabsbestemmelser
 - 2.2.6. Kontrol- og straffebestemmelser m.v.
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige
 - 3.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klimamæssige konsekvenser
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten blev med Aftale om Grøn luftfart i Danmark af den 15. december 2023 enige om en grøn omstilling af indenrigsluftfarten i Danmark og om at understøtte den teknologiske udvikling af en mere bæredygtig luftfart.

Med det formål er aftalepartierne enige om at indføre en passagerafgift på flyrejser, som skal bidrage til at finansiere den grønne omstilling af indenrigsluftfarten, fremme udviklingen af grønne teknologier på området samt forhøje ældrechecken for de pensionister, der har mindst.

Med lovforslaget foreslås det, at en passagerafgift på flyrejser indføres fra den 1. januar 2025. Afgiften differentieres efter flyrejsens længde, så den højeste afgift svares ved de længere flyrejser, der belaster klimaet mest.

Passagerafgiften på flyrejser skønnes at have en positiv samfundsøkonomisk virkning i størrelsesordenen 750 mio. kr.

fra 2030. Det skyldes, at udenlandske rejsende betaler størstedelen af afgiften.

Det foreslås, at passagerafgiften vil stige fra i gennemsnit 70 kr. pr. rejse i 2025 til i gennemsnit 100 kr. pr. rejse i 2030. Afgiften vil blive prisindekseret fra 2031 og frem. Afgiftens størrelse vil afhænge af, hvor lang flyrejsen er. Det betyder, at afgiften vil være lavest på indenrigsrejser og rejser inden for Europa og højest på lange rejser.

Afgiftspligten foreslås at indtræde på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark.

Det foreslås, at afgiften pålægges kommercielle flyrejser, hvor flybilletter eller tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere. Det betyder, at flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der er solgt før den 1. januar 2025 til en rejse efter den 1. januar 2025, ikke vil blive afgiftsbelagt.

Undtaget fra afgiften foreslås at være passagerer under 2 år, luftfartsselskabets personale på tjenesterejse og transfer-

og transitpassagerer, hvis rejsen står i direkte forbindelse med en anden flyrejse inden for 24 timer med afgang fra Danmark.

Det forhold, at transfer- og transitpassagerer er undtaget fra afgiften, betyder, at der ikke svares afgift ved mellemlanding i Danmark, hvis rejsen står i direkte forbindelse med en anden flyrejse inden for 24 timer.

Passagerafgiften skønnes at medføre et provenu efter tilbageløb og adfærd på 820 mio. kr. i 2025, 920 mio. kr. i 2026, 950 mio. kr. i 2027, 1.050 mio. kr. i 2028, 1.100 mio. kr. 2029 og 1.200 mio. kr. i 2030 og frem (2024-niveau).

Aftalepartierne bag Aftale om Grøn luftfart i Danmark af den 15. december 2023 er desuden enige om, at der i 2027 vil være et "pitstop", hvor passagerafgiftens niveau kan evalueres. Ved pitstoppet undersøges mulighederne for at nedbringe luftfartens udledninger fra kondensstriber.

2. Indførelse af en passagerafgift på visse flyrejser

2.1. Gældende ret

Der gælder i dag ikke en passagerafgift på flyrejser i Danmark.

Der har tidligere været en lov om afgift af visse flyrejser, der blev indført den 1. september 1991 og ophævet den 1. januar 2007.

2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med lovforslaget er at gennemføre Aftale om Grøn luftfart i Danmark af 15. december 2023, hvor det blev aftalt at indføre en passagerafgift på flyrejser. Det foreslås, at afgiften skal træde i kraft den 1. januar 2025.

Det foreslås, at loven finder anvendelse på passagerers kommercielle flyrejser fra og med den 1. januar 2025, hvor en flybillet eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

2.2.1. Afgiftsgrundlaget

Det foreslås, at afgiften skal svares for hver passager, der rejser med et luftfartøj, som afgår fra Danmark.

Ved en kommerciel flyrejse forstås rute- og charterflyvninger og enhver anden flytransport af passagerer, som udføres mod betaling. Lovforslaget omfatter således ikke transport af passagerer i f.eks. militærfly, statsfly, ambulancefly, eftersøgnings- og redningsfly, humanitære fly og politifly eller privatfly.

Det foreslås, at der alene svares afgift af en passagers flyrejse i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg.

Denne afgrænsning svarer omtrent til afgrænsningen af de luftfartøjer, der er omfattet af safety-bidraget i lufthavnsloven til finansiering af Trafikstyrelsens løbende tilsyn, jf. bekendtgørelse nr. 1692 af 20. december 2023 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet. Safety-bidraget opkræves hos luftfartsselskaberne pr. passager, der befordres med luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, jf. bekendtgørelsens § 2, nr. 2. Safety-bidraget adskiller sig dog fra den foreslåede passagerafgift, da safety-bidraget ikke kun opkræves ved afgang fra en dansk lufthavn, men også fra en færøsk eller grønlandsk lufthavn.

Det foreslås, at transfer- og transitpassagerer, som mellemlander i Danmark, luftfartsselskabernes personale, børn under 2 år og passagerer, der ikke er nået frem til deres slutdestination, ikke skal være omfattet af den foreslåede afgiftspligt.

Forslaget skal i forhold til transfer- og transitpassagerer ses i sammenhæng med, at der pålægges afgift efter slutdestinationen.

2.2.2. Afgiftens størrelse

Det foreslås, at afgiftssatsens størrelse skal afhænge af, hvor lang flyrejsen er, og at det er den afgiftssats, der er gældende på passagerens afrejetidspunkt, der er bestemmende for afgiftens størrelse.

Afgiften vil efter forslaget være lavest på indenrigsrejser og rejser inden for Europa og højest på lange rejser.

Det er slutdestinationen, der er afgørende for afgiftssatsen. Dette sikrer, at der f.eks. ikke skal betales afgift to eller flere gange for en passager, der starter sin rejse fra en dansk lufthavn og via en eller flere lufthavne skal videre til sin slutdestination. Det forudsættes at der i det land, hvor passageren mellemlander, er en tilsvarende afgiftsfritagelse for transfer- og transitpassagerer, som efter denne foreslåede nationale afgiftslov. I de tilfælde, hvor der er mellemlandinger, skal slutdestinationen dog fremgå af billetten. Der skal således være tale om en sammenhængende billet. Ved en sammenhængende billet forstås en samlet flybillet eller et tilsvarende dokument, hvis udvisende giver passageren adgang til to eller flere flyrejser, der til sammen skal bringe passageren til sin slutdestination. En sammenhængende billet kræver, at der sker en samlet indtjekning, og at der kan fremvises rejsedokumentation, som angiver afgangssted og slutdestination samt dato og klokkeslæt for henholdsvis afrejse og ankomst. Den angivne slutdestination vil være bestemmende for den afgiftssats, der skal betales.

Det foreslås, at det er tidspunktet for passagerens flyrejse, der er afgørende for hvilken afgiftssats, der skal betales. Det foreslås, at afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark.

Loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2025. Hvis flybilletten eller det tilsvarende dokument, der giver en pas-

sager adgang til en flyrejse, er solgt den 1. januar 2025 eller senere, vil der således skulle betales afgift.

Afgiftssatserne foreslås at stige hvert år indtil den 1. januar 2030, hvor afgiften er fuldt ud indfaset.

Som led i Aftale om Grøn luftfart i Danmark foreslås en inddeling af destinationer i kategorierne ”Intra-Europa”, ”Mellemlange rejser” og ”Lange rejser”. Inddelingen svarer til den, der følger af den svenske afgiftslov lag (2017:1200) om skatt på flygresor.

Af det foreslåede bilag 1 fremgår lande og territorier med slutdestinationer i kategorien ”Intra-Europa”: Albanien, Andorra, Belarus, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Færøerne, Grækenland, Grønland, Irland, Island, Italien, Kosovo, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Nederlandene, Nordmakedonien, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, San Marino, Schweiz, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn, Vatikanstaten og Østrig.

Det foreslås, at for slutdestinationer i lande og territorier, der er omfattet af kategorien, ”Intra-Europa”, i bilag 1 skal afgiften pr. passager på flyrejsen udgøre 30 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2027 og 40 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften 50 kr. (2030-niveau).

Af det foreslåede bilag 2 fremgår lande og territorier med slutdestinationer i kategorien ”Mellemlange rejser”: Afghanistan, Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Bahrain, Burkina Faso, Canada, Djibouti, Egypten, Elfenbenskysten, Eritrea, Etiopien, De Forenede Arabiske Emirater, Gambia, Georgien, Guinea, Guinea-Bissau, Irak, Iran, Israel, Jordan, Kap Verde, Kasakhstan, Kirgisistan, Kuwait, Libanon, Libyen, Mali, Mauretanien, Marokko, Niger, Oman, Pakistan, Palæstina, Qatar, Rusland, Saudi-Arabien, Senegal, Sudan, Syrien, Tadsjikistan, Tchad, Tunesien, Turkmenistan, Usbekistan, USA og Yemen.

Det foreslås, at for slutdestinationer i lande og territorier, der er omfattet af kategorien, ”Mellemlange rejser”, i bilag 2 skal afgiften pr. passager på flyrejsen udgøre 250 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 260 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028 og 300 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften 310 kr. (2030-niveau).

Det foreslås, at slutdestinationer i lande og territorier, der er omfattet af kategorien ”Lange rejser”, vil omfatte alle slutdestinationer, der geografisk ikke hører til de lande og territorier, som fremgår af de foreslåede bilag 1 og 2.

Det foreslås, at for slutdestinationer i lande og territorier, der er omfattet af kategorien ”Lange rejser”, skal afgiften udgøre 300 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 320 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 340 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 350 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028 og 390 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften 410 kr.

Det foreslås, at afgiftssatserne reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen foreslås at skulle ske første gang for kalenderåret 2031.

2.2.3. Afgifts- og registreringspligt

Det foreslås, at afgiftsplikten indtræder på tidspunktet, hvor et luftfartøj afgår fra Danmark.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2025. Afgiftspligtens indtræden forudsætter dog, at flybilletten eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

Ved salg af en flybillet forstås den juridiske transaktion, hvorved retten til en plads i et luftfartøj på en rejse med afgang fra Danmark sker som modydelse til en pengebetaling. Begrebet salg i denne lov omfatter dog ikke kun pengebetaling, men også anvendelse af bonuspoint eller tilsvarende ordninger, som i en konkret situation kan substituere et bestemt pengebeløb. Det kan f.eks. være udstedelse af en flybillet eller et tilsvarende dokument som en gave fra luftfartsselskabet, en pris vundet i en konkurrence eller som en del af en ansættelseskontrakt.

Det foreslås, at afgiftsplikten efter denne lov skal påhvile det ansvarlige luftfartsselskab. Med det ansvarlige luftfartsselskab forstås det luftfartsselskab, der har det kommercielle ansvar for passagerens flyrejse med et luftfartøj, der afgår fra Danmark. Luftfartsselskabet med det overordnede ansvar vil være afgiftspligtigt, uanset om flyvningen sker med luftfartsselskabets eget luftfartøj og besætning, eller flyvningen sker med et lejet, leaset eller chartret luftfartøj med besætning.

Virksomheder, der skal svare afgift, vil skulle anmelde deres virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen.

Hvis det ansvarlige luftfartsselskab har forretningssted i et land uden for EU, hvor Danmark ikke har aftale om gensidig bistand til inddrivelse, skal luftfartsselskabet registreres ved en fysisk eller juridisk person i Danmark. Den foreslåede regel svarer til, hvad der gælder i andre punktafgiftslove samt momslovens § 47, stk. 2.

Afgiftspligtige virksomheder, som har forretningssted i et andet EU-land eller i et land uden for EU, med hvilket Dan-

mark har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, kan lade sig registrere ved en fysik person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet, hvis de ønsker det. Hvis en virksomhed, som har forretningssted i et andet EU-land, ikke ønsker at registrere sig ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet, skal de blot registrere deres virksomhed hos Skatteforvaltningen efter samme procedure for udenlandske virksomheder, som det kendes fra andre punktafgiftslove.

Lovforslaget foreslås at følge de almindelige regler for registrering i punktafgiftslovene. Virksomheden vil skulle registreres på www.virk.dk for at opnå en registrering i Erhvervssystemet.

Skatteforvaltningen udsteder bevis for registreringen. Virksomhederne kan tilgå deres registrering på Skatteforvaltningens hjemmeside. Der er således ikke tale om udstedelse af fysisk bevis.

2.2.4. Angivelse og afregning

Det følger af opkrævningslovens § 1, stk. 1, at opkrævningsloven gælder for opkrævning af skatter og afgifter, i det omfang der ikke er fastsat særlige bestemmelser i anden lovgivning. Opkrævningsloven vil dermed gælde for både registrerede virksomheder og virksomheder, der ikke er registrerede, selv om de er pligtige hertil efter denne lov.

Det indebærer bl.a., at processen for angivelse og afregning vil skulle følge reglerne i opkrævningsloven. Denne proces vil svare til, hvad der kendes fra andre punktafgiftslove.

Det foreslås, at de registrerede virksomheder for hver måned og senest den 15. i den følgende måned over for Skatteforvaltningen skal angive antallet af afrejsende passagerer for hver af afgiftskategorierne i det foreslåede § 3, stk. 1.

Den foreslåede angivelsesfrist vil være i overensstemmelse med, hvad der i øvrigt gælder for de fleste punktafgiftslove, der er omfattet af opkrævningslovens bilag 1, liste A.

Opkrævningsloven gælder for skatter og afgifter oplyst i lovens bilag 1, liste A og B. Opkrævningsloven fastlægger tidspunktet for angivelse af afgiften og for forfald, jf. § 2, samt krav til angivelsen, jf. § 3. Opkrævningsloven indeholder desuden bestemmelser om konsekvenser ved manglende angivelse, herunder foreløbige fastsættelser, inddragelse af registrering, påbud og daglige bøder, jf. §§ 4 og 4 a.

Der gælder i opkrævningsloven desuden regler om betaling af afgifter ved urigtig eller ikke rettidig angivelse, jf. § 5, om Skatteforvaltningens afgørelse om virksomheders pligt til at anvende revisorer ved udarbejdelsen af et regnskab, jf. §§ 5 a-5 g, gebyr for erindringsskrivelser, jf. § 6, betaling af rente ved manglende rettidig betaling eller henstand med betalingen, jf. § 7, og særlige fritagelser for betaling af f.eks. renter, jf. § 8.

Opkrævningsloven indeholder desuden regler i kapitel 4 om hæftelse m.v., i kapitel 5 om én skattekonto, i kapitel 5 a om anmeldelse og registrering og i kapitel 6 om straffe- og sanktionsbestemmelser. Det følger således af opkrævningslovens § 16, nr. 1, at skatter og afgifter, for hvilke der er registreringspligt, vil skulle betales til skattekontoen.

Det foreslås, at opkrævningslovens bilag 1, liste A, nyaffattes, så lov om passagerafgift på flyrejser vil fremgå. Herefter vil opkrævningslovens bestemmelser finde tilsvarende anvendelse i den foreslåede lov.

2.2.5. Regnskabsbestemmelser

Det foreslås, at virksomheder, der skal lade sig registrere efter regler i dette lovforslag, skal føre regnskab over afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer med afgang fra Danmark, der skal danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling.

Regnskabet vil skulle danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode og for Skatteforvaltningens kontrol med afgiftens betaling. Regnskabet vil kunne føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven. Regnskabsbestemmelserne foreslås at svare til bestemmelserne i de øvrige punktafgiftslove.

2.2.6. Kontrol- og straffebestemmelser m.v.

Skatteforvaltningslovens almindelige processuelle regler vedrørende genoptagelse, klage, m.v. vil finde anvendelse.

Det foreslås, at der fastsættes sanktioner, der følger systematikken i den øvrige skattelovgivning. Der vil således for overtrædelser af denne lov kunne straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

Desuden fastsættes bestemmelser om kontrol, der ligeledes vil svare til kontrolbestemmelser i den øvrige skattelovgivning.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Den foreslåede passagerafgift på flyrejser vil stige fra i gennemsnit 70 kr. pr. rejse i 2025 til i gennemsnit 100 kr. pr. rejse i 2030. Det skønnes at, den lave sats efter § 3, stk. 1, nr. 1, vil skulle betales for ca. 85 pct. af de rejsende, mens passagerer på de mellemlange og lange rejser efter § 3, stk. 1, nr. 2, og § 3, stk. 1, nr. 3, udgør resten. Afgiften vil blive prisindekseret fra og med 2031.

Afgiften omfatter alle passagerers flyrejser i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg, hvilket med usikkerhed skønnes at medføre et umiddelbart provenu på ca. 920 mio. kr. i 2025 stigende til 1,4 mia. kr. i

2030 (2024-priser), jf. tabel 1. Der er usikkerhed forbundet med, hvornår rejseaktiviteten vil være fuldt genoprettet efter COVID-19 pandemien. Den faktiske udvikling i rejseaktiviteten vil være afgørende for provenuets størrelse. Provenuskønnet er foretaget med udgangspunkt i, at passagertallet

for 2025 skønnes at være tilbage på 2019-niveau, der grundet COVID-19 pandemien er det seneste år med normal rejseaktivitet. Efter 2025 er passagertallet fremskrevet med den forventede vækstrate for flytrafikken fra Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23).

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved implementering af passagerafgiften

Mio. kr. i 2024-niveau	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Umiddelbart provenu	920	1.040	1.050	1.200	1.250	1.400	1.400	1.400	1.400
Provenu efter tilbageløb	840	960	1.000	1.100	1.150	1.300	1.300	1.300	1.300
Provenu efter adfærd og tilbageløb	820	920	950	1.050	1.100	1.200	1.200	1.200	1.200

Anm: Tal er afrundet til nærmeste 50 mio. kr. med undtagelse af 2025 og 2026, hvor der er afrundet til nærmeste 20 mio. kr.

Kilde: Skatteministeriet.

Grundet tilbageløbseffekter reduceres det umiddelbare provenu. Tilbageløbseffekten begrænses dog af, at en betydelig andel af passagererne vil være udenlandske borgere, hvorfor der ikke regnes en tilbageløbseffekt fra disse. Det skønnes med usikkerhed, at omkring 60 pct. af passagererne vil være udenlandske.

Hertil kommer adfærdseffekter, der reducerer provenuet. Dette skønnes primært at skyldes et mindre fald i antallet af passagerer som konsekvens af de øgede billetpriser og en afledt effekt på arbejdsudbuddet. Efterspørgelseffekten regnes for alle typer af passagerer, hvor den procentuelt største effekt forventes for private indenrigspassagerer. Det skyldes, at private indenrigspassagerer forventes at få en relativt højere prisstigning som følge af passagerafgiften, bl.a. da passagerafgiften betales to gange for returindenrigsrejser, og samtidig vurderes de lettere at kunne skifte fra fly til anden transport. Der skønnes en procentuelt lavere stigning i billetprisen for erhvervsrejsende til længere distancer. Trods differentieringen i passagerafgiften, så afgiftsbeløbet er højere for længere rejser, forventes en procentuelt begrænset

merpris på længere erhvervsrejser, da disse rejser som udgangspunkt skønnes at have højere billetpriser.

Det skønnes således med betydelig usikkerhed, at passagerafgiften vil medføre et provenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 0,8 mia. kr. i 2025 stigende til ca. 1,2 mia. kr. i 2030 (2024-priser), jf. tabel 1. Usikkerheden ved provenuskønnet er ikke mindst knyttet til udviklingen i rejseaktiviteten, herunder genopretningen og vækstudsigt for passagertallet efter COVID-19 pandemien. De samlede provenukonsekvenser af implementeringen af passagerafgiften kan dermed kun opgøres med stor usikkerhed.

Arbejdsudbudseffekten ved passagerafgiften skønnes svarende til ca. -100 fuldtidspersoner i 2030, jf. tabel 2. Indførelsen af passagerafgiften indebærer, at danske husholdninger vil have ekstra udgifter ved private flyrejser, som beløbsmæssigt skønnes størst for de største indkomster, hvor udgifter til flyrejser generelt er større. Den samlede virkning på Gini-koefficienten skønnes svarende til 0,00 procentpoint i 2030, jf. tabel 2.

Tabel 2. Økonomiske konsekvenser

2030 (2024-niveau)	Umiddelbar provenuvirkning	Provenu efter tilbageløb og adfærd	Arbejdsudbud	Ændring i Ginikoefficient	Samfundsøkonomi
	Mio. kr.	Mio. kr.	Fuldtidspersoner	Procentpoint	Mio. kr.
Effekter med lovforslag	1.400	1.200	-100	0,00	+750

Anm: Tal er afrundet til nærmeste 50 mio. kr. Den samfundsøkonomiske virkning er opgjort i faktorpriser.

Kilde: Skatteministeriet

Passagerafgiften skønnes at have en positiv samfundsøkonomisk virkning i størrelsesordenen 750 mio. kr. fra 2030. Det skyldes, at udenlandske rejsende betaler størstedelen af afgiften.

3.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative

omkostninger i Skatteforvaltningen for 0,1 mio. kr. i 2024, 3,2 mio. kr. i 2025, 2,4 mio. kr. årligt i 2026-2029 og 2,3 mio. kr. varigt. Omkostningerne vedrører opgaver til kontrol, vejledning, straffesager og systemtilpasning.

Lovforslaget kan medføre merudgifter for ordningen med omkostningsgodtgørelse. Udgiftsskønnet er behæftet med

stor usikkerhed, men vurderes at være ca. 1 mio. kr. årligt fra 2025 og varigt.

Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.

Lovforslaget vurderes desuden at medføre begrænsede merudgifter for myndighederne i straffesagskæden, som kan afholdes inden for de eksisterende rammer.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet. Lovforslaget vurderes at følge de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

Det vurderes, at princip 1 er iagttaget, da den foreslåede afgiftsstruktur er differentieret efter tre foruddefinerede afgiftskategorier, betalingen af afgiften skal ske via Skattekontoen, mens afgiftspligten indtræder på tidspunktet for passagerens flyrejse efter den 1. januar 2025. Endvidere er der udarbejdet enkle og klare regler for transferpassagerer.

Det vurderes, at princip 2 og princip 3 er iagttaget, da skattekontoen anvendes til betaling af afgiften, og angivelse af betaling foretages i Skatteforvaltningens eksisterende systemer.

Princip 4 om ensartede begreber og genbrug af data er delvist iagttaget, da der introduceres en ny afgift med nye begreber. Der genbruges dog begreber indenfor nuværende registrerings- og angivelsesprocesser, herunder de eksisterende systemer.

Det vurderes, at princip 5 om tryk og sikker datahåndtering er efterlevet.

Det vurderes, at princip 6 er iagttaget, da opkrævningen vil ske via skattekontoen, som virksomhederne kender fra andre ind- og udbetalinger inden for afgifts- og skatteområdet.

Endelig vurderes, at princip 7 om forebyggelse af snyd og fejl er efterlevet, da lovforslaget tager højde for en efterfølgende kontrol.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Indførelse af en passagerafgift forventes at blive væltet over i billetpriserne grundet konkurrencesituationen mellem luftfartsselskaberne. Erhverv, der køber flyrejser, vil opleve højere omkostninger som følge af højere priser på flyrejser, og flyerhvervet ventes at opleve en faldende omsætning som følge af et lavere passagertal.

Det skønnes, at de erhvervsrejsende i 2030 vil have meromkostninger ved flyrejser på ca. 450 mio. kr. som følge af afgiften. Luftfartsselskaberne skønnes som følge af nedgangen i passagertallet at få en reduktion i omsætning på skønnet ca. 550 mio. kr. Der er tale om usikre estimater. Lufthavnene og andet erhverv tilknyttet luftfartssektoren såsom catering

vil også få en mindre omsætning som følge af det lavere passagertal.

Det vurderes, at lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Innovations- og iværksættertjekket vurderes ikke at være relevant for lovforslaget.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes at have begrænsede klimamæssige konsekvenser. Lovforslaget kan påvirke de klimamæssige konsekvenser af luftfarten gennem et reduceret passagerantal. Passagertallet skønnes at reducere procentuelt mest på indenrigsluftfarten, hvor den klimamæssige effekt skal ses i sammenhæng med indfasningen af en helt grøn indenrigsluftfart i 2030, jf. Aftale om Grøn luftfart i Danmark af 15. december 2023. På udenrigsluftfarten skønnes en begrænset reduktion i passagertallet som følge af lovforslaget.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have nævneværdige miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Loven har til formål at indføre en passagerafgift på flyrejser i Danmark. Der findes ikke harmoniserede regler inden for EU på dette område.

Passagerafgiften på flyrejser vurderes at være forenelig med EU-retten, herunder reglerne for statsstøtte og energibeskatningsdirektivet.

I henhold til artikel 14, stk. 1, litra b, i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (energibeskatningsdirektivet), skal flybrændstof fritages for afgift, medmindre det anvendes til ikke-erhvervsmæssig privatflyvning.

Det er dog muligt inden for rammerne af energibeskatningsdirektivet at afgiftspålægge flybrændstof anvendt til indenrigsflyvninger, når der tankes i Danmark, og til flyvninger inden for EU, hvis der er indgået bilaterale aftaler herom mellem de enkelte EU-medlemsstater.

Den foreslåede afgift vurderes at være i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivet, da afgiften ikke differentierer mellem fly med forskelligt brændstofforbrug og hverken er direkte eller indirekte forbundet med brændstofforbruget.

Den foreslåede afgift vurderes ikke at indebære statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 1, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsområde (TEUF), idet afgiften er et generelt tiltag, der har til formål at afgiftspålægge kommercielle flyvninger med transport af passagerer, og som derved ikke er rettet mod eller påvirker bestemte luftfartsselskaber. Tilsvarende medfører lovforslagets afgiftsfritagelser ikke, at bestemte luftfartsselskaber begunstiges i forhold til andre selskaber.

Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester. Der er tale om en skattemæssige foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand still-periode.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 9. februar 2024 til den 8. marts 2024 (28 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), Biobrændselsforeningen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brintbranchen, Business Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Jordbrugsforskning, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Aktionærforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Luftfart, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk Persontransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advo-

kater, Danske Energiforbrugere (DENFO), Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Speditører, DANVA, Dataetisk Råd, Datatilsynet, DBU, De Samvirkende Købmænd, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Drivkraft Danmark, Eksportrådet, Energi Danmark, Energinet, Energistyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Flyvebranchens Personale Union, Finans Danmark, Finansforbundet, FOA, Forbrugerrådet Tænk, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankævn, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Biogasbranchen, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for Platformsøkonomi i Danmark, Forsikring & Pension, Forsikringsmæglerforeningen, Forsyningstilsynet, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, GAFSAM, GRÅKOM (erhvervs- og arbejdsgiverorganisation inden for grafisk kommunikation, medier og markedsføring), Greenpeace Danmark, Green Power Denmark, HK-Kommunal, HK-Privat, HOFOR, HORESTA, Ingeniørforeningen i Danmark, Investering Danmark, Justitia, Kapitalmarked Danmark, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kraka, Kræftens Bekæmpelse, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, Lokale Pengeinstitutter, Mellempfolkeligt Samvirke, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalbanken, Nationalt Center for Miljø og Energi, Naturstyrelsen, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nærbutikernes Landsforening, Nævnenes Hus, Oxfam IBIS, Rejsearbejdere.dk, Rejsearrangører i Danmark, SEGES Innovation P/S, Serviceforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteankæforvaltningen, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Styrelsen for dataforsyning og infrastruktur (SDFI), Vedvarende Energi, VELTEK, Vindmølleindustrien, VisitDenmark, WWF, Ældre Sagen, Økonomistyrelsen, Økologisk Landsforening.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Det skønnes med betydelig usikkerhed, at passagerafgiften vil medføre et provenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 0,8 mia. kr. i 2025 stigende til ca. 1,2 mia. kr. i 2030 (2024-priser).	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger i Skatteforvaltningen for 0,1 mio. kr. i 2024, 3,2 mio. kr. i 2025, 2,4 mio. kr. årligt i 2026-2029 og 2,3 mio. kr. varigt. Omkostningerne vedrører opgaver til kontrol, vejledning, straffesager og systemtilpasning.

		<p>Lovforslaget kan medføre merudgifter for ordningen med omkostningsgodtgørelse. Udgiftsskønnet er behæftet med stor usikkerhed, men vurderes at være ca. 1 mio. kr. årligt fra 2025 og varigt.</p> <p>Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.</p> <p>Lovforslaget vurderes desuden at medføre begrænsede merudgifter for myndighederne i straffesagskæden, som kan afholdes inden for de eksisterende rammer.</p> <p>Lovforslaget vurderes at overholde principperne for digitaliseringsklar lovgivning.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen.	Det skønnes, at de erhvervsrejsende i 2030 vil have meromkostninger ved flyrejser på ca. 450 mio. kr. som følge af afgiften. Luftfartsselskaberne skønnes som følge af nedgangen i passagertallet at opleve en reduktion i omsætningen på skønnet ca. 550 mio. kr. Det bemærkes, at der er tale om usikre estimater. Lufthavnene og andet erhverv tilknyttet luftfartssektoren, såsom catering, vil også få en mindre omsætning som følge af det lavere passagertal.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen.	Lovforslaget har administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at have begrænsede klimamæssige konsekvenser.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester. Der er tale om en skattemæssige foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand still-periode.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det gælder i dag ikke en passagerafgift på flyrejser i Danmark.

Det foreslås i § 1, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for hver passager, der rejser med et luftfartøj, som afgår fra Danmark.

Uden for lovens anvendelsesområde falder dermed transport af gods og post, og det samme gælder privatfly, militære og medicinske flyvninger, rednings- og eftersøgningstjeneste m.v.

Der henvises til § 2 for en nærmere gennemgang af lovens anvendelsesområde.

Ved en passager efter denne lov menes en person, der transporteres i et luftfartøj. Ved afgang fra Danmark efter denne lov vil afgang fra en lufthavn, flyveplads eller lignende være omfattet. Ved et luftfartøj efter denne lov vil alle former for luftfartøjer være omfattet.

Afgiftspligten vil efter det foreslåede § 4, stk. 1, indtræde på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark.

Det følger af det foreslåede § 17, stk. 1, at loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2025. Det følger af det foreslåede § 17, stk. 2, at loven alene finder anvendelse på passagerers kommercielle flyrejser fra og med den 1. januar 2025, hvis den flybillet eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

Det foreslås, at loven ikke vil gælde for Færøerne og Grønland, da skatte- og afgiftsområdet er hjemtaget. Det følger ligeledes af Aftale om Grøn luftfart i Danmark, at afgiften pålægges ved afrejse fra en dansk lufthavn, samt at Færøerne og Grønland er omfattet af afgiftskategorien i det foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1. Der henvises nærmere til bemærkningerne til territorialbestemmelsen i lovforslagets § 19. Det vil medføre, at der pålægges afgift ved afgang fra Danmark til Færøerne, men at der ikke pålægges afgift af en flyrejse med afgang fra Færøerne til Danmark eller andre lande. Det vil ligeledes medføre, at der pålægges afgift af en passagers flyrejse med afgang fra Danmark til Grønland, men at der ikke pålægges afgift af en flyrejse med afgang fra Grønland til Danmark eller til andre lande.

Til § 2

Det foreslås i § 2, stk. 1, at der alene svares afgift af en passagers kommercielle flyrejse i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg, jf. dog stk. 2.

Med en kommerciel flyvning forstås rute- og charterflyvninger og enhver anden flytransport af passagerer, som udføres mod betaling. Lovforslaget omfatter således ikke transport

af passagerer i militærfly, statsfly, ambulancefly, eftersøgnings- og redningsfly, humanitære fly og politifly eller privatfly.

Afgrænsningen af afgiftspligten i det foreslåede § 2, stk. 1, indebærer, at der ikke vil skulle betales afgift for passagerer, der transporteres i luftfartøjer med en maksimal startvægt under 5.700 kg., eller et luftfartøj, der er godkendt til færre end 10 sæder.

Med luftfartøjets maksimal startvægt forstås vægt i henhold til certificeringen, inklusive passagerer, bagage, brændstof m.v.

Denne afgrænsning svarer omtrent til afgrænsningen af de luftfartøjer, der er omfattet af safety-bidraget i lufthavnsloven til finansiering af Trafikstyrelsens løbende tilsyn, jf. bekendtgørelse nr. 1692 af 20. december 2023 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet. Safety-bidraget opkræves hos luftfartsselskaberne pr. passager, der befordres med luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, jf. bekendtgørelsens § 2, nr. 2. Safety-bidraget adskiller sig dog fra den foreslåede passagerafgift, da safety-bidraget ikke kun opkræves ved afgang fra en dansk lufthavn, men også fra en færøsk eller grønlandsk lufthavn.

Det foreslås i § 2, stk. 2, nr. 1, at der ikke svares afgift for transit- og transferpassagerer, hvis rejsen står i direkte forbindelse med en anden flyrejse inden for 24 timer med afgang fra Danmark.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at passagerer, der mellemlander i Danmark, ikke skal betale afgift.

Transitpassagerer er passagerer, der ankommer til lufthavnen i et fly og fortsætter flyrejsen med det samme fly eller et andet fly, hvor rutenummeret ikke ændres og den planlagte destination for rutenummeret er et andet sted, end stedet hvor flyvningen startede. Ved transferpassagerer forstås passagerer, der er ankommet med fly og inden for 24 timer afrejser fra samme lufthavn med andet fly eller med samme fly med ændret rutenummer.

Fælles for transit- og transferpassagerer er, at de ikke starter deres rejse fra den pågældende lufthavn. Denne foreslåede fritagelse skal samtidig sikre, at der ikke skal betales afgift to gange for en passager, der starter sin rejse fra en dansk lufthavn og skal videre fra en anden dansk lufthavn på en sammenhængende billet. Der vil dermed ikke skulle betales afgift for en passager, der flyver fra Karup med en mellemlanding i København, inden passageren flyver videre til Stockholm. Her vil der efter den foreslåede lov skulle betales afgift for afrejsen fra Karup til Stockholm.

Ved en sammenhængende billet forstås en samlet flybillet eller et tilsvarende dokument, hvis udvisende giver passageren adgang til to eller flere flyrejser, der til sammen skal bringe passageren til sin slutdestination. En sammenhængende billet kræver, at der sker en samlet indtjekning, og der

kan fremvises rejsedokumentation, som angiver afgangssted og slutdestination samt dato og klokkeslæt for henholdsvis afrejse og ankomst. Den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 2, nr. 1, vil medføre, at der ikke skal svares afgift af passagerer, der mellemlander i Danmark.

For at opretholde status som transferpassager foreslås det, at det skal være afgørende, at der opnås direkte forbindelse med et andet fly inden for 24 timer. Forslaget skal ses i sammenhæng med, at der i de fleste andre europæiske lande er tilsvarende passagerafgifter, der tilsvarende fritager transfer- og transitpassager med det formål at fastholde lufthavnene som trafikknudepunkter og for at undgå dobbeltbeskatning.

Det foreslås dog, at status som transferpassager ikke bortfalder med den konsekvens, at der skal betale afgift ved flyets afgang fra Danmark, hvis flyet er forsinket, og passageren derfor ikke inden for 24 timer opnår forbindelse med et andet fly. Hvis passageren afbryder sin rejse, vil denne ikke længere have status som transferpassager, og der vil skulle betales passagerafgift ved en evt. ny afrejse.

Den foreslåede bestemmelse vil betyde, at der ikke skal betales afgift for en rejse fra Stockholm til New York med en mellemlanding i København efter den foreslåede lov. Hvis passageren under mellemlandingen i København afbryder sin rejse til New York, som den sammenhængende billet giver passageren adgang til, og i stedet køber en flybillet til Madrid, vil der skulle betales afgift efter den foreslåede lov for flyrejsen fra København til Madrid. Om der skal betales afgift for rejsen fra Stockholm til New York, vil bero på de svenske regler herom.

Det foreslås i § 2, stk. 2, nr. 2, at der ikke svares afgift for luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der ikke skal svares afgift for personale, der er i tjeneste under flyvningen. Omvendt vil den foreslåede bestemmelse medføre, at der skal svares afgift af luftfartsselskabets personale, som f.eks. kabinepersonale, der er med på en flyrejse, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark, men ikke er på arbejde under flyrejsen.

Det foreslås i § 2, stk. 2, nr. 3, at der ikke svares afgift for børn under 2 år.

Det er ikke afgørende for afgiftspligten, om barnet under 2 år sidder på skødet af en anden passager eller har sit eget sæde. Hvis barnet ikke er fyldt 2 år på dagen for afrejse, skal der ikke betales afgift, uanset om barnet har sit eget sæde på flyrejsen eller ej.

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 4 for en nærmere gennemgang af afgiftspligten.

Til § 3

De foreslåede afgiftssatser for en passagers flyrejse fremgår af § 3, stk. 1.

Det foreslås, at afgiftssatsen vil afhænge af flyrejsens længde, og slutdestinationen er dermed afgørende for afgiftssatsens størrelse. Det vil betyde, at afgiften vil være lavest på indenrigsrejser og rejser inden for Europa og højest på lange rejser.

Med slutdestination forstås den destination, som er anført på en flybillet eller et tilsvarende dokument, der fremvises ved check-in eller ved en sammenhængende billet, hvor destinationen er den sidste flyvning.

Den foreslåede definition af slutdestination skal forstås i overensstemmelse med det tilsvarende begreb om et endeligt bestemmelsessted, der følger af artikel 2, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91.

Hvis den samlede flyrejse alene består af én flyvning, vil slutdestinationen være det ankomststed, som er anført på flybilletten eller det tilsvarende dokument, der fremvises ved afgang. Ved en sammenhængende billet vil slutdestinationen være ankomststedet for den sidste flyvning.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at det ingen betydning har, om der foretages en eller flere mellemlandinger for at nå slutdestinationen, hvis der er tale om en sammenhængende billet. Ved en sammenhængende billet skal der kunne fremvises en sammenhængende rejsedokumentation, som angiver afgangssted og slutdestination samt dato og klokkeslæt for henholdsvis afrejse og ankomst.

Et eksempel på en sammenhængende billet er for en flyrejse med afgang fra København til New York med en mellemlanding i Amsterdam. Hvis der er tale om en sammenhængende billet, vil den foreslåede afgiftssats i § 3, stk. 1, nr. 2, finde anvendelse, hvor New York er slutdestinationen.

Ved en slutdestination forstås et stop på over 24 timer. Her vil en passager typisk ikke længere anses for at være en transfer- og transitpassager.

Ved en slutdestination forstås et land eller et territorium og ikke f.eks. en enkelt lufthavn.

De foreslåede afgiftssatser i § 3, stk. 1, er gældende for et land og et territorium, hvilket også omfatter områder, der hører ind under et land, selvom disse geografisk er adskilt fra landet. Det vil f.eks. medføre, at den afgiftssats, der gælder for Spanien, også gælder for De Kanariske Øer, og den afgiftssats, der gælder for Portugal, gælder ligeledes for Azorerne og Madeira.

Det følger af det foreslåede § 4, stk. 1, at det er det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark, der er afgørende for hvilken afgiftssats, der skal betales efter det foreslåede § 3, stk. 1.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., at afgiften udgør for en flyrejse med en slutdestination i et land, som fremgår af bilag 1, 30 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2027, 40 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2029 pr. passager.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 1, 2. pkt., at fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 50 kr. (2030-niveau).

Ifølge det foreslåede bilag 1 er følgende lande og territorier omfattet: Albanien, Andorra, Belarus, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Færøerne, Grækenland, Grønland, Irland, Island, Italien, Kosovo, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Nederlandene, Nordmakedonien, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, San Marino, Schweiz, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn, Vatikanstaten og Østrig.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 2, 1. pkt., at afgiften udgør for en flyrejse med en slutdestination i et land, som fremgår af bilag 2, 250 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 260 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 300 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 2, 2. pkt., at fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 310 kr. (2030-niveau).

Ifølge det foreslåede bilag 2 er følgende lande og territorier omfattet: Afghanistan, Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Bahrain, Burkina Faso, Canada, Djibouti, Egypten, Elfenbenskysten, Eritrea, Etiopien, De Forenede Arabiske Emirater, Gambia, Georgien, Guinea, Guinea-Bissau, Irak, Iran, Israel, Jordan, Kap Verde, Kasakhstan, Kirgisistan, Kuwait, Libanon, Libyen, Mali, Mauretanien, Marokko, Niger, Oman, Pakistan, Palæstina, Qatar, Rusland, Saudi-Arabien, Senegal, Sudan, Syrien, Tadsjikistan, Tchad, Tunesien, Turkmenistan, Usbekistan, USA og Yemen.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 3, 1. pkt., at afgiften udgør for en flyrejse med en anden slutdestination end de slutdestinationer, som fremgår af bilag 1 og 2, 300 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 320 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 340 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 350 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028 og 390 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., at fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 410 kr. (2030-niveau).

Den foreslås i § 3, stk. 2, at afgiftssatserne som nævnt i stk.

1, nr. 1, 2. pkt., nr. 2, 2. pkt., og nr. 3, 2. pkt., reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen sker første gang for kalenderåret 2031.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de foreslåede afgiftssatser indekseres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset efter lov om beregning af et nettoprisindeks. En indeksering følger ligeledes af en række andre punktafgiftslove, herunder i § 32 a i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

Det foreslås i § 3, stk. 3, at reguleringen, jf. stk. 2, foretages på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Satsene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2028. Den procentvise ændring beregnes med en decimal. De satser, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes til nærmeste hele tal.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de foreslåede afgiftssatser i stk. 1, nr. 1, 2. pkt., stk. 1, nr. 2, 2. pkt., og stk. 1, nr. 3, 2. pkt., reguleres på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit to år forud for det kalenderår, som satsen skal gælde for. Reguleringen, der foretages første gang for kalenderåret 2031, sker således på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit for 2029. Årsgennemsnittet beregnes som et uvægtet gennemsnit af kalenderårets 12 måneder med en decimal.

Ændringsprocenten beregnes med én decimal, og de satser, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes.

Eksempel på beregning af satser gældende i 2031: Hvis det antages, at årsgennemsnittet for nettoprisindekset for 2028 og 2029 udgør henholdsvis 96,2 og 98,0, skal en sats i 2030 reguleres med: $(98,0/96,2 - 1) \times 100 \text{ pct.} = 1,915 \text{ pct.}$, som afrundet udgør 1,9 pct. En afgiftssats på f.eks. 50 kr. pr. flyrejse i 2030 vil i 2031 efter regulering med 1,9 pct. og afrunding udgøre 51 kr. pr. rejse.

Følgende er et eksempel på beregning af satser gældende i 2032. Hvis det antages, at årsgennemsnittet for nettoprisindekset for 2028 og 2030 udgør henholdsvis 96,2 og 100,0, skal en sats i 2030 reguleres med: $(100,0/96,2 - 1) \times 100 \text{ pct.} = 3,950 \text{ pct.}$, som afrundet udgør 4,0 pct. En afgiftssats på 50 kr. pr. rejse i 2030 vil i 2032 efter regulering med 4,0 pct. og afrunding udgøre 52 kr. pr. rejse.

Til § 4

Det foreslås i § 4, stk. 1, at afgiftspligten, jf. § 1, indtræder på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der indføres en afgiftspligt på afrejsetidspunktet for passagerens flyrejse med et luftfartøj, der afgår fra Danmark.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at afgiftspligten

indtræder på det tidspunkt, hvor luftfartøjet letter. Afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgang fra Danmark, uanset om flyrejsens slutdestination er i Danmark eller i udlandet. For en flyrejse til udlandet vil det være afgørende, hvornår luftfartøjet letter og ikke, hvornår luftfartøjet forlader det danske luftrum.

Det følger af det foreslåede § 17, stk. 1, at denne lov vil træde i kraft den 1. januar 2025. Den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 1, vil medføre, at der skal betales afgift for flyrejser med afgang fra Danmark fra og med den 1. januar 2025, hvor flybilletten eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

Hvis luftfartøjet ikke afgang planmæssigt, vil det være det planlagte afgangstidspunkt, der vil være afgørende for hvilken afgiftssats, der vil skulle betales efter den foreslåede § 3, og ikke det faktiske afgangstidspunkt.

Det følger af den foreslåede § 3, at afgiftssatsen vil afhænge af, hvor lang flyrejsen er. Slutdestinationen ved udrejse er afgørende for afgiftssatsen.

Som et eksempel kan nævnes en flyrejse til Marokko med afgang fra Danmark den 10. januar 2028. Efter dette lovforslag er Marokko omfattet af det foreslåede bilag 2 og dermed af afgiftssatsen, der følger af den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 2. Det følger af § 3, stk. 1, nr. 2, at afgiften udgør 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028. Afgiftspligten indtræder på tidspunktet for passagerens flyrejse, og afgiften vil derfor udgøre 280 kr.

Det har derfor ingen betydning for afgiftssatsen, hvornår flyrejsen er solgt, jf. dog § 17, stk. 2, hvor det foreslås, at loven finder anvendelse på passagerers kommercielle flyrejser fra og med den 1. januar 2025, hvis flyrejsen, herunder flybilletten eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

Der vil ikke indtræde en afgiftspligt for forholdene oplyst i § 2, stk. 2, nr. 1-3, der falder uden for lovens anvendelsesområde.

Det foreslås i § 4, stk. 2, at afgiftspligten, jf. § 1, påhviler det ansvarlige luftfartsselskab.

Forslaget indebærer, at den afgiftspligtige vil være det luftfartsselskab, der har det overordnede ansvar for en passagers flyrejse med et luftfartøj, der afgang fra Danmark efter § 1.

Med det overordnede ansvar for en passagers flyrejse menes det luftfartsselskab, der har det kommercielle ansvar for passagerens flyrejse med et luftfartøj, der afgang fra Danmark. Luftfartsselskabet med det overordnede ansvar vil være afgiftspligtigt, uanset om flyrejsen sker med luftfartsselskabets eget luftfartøj og besætning, eller flyrejsen sker med et lejet, leaset eller chartret luftfartøj med besætning.

Luftfartsselskabet med det overordnede og dermed kommercielle ansvar vil typisk kunne identificeres ved den såkaldte IATA-kode, der er gældende for den pågældende flyvning. IATA-koden er en kode, der består af to bogstaver udstedt af the International Air Transport Association.

Hvis der ikke består en IATA-kode, vil det være flyets registrerede ejer på tidspunktet for flyrejsen, der er afgiftspligtig.

I tilfælde, hvor en passager har købt en sammenhængende billet, der giver en passager adgang til to eller flere flyrejser, der til sammen skal bringe passageren til sin slutdestination, vil det afgiftspligtige luftfartsselskab være det luftfartsselskab, der har det overordnede ansvar for den første afgiftspligtige flyvning. Det skyldes, at forpligtelsen til at betale afgift opstår, når flyet afgang på den første flyrejse.

Det vil medføre, at hvis en passager har købt en flyrejse fra Aarhus til Singapore med en mellemlanding i København, der varer mindre end 24 timer, og hvor det luftfartsselskab, der foretager flyrejsen mellem Aarhus og København, er forskelligt fra det luftfartsselskab, der foretager flyrejsen mellem København og Singapore, vil det afgiftspligtige luftfartsselskab være det, der er ansvarlige for flyvningen mellem Aarhus og København.

Til § 5

Det foreslås i § 5, stk. 1, at virksomheder, der som ansvarlige luftfartsselskaber er afgiftspligtige, jf. § 4, stk. 2, skal anmelde deres virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen.

Det følger af den foreslåede § 17, stk. 3, at for virksomheder, som på tidspunktet for lovens ikrafttræden er registreringspligtige, jf. § 5, stk. 1, indtræder registreringspligten efter § 5, stk. 4, den 15. januar 2025.

I afgiftsreguleringen er virksomheden almindeligvis den registrerings- og afgiftspligtige. Derfor foreslås det, at den virksomhed, der er det ansvarlige luftfartsselskab, skal lade sig registrere.

Virksomheden skal forinden påbegyndelsen af den afgiftspligtige virksomhed registreres på www.virk.dk for at opnå en registrering i Erhvervsregisteret, hvilket under normale omstændigheder kan tage op til 14 dage. En virksomhed, der er registreret i Erhvervsregisteret, skal angive afgift for hver afgiftsperiode via TastSelv Erhverv. Afgiftsperioden er nærmere defineret i § 6.

En manglende angivelse vil medføre, at Skatteforvaltningen kan foretage en foreløbig fastsættelse af virksomhedens tilsvarende afgiftsperiode, jf. opkrævningslovens § 4, stk. 1. Virksomheden skal betale en afgift på 800 kr. for en foreløbig fastsættelse, jf. stk. 2. Skatteforvaltningen kontrollerer og efterprøver desuden angivelsen. Virksomheden skal desuden betale afgift via skattekontoen, og ved manglende betaling sendes kravet til inddrivelse ved Gældsstyrelsen.

En for sen angivelse og dermed en for sen betaling vil medføre, at der skal betales renter af kravet.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at afgifts- og registreringspligtige virksomheder omfattet af stk. 1, som har forretningssted i et andet EU-land eller i et land uden for EU, med hvilket Danmark har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, kan lade sig registrere ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet.

Den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 2, vil betyde, at disse virksomheder vil have ret til at være registreret hos Skatteforvaltningen ved at registrere sig ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet, men det vil ikke være et krav.

Forslaget vil sikre, at hvis en afgiftspligtig virksomhed efter § 5, stk. 2, ønsker at udpege og få registreret en sådan repræsentant, så vil det være muligt.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at det følger af Rådets direktiv 2010/24/EU af 16. marts 2010 om gensidig bistand ved inddrivelse af fordringer i forbindelse med skatter, afgifter og andre foranstaltninger, at Danmark kan få bistand fra andre EU-lande til at inddrive skatter og afgifter, herunder den foreslåede afgift. Dermed vil afgiften kunne inddrives hos virksomheden, hvis denne har forretningssted i sådanne lande.

Det foreslås i § 5, stk. 3, at afgifts- og registreringspligtige virksomheder omfattet af stk. 1, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal lade sig registrere ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet.

Den foreslåede § 5, stk. 3, vil betyde, at afgiftspligtige virksomheder, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal registreres ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet.

Det foreslås i § 5, stk. 4, 1. pkt., at anmeldelse til registrering efter stk. 1, skal ske senest 8 dage, inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes.

Den foreslåede bestemmelse indeholder en frist til at anmelde sig til registrering hos Skatteforvaltningen. Det vil medføre, at virksomheder senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes skal registreres hos Skatteforvaltningen.

Efter det foreslåede § 17, stk. 1, træder denne lov i kraft den 1. januar 2025. Det følger af det foreslåede § 17, stk. 3, at for virksomheder, som på tidspunktet for lovens ikrafttræ-

den er registreringspligtige, jf. § 5, stk. 1, indtræder registreringspligten efter § 5, stk. 4, den 15. januar 2025.

Det foreslås i § 5, stk. 4, 2. pkt., at ændringer i en virksomheds eksisterende registreringsforhold skal meddeles til Skatteforvaltningen senest 8 dage efter ændringen.

Det foreslås i § 5, stk. 4, 3. pkt., at virksomheder, der ophører med at drive registreringspligtig virksomhed efter denne lov, skal underrette Skatteforvaltningen om virksomhedens ophør senest 8 dage efter ophøret. Dette ville f.eks. være tilfældet, hvis en virksomhed går konkurs.

Den foreslåede bestemmelse indeholder en frist til at anmelde sig til registrering, til at meddele Skatteforvaltningen diverse ændringer i registreringsforholdet og til at meddele Skatteforvaltningen, at virksomheden ikke længere driver virksomhed, som medfører registreringspligt. Fristen for anmeldelse til registrering er således efter forslaget 8 dage forud for, at den registreringspligtige virksomhed påbegyndes, og fristen for at meddele senere ændringer i registreringsforholdet eller ophør af den registreringspligtige virksomhed er 8 dage efter ændringen eller ophøret. Bestemmelsen svarer til reglerne i andre punktafgiftslove.

Det foreslås i § 5, stk. 5, at Skatteforvaltningen udsteder et bevis til de registrerede virksomheder.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Skatteforvaltningen udsteder et bevis for registrering til de registrerede virksomheder. Beviset dannes digitalt og ville kunne rekvireres af virksomheden på Skatteforvaltningens hjemmeside via TastSelv.

Til § 6

Det foreslås i § 6, at afgiftsperioden er måneden.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de registrerede virksomheder hver måned skal opgøre antallet af afgiftspligtige afrejsende passagerer omfattet af afgiftspligten efter § 7 pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i det foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1-3, for hver kalendermåned.

Afregningsperioden følger, hvad der gælder for øvrige punktafgiftslove og er i overensstemmelse med opkrævningslovens § 2, stk. 1, 1. pkt., hvor det fremgår, at afregningsperioden er kalendermåneden. Der er tale om en bagudrettet opgørelse.

Til § 7

Det foreslås i § 7, at de registrerede virksomheder, jf. § 5, skal opgøre den afgiftspligtige mængde for en afgiftsperiode, jf. § 6, som antallet af afrejsende passagerer omfattet af afgiftspligten, jf. § 1, jf. dog § 2.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at registrerede virksomheder efter udløbet af hver afgiftsperiode, der er måneden, jf. § 6, skal opgøre antallet af afrejsende passagerer omfattet af afgiftspligten.

Der henvises til den foreslåede § 11, der omhandler det regnskab, de registrerede virksomheder skal føre for afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer for hver flyrejse, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige flyrejser er betalt.

Til § 8

Det foreslås i § 8, at de registrerede virksomheder, jf. § 5, skal efter udløbet af hver afgiftsperiode, jf. § 6, og senest den 15. i den følgende måned, jf. dog § 9, stk. 3, over for Skatteforvaltningen skal angive antallet af afrejsende passagerer opgjort efter § 7 pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1.

Registrerede virksomheder vil dermed månedligt skulle betale afgift af antallet af afgiftspligtige passagerer, der rejser med et luftfartøj fra Danmark, pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at for en opgørelse af antallet af afgiftspligtige passagerers flyrejser for f.eks. marts måned, der vil angivelsesfristen være den 15. april, der er den 15. i den følgende måned.

Den foreslåede angivelsesfrist vil være i overensstemmelse med, hvad der ellers gælder for de fleste punktafgiftslove, der er omfattet af opkrævningslovens bilag 1, liste A, og dermed opkrævningslovens regler.

Der henvises til den foreslåede § 18, hvor det foreslås, at lov om passagerafgift på flyrejser indsættes i opkrævningslovens bilag 1, liste A.

Angivelser efter § 8 vil skulle være underskrevet af virksomhedens ansvarlige ledelse, jf. opkrævningslovens § 3, stk. 1.

Der henvises til det foreslåede § 9, stk. 3, hvor det foreslås, at hvis den sidste rettidige angivelses- eller betalingsdag er en banklukkedag, anses den førstkommande bankdag som sidste rettidige angivelses- og betalingsdag. Det vil betyde, at hvis den sidste rettidige angivelsesdag f.eks. er en søndag, der er en banklukkedag, så anses den efterfølgende mandag, der er den førstkommande bankdag, som sidste rettidige angivelsesdag.

Til § 9

Opkrævningsloven gælder for bl.a. skatter og afgifter oplyst i lovens bilag 1, liste A og B. Opkrævningsloven fastlægger tidspunktet for angivelse af afgiften og for forfald, jf. § 2, samt krav til angivelsen, jf. § 3. Opkrævningsloven indeholder desuden bestemmelser om konsekvenser ved manglende angivelse, herunder foreløbige fastsættelser, inddragelse af registrering, påbud og daglige bøder, jf. §§ 4 og 4 a.

Der gælder i opkrævningsloven desuden regler om betaling af afgifter ved urigtig eller ikke-rettidig angivelse, jf. § 5, om Skatteforvaltningens afgørelse om virksomheders pligt

til at anvende revisorer ved udarbejdelsen af et regnskab, jf. §§ 5 a-5 g, gebyr for erindringsskrivelser, jf. § 6, betaling af rente ved manglende rettidig betaling eller henstand med betalingen, jf. § 7, samt særlige fritagelser for betaling af f.eks. renter, jf. § 8.

Opkrævningsloven indeholder desuden regler i kapitel 4 om hæftelse m.v., i kapitel 5 om én skattekonto, i kapitel 5 a om anmeldelse og registrering og i kapitel 6 om straffe- og sanktionsbestemmelser. Det følger således af opkrævningslovens § 16, nr. 1, at skatter og afgifter, for hvilke der er registreringspligt, vil skulle betales til skattekontoen.

Det foreslås i § 9, stk. 1, at de registrerede virksomheder, jf. § 5, skal indbetale afgiften til Skatteforvaltningen.

Det følger af den foreslåede § 5, stk. 1, at virksomheder, der efter § 4, stk. 2, er afgiftspligtige, skal anmelde deres virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen. Der er et krav om, at afgiftspligtige virksomheder skal lade sig registrere, og det er dermed ikke en fritagelse for afgiftspligten, hvis en afgiftspligtig virksomhed ikke lader sig registrere.

Det foreslås i § 9, stk. 2, 1. pkt., at krav på betaling af afgiften stiftes og forfalder den første dag i den måned, hvor angivelsen skal angives, og skal indbetales senest samtidigt med angivelsesfristens udløb.

Den foreslåede bestemmelse har ikke indvirkning på, hvornår afgiftspligten indtræder, der følger af den foreslåede § 4, stk. 1, og indtræder på det tidspunkt, hvor luftfartøjet afgår fra Danmark.

Det forhold, at afgiftstilsvaret forfalder til betaling den 1. i den måned, hvor angivelsen skal indgives, og skal indbetales senest samtidigt med angivelsesfristens udløb, vil være i overensstemmelse med opkrævningslovens § 2, stk. 4, 1. pkt. Det fremgår af opkrævningslovens § 2, stk. 4, 1. pkt., at skatter og afgifter m.v. (tilsvaret) forfalder til betaling den 1. i den måned, hvor angivelsen skal angives, og skal indbetales senest samtidigt med angivelsesfristens udløb.

Det foreslås i § 9, stk. 2, 2. pkt., at angivelsen og betalingen af afgiften sker i øvrigt efter reglerne i opkrævningsloven.

Den foreslåede bestemmelse følger allerede af, at opkrævningsloven finder anvendelse, medmindre andet er bestemt i denne lov, jf. opkrævningslovens § 1, stk. 1. Det foreslås dog, at det fremgår udtrykkeligt i denne lov.

Hvis Skatteforvaltningen ikke har modtaget angivelse for en afregningsperiode efter afleveringsfristens udløb, vil Skatteforvaltningen kunne fastsætte virksomhedens tilsvaret af afgifter foreløbigt til et skønsmæssigt beløb, som skal betales senest 14 dage efter påkrav, jf. opkrævningslovens § 4, stk. 1.

Virksomheden vil skulle betale en afgift på 800 kr. for en foreløbig fastsættelse, jf. opkrævningslovens § 4, stk. 2. Skatteforvaltningen vil desuden kunne inddrage en virksomheds

registrering, såfremt en virksomhed i 4 på hinanden følgende afregningsperioder for det samme registreringsforhold har fået foretaget en foreløbig fastsættelse af virksomhedens tilsvarende af skatter eller afgifter m.v., jf. opkrævningslovens § 4, stk. 3. Skatteforvaltningen vil desuden kunne inddrage virksomhedens øvrige registreringer, såfremt Skatteforvaltningen skønner, at virksomheden ikke vil kunne fortsætte uden registreringsforholdet, der inddrages.

Skatteforvaltningen vil kunne give den afgiftspligtige påbud om at efterleve de i opkrævningslovens § 2, stk. 1 og 2, fastsatte bestemmelser og pålægge den afgiftspligtige daglige bøder efter opkrævningslovens § 18 a, indtil påbuddet efterleveres, jf. opkrævningslovens § 4 a.

Opkrævningslovens regler om betaling af afgifter ved urigtig eller ikke-rettidig angivelse, jf. § 5, om Skatteforvaltningens afgørelse om virksomheders pligt til at anvende en revisor ved udarbejdelsen af et regnskab, jf. §§ 5 a-5 g, gebyr for erindringsskrivelser, jf. § 6, betaling af rente ved manglende rettidig betaling eller henstand med betalingen, jf. § 7, samt særlige fritagelser for betaling af f.eks. renter, jf. § 8, vil desuden finde anvendelse på afgifter efter denne lov.

Opkrævningslovens regler i kapitel 4 om hæftelse m.v., i kapitel 5 om én skattekonto, i kapitel 5 a om anmeldelse og registrering og i kapitel 6 om straffe- og sanktionsbestemmelser vil tilsvarende finde anvendelse for afgifter efter denne lov. Herunder vil betaling af afgiften efter det foreslåede § 9, skulle ske til skattekontoen, jf. i opkrævningslovens § 16, nr. 1.

Det foreslås i § 9, stk. 3, at hvis den sidste rettidige angivelses- eller betalingsdag er en banklukkedag, anses den førstkommande bankdag som sidste rettidige angivelses- eller betalingsdag.

Den foreslåede bestemmelse svarer til indholdet i opkrævningslovens § 2, stk. 3, men det foreslås, at det fremgår udtrykkeligt i denne lov.

Det foreslåede § 9, stk. 3, vil medføre, at hvis den sidste rettidige angivelses- og betalingsdag er en banklukkedag, anses den førstkommande bankdag som sidste rettidige angivelses- og betalingsdag. Det vil betyde, at hvis den sidste rettidige betalingsdag f.eks. er en søndag, der er en banklukkedag, så anses den efterfølgende mandag, der er den førstkommande bankdag, som den sidste rettidige betalingsdag.

Til § 10

Det foreslås i § 10, at er en virksomhed registreret ved en repræsentant efter § 5, stk. 3, hæfter de for betaling af afgiften.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en person bosiddende i Danmark eller en virksomhed med forretningssted i Danmark, som den afgiftspligtige virksomhed er repræsenteret ved efter den foreslåede § 5, stk. 3, vil hæfte

solidarisk med den afgiftspligtige virksomhed. Det vil være tilfældet for de virksomheder, der har forretningssted i et land uden for EU, som Danmark ikke har en mellemstatslig samarbejdsaftale med, der svarer til samarbejdet inden for EU.

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at Danmark har indgået aftaler med andre EU-lande om gensidig bistand ved inddrivelse af fordringer. Har Danmark indgået en lignende aftale med et land uden for EU, vil der ligeledes ikke være et krav om, at en afgiftspligtig virksomhed med forretningssted i et sådant land, skal registreres ved en person eller virksomhed efter det foreslåede § 5, stk. 3. En virksomhed i et land, hvor Danmark har indgået en aftale om gensidig bistand, vil derfor hæfte for afgiften, også selvom de har valgt at lade sig registrere hos en herboende repræsentant efter § 5, stk. 2.

Det foreslåede § 10 er tilsvarende bestemmelser i andre punktafgiftslove samt momslovens § 46, stk. 8.

Til § 11

I lovforslagets § 11, stk. 1-3, foreslås regnskabsbestemmelser for registrerede luftfartsselskaber.

Det foreslås, at regnskabsbestemmelserne udformes på tilsvarende måde som de regler, der er gældende for andre punktafgifter.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at de registrerede virksomheder skal føre et regnskab over afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige passagerer er betalt korrekt.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at luftfartsselskaberne vil skulle føre et regnskab over de afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer, der rejser med fly med afgang fra Danmark efter § 1, der kan danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode og for kontrol med afgiftens betaling.

Regnskabet vil som minimum skulle oplyse dato og klokkeslæt for den pågældende afgang, rutenummer, registrering (identifikation af fly), destination, antal passagerer i alt, antal afgiftspligtige passagerer og salgstidspunktet af flybilletterne eller de tilsvarende dokumenter, der giver en passager adgang til en rejse med afgang fra Danmark.

Regnskabet vil kunne føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 1. pkt., at regnskabet efter stk. 1, skal kunne dokumenteres ved fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter og danne grundlag for opgørelse af den afgiftspligtige mængde for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling. Udover fakturaer, kvitteringer vil andre fysiske eller elektroniske dokumenter f.eks. kunne være passagerlister eller billetkopier.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at regnskabet kan

være integreret i det almindelige forretningsregnskab hos det afgiftspligtige luftfartsselskab eller dets repræsentant, jf. § 5, stk. 3.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 2. pkt. at de registrerede virksomheder skal opbevare kopi af fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter, som danner grundlag for afgiftsberegningen.

For afgiftspligtige virksomheder efter § 5, stk. 2, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal efter det foreslåede § 5, stk. 3, registreres ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet.

Her vil opbevaringen af en kopi af de omtalte dokumenter skulle være tilgængelig hos deres repræsentant efter § 5, stk. 2 og 3.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 3. pkt., at opbevaringen kan ske elektronisk.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 4. pkt., at regnskabsmaterialet skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets udløb.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de registrerede virksomheder skal opbevare regnskabsmaterialet i overensstemmelse med bogføringslovens regler om opbevaring af regnskabsmateriale. Den foreslåede bestemmelse om at opbevare regnskabsmaterialet vil dermed svare til den pligt, der følger af bogføringslovens § 12, stk. 1, hvorefter virksomheder på betryggende vis skal opbevare regnskabsmateriale i 5 år fra udgangen af det regnskabsår, materialet vedrører.

Det foreslås i § 11, stk. 3, at Skatteforvaltningen kan fastsætte nærmere regler for de registrerede virksomheders regnskabsførelse efter stk. 1.

Med den foreslåede bestemmelse bemyndiges Skatteforvaltningen til at fastsætte regler for regnskabsførelse over afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige passagerer er betalt efter stk. 1.

Til § 12

Det foreslås i § 12, stk. 1, 1. pkt., at Skatteforvaltningen, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til hos afgiftspligtige virksomheder, jf. § 4, stk. 2, eller en fysik person eller juridisk person efter § 5, stk. 2 og 3, at gennemgå forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance m.v., der kan have betydning for kontrollen med betaling af afgiften.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er, at Skatteforvaltningen skal kunne foretage udgående kontrol hos en afgiftspligtig virksomhed eller en repræsentant i medfør af §

5, stk. 2 og 3, når det efter Skatteforvaltningens skøn er nødvendigt, og under kontrolbesøget have adgang til materiale, der kan have betydning for kontrollen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Skatteforvaltningen uden retskendelse vil have adgang til at kunne foretage en kontrol på en afgiftspligtig virksomheds eller dennes repræsentants lokaliteter, der anvendes i erhvervmæssigt øjemed, med henblik på at gennemgå materiale, der kan have betydning for, om den afgiftspligtige virksomhed afregner afgift i overensstemmelse med reglerne i dette lovforslag.

Skatteforvaltningens skøn af, om det er »nødvendigt«, vil skulle indeholde en afvejning af hensynet til den, der er genstand for kontrollen, over for hensynet til at kunne føre en effektiv kontrol med betaling af afgiften. Hvis formålet med en kontrol ikke gør det nødvendigt for Skatteforvaltningen at være fysisk til stede, vil kontrollen kunne gennemføres ved, at Skatteforvaltningen anmoder om at få tilsendt oplysninger i medfør af det foreslåede stk. 3. Hvis formålet med en kontrol gør det nødvendigt at være fysisk til stede, vil Skatteforvaltningen som udgangspunkt skulle varsle om kontrolbesøget forud herfor, medmindre formålet med kontrollen herved vil forspildes.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at Skatteforvaltningen under kontrolbesøget vil have adgang til at gennemgå »forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance m.v.«. Opregningen er ikke udtømmende, jf. »m.v.«, og det er hensigten, at Skatteforvaltningen skal kunne gennemgå ethvert materiale, som vil kunne have betydning for kontrollen med korrekt betaling af afgiften.

Skatteforvaltningen vil ved et kontrolbesøg i medfør af den foreslåede bestemmelse skulle fremvise behørig legitimation. Legitimationen vil skulle indeholde identifikationsoplysninger om den medarbejder, der er mødt hos den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant i forbindelse med kontrolbesøget. Legitimationen vil desuden skulle indeholde oplysning om, at medarbejderen repræsenterer Skatteforvaltningen.

Skatteforvaltningen vil i forbindelse med et kontrolbesøg skulle iagttage reglerne i retssikkerhedsloven. Det vil bl.a. medføre, at den afgiftspligtige virksomhed som udgangspunkt skal modtage et skriftligt varsel senest 14 dage, inden kontrolbesøget vil blive gennemført, jf. retssikkerhedslovens § 5, stk. 1 og 2.

Hvis der er tale om virksomheder, som ikke er registreret hos Skatteforvaltningen i medfør af de foreslåede regler, men der foreligger en formodning for, at virksomheden er registreringspligtig, vil disse virksomheder også være omfattet af den foreslåede bestemmelse. En formodning for, at virksomheden er registreringspligtig, vil for eksempel foreligge, når virksomheden skønnes at udbyde kommercielle flyrejser med luftfartøjer, der afgår fra Danmark.

Det foreslås i § 12, stk. 1, 2. pkt., at Skatteforvaltningen ved gennemgangen kan sikre sig oplysninger som nævnt i 1. pkt.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at, hvis Skatteforvaltningen skønner det nødvendigt, kan Skatteforvaltningen sikre sig oplysninger som bl.a. forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance, der kan have betydning for kontrollen med korrekt betaling af afgiften. At Skatteforvaltningen vil kunne sikre sig oplysninger, vil indebære, at Skatteforvaltningen bl.a. vil kunne notere sig eller udarbejde en kopi af oplysninger, der kan have betydning af kontrollen, med henblik på at kunne foretage en nærmere behandling af oplysningerne efter kontrolbesøgets afslutning. Ved »nødvendigt« forstår, at der skal være en konkret anledning til at sikre sig oplysningerne.

Det foreslås i § 12, stk. 1, 3. pkt., at i det omfang oplysninger som er registreret elektronisk, omfatter Skatteforvaltningens adgang også en elektronisk adgang hertil.

Formålet med forslaget er at sikre, at Skatteforvaltningens adgang til at kontrollere materiale ikke er begrænset til fysisk materiale. Adgangen vil dermed også gælde for materiale, som eksisterer digitalt.

Kravet om Skatteforvaltningens adgang kan opfyldes ved, at den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant giver online-adgang til det elektroniske materiale, så at der via f.eks. en computer med adgang til internettet kan opnås adgang til materialet. Det er i så fald uden betydning, om den server, materialet opbevares på, fysisk er placeret her i landet eller i udlandet. Det samme gælder, hvis den afgiftspligtige virksomhed anvender en cloud-løsning, hvor serverens fysiske placering ikke er kendt.

Skatteforvaltningens adgang til elektronisk opbevaret materiale omfatter ikke dataspejling. Ved dataspejling tages der en fuldstændig kopi af alle data, der findes på f.eks. en harddisk, herunder slettede filer.

Skatteforvaltningen vil kunne benytte såkaldt dataanalyse ved kontrollen. Ved dataanalyse foretages en analyse af indholdet af datamedier. Dataanalyse vil kunne foregå på den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants datamedier eller på IT-udstyr, som Skatteforvaltningen medbringer, og kun elektroniske dokumenter, der er relevante for kontrolsagen, medtages fra virksomheden. Hvis der ved dataanalysen findes relevante dokumenter til kontrolsagen, vil disse blive markeret. Udpegning af relevante dokumenter kan også ske efter den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants anvisning. Der er således udelukkende tale om en elektronisk gennemgang af indholdet af datamedier, og kun relevante dokumenter vil blive kopieret og forlade den, som er genstand for kontrollen. Den, der er blevet kontrolleret, vil modtage en elektronisk kopi af det kopierede og en elektronisk dokumentliste, inden kontrollen afsluttes. Den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentanter har under hele forløbet mulighed for at kommentere og drøfte relevansen af de udvalgte dokumenter. Brug af

specielle it-værktøjer sikrer, at der ikke kan ske utilsigtede ændringer på den kontrolleredes datamedier, f.eks. sletning af dokumenter, og giver samtidig en garanti for, at autenticiteten af dokumenterne bevares, da det ikke efterfølgende vil være muligt at ændre dokumenternes indhold, metadata m.v. It-værktøjerne sikrer i den sammenhæng den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant, at det materiale, der indgår i Skatteforvaltningens kontrolsag, er en eksakt kopi af det originale dokument, og at der ikke kan ske menneskelige fejl ved håndteringen af materialet.

Skatteforvaltningen vil ikke under en kontrol kunne koble sit eget it-udstyr til den kontrolleredes udstyr, hvis den pågældende ikke giver tilladelse hertil. Skatteforvaltningen må i så fald nøjes med at få adgang via den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants systemer og enten få materialet udskrevet på papir eller få en elektronisk kopi, f.eks. på et krypteret USB-stik.

Hvis der findes personoplysninger i det materiale, som er relevant for kontrollen, og som Skatteforvaltningen derfor har krav på at få adgang til, vil de kun kunne indsamles under iagttagelse af databeskyttelseslovgivningens regler.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at ejeren af virksomheden og dennes ansatte ved kontrollen skal yde Skatteforvaltningen den nødvendige vejledning og hjælp.

Forslaget vil medføre, at ejeren eller ejerne af virksomheden og dennes ansatte som udgangspunkt vil have pligt til at yde Skatteforvaltningen vejledning og hjælp i forbindelse med kontrollen, jf. dog det følgende om retssikkerhedslovens anvendelse.

Som anført ovenfor vil retssikkerhedslovens regler finde anvendelse på kontrolbesøg, der bliver gennemført af Skatteforvaltningen. Udgangspunktet om pligt til at yde Skatteforvaltningen vejledning og hjælp vil dermed efter omstændighederne skulle fraviges. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis der er konkret mistanke om, at en fysisk eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf. I så fald gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger til Skatteforvaltningen ikke med hensyn til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. I forhold til andre end den mistænkte gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger, i det omfang oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf.

Det foreslås i § 12, stk. 3, at oplysninger nævnt i stk. 1, herunder i elektronisk form, efter anmodning skal udleveres eller indsendes til Skatteforvaltningen.

Forslaget vil medføre, at den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant vil have en pligt til at imødekomme en anmodning fra Skatteforvaltningen om at udlevere eller indsende de oplysninger, som Skatteforvaltningen anmoder om, uanset om oplysningerne er opbevaret elektronisk.

Skatteforvaltningen vil under et kontrolbesøg kunne anmode om at få forelagt bestemt materiale eller konkrete typer af oplysninger med henblik på en kontrolgennemgang heraf. I kontrolsager, hvor Skatteforvaltningen ikke tager på udgående kontrol, vil Skatteforvaltningen kunne anmode om, at materialet eller oplysningerne bliver indsendt med henblik på kontrolgennemgangen. En anmodning vil skulle indeholde en frist, der vil skulle give den, der er genstand for kontrollen, behørig tid til at fremskaffe og indsende materialet. Fristens længde vil dermed bero på anmodningens nærmere indhold og omfanget af det materiale eller de oplysninger, Skatteforvaltningen anmoder om.

Pligten til at imødekomme en anmodning fra Skatteforvaltningen vil for det første finde anvendelse for afgiftspligtige virksomheder, jf. § 4, stk. 2, og personer og virksomheder efter § 5, stk. 2 og 3. Pligten vil desuden finde anvendelse for øvrige virksomheder, hvor Skatteforvaltningen har en formodning for, at en virksomhed er omfattet af lovforslagets regler og dermed registreringspligtig.

Skatteforvaltningen vil så vidt muligt skulle konkretisere sin anmodning om materiale, og det vil være en forudsætning, at der hos Skatteforvaltningen er en konkret formodning for, at det materiale, der anmodes om, vil have betydning for kontrollen.

Hvis Skatteforvaltningen har en konkret mistanke om, at en fysisk person eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger ikke i forhold til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. Hvis den mistænkte meddeler samtykke til at afgive oplysninger, finder reglerne i retssikkerhedslovens § 9, stk. 4, 2. og 3. pkt., tilsvarende anvendelse. I forhold til andre end den mistænkte gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger, i det omfang oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf.

Det foreslås i § 12, stk. 4, at offentlige myndigheder efter anmodning fra Skatteforvaltningen skal videregive enhver oplysning, herunder fortrolige oplysninger, til brug for registrering af og kontrol med afgiftspligtige virksomheder omfattet af denne lov.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at alle oplysninger, som Skatteforvaltningen har vurderet som relevante til brug for registrering og kontrol i medfør af denne lov, kan tilvejebringes.

Forslaget vil medføre, at f.eks. fortrolige oplysninger om juridiske personer vil kunne tilvejebringes af Skatteforvaltningen, jf. hertil forvaltningslovens § 28, stk. 2, nr. 2, jf. stk. 1. Hvis en anmodning fra Skatteforvaltningen vedrører personoplysninger, vil behandlingsgrundlaget bero på databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Skatteforvaltningen vil kun kunne anmode om oplysninger, når formålet er registrering af og kontrol med en afgiftspligtig virksomhed eller dennes repræsentant, som er omfattet af reglerne i dette lovforslag. Det vil desuden være en forudsætning, at oplysningerne er vurderet nødvendige til dette formål til for eksempel en kontrol med en afgiftspligtig virksomhed. Skatteforvaltningen vil dermed ikke kunne anmode om at få videregivet oplysninger, hvis Skatteforvaltningen ikke forud for anmodningen har et konkret og sagligt formål med oplysningerne.

Det foreslås i § 12, stk. 5, at politiet om nødvendigt yder Skatteforvaltningen bistand med gennemførelse af kontrollen efter stk. 1.

Politiets bistand efter bestemmelsen vil begrænse sig til overvindelse af fysiske hindringer for gennemførelsen af kontrollen, f.eks. at skaffe adgang til et aflåst rum. Selve kontrollen vil skulle gennemføres af medarbejdere hos Skatteforvaltningen. Politiets bistand vil skulle ske efter reglerne i lov om politiets virksomhed. Hvis der på tidspunktet for politiets bistand ved Skatteforvaltningens kontrolbesøg er, eller der i forbindelse hermed opstår, konkret mistanke om et strafbart forhold, vil politiets bistand til gennemførelsen af kontrollen skulle ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler, når bistanden har karakter af efterforskning.

Til § 13

Det foreslås i § 13, stk. 1, at har den registrerede virksomhed ikke rettidigt angivet antallet af afrejsende passagerer pr. afgiftskategori, jf. § 8, kan Skatteforvaltningen pålægge virksomheden daglige tvangsbøder, indtil virksomheden har angivet antallet af afrejsende passagerer pr. afgiftskategori.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er, at Skatteforvaltningen kan pålægge daglige tvangsbøder med henblik på at fremme, at den registrerede virksomhed angiver antallet af afrejsende passagerer omfattet af afgiftspligten i overensstemmelse med den foreslåede § 8.

Ved »rettidigt« forstås den frist, der følger af den foreslåede § 8, det vil sige senest den 15. i den følgende måned, som angivelsen vedrører, jf. dog lovforslagets § 9, stk. 3.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at det vil være den registrerede virksomhed, som vil kunne blive pålagt en daglig tvangsbøde.

En daglig tvangsbøde vil ikke være en strafferetlig sanktion, men et middel til at søge at gennemtvinge en handlepligt. En daglig tvangsbøde vil kunne gives for hver kalenderdag, det vil sige 7 dage om ugen. En tvangsbøde vil skulle være på mindst 1.000 kr. dagligt, og den vil herudover kunne fastsættes skønmæssigt ved, at der ved fastsættelsen tages hensyn til den registrerede virksomheds økonomiske formåen, så at tvangsbøden vil have den tilsigtede effekt. Daglige tvangsbøder vil kunne forhøjes med skriftligt varsel, hvis en allerede pålagt tvangsbøde ikke har givet resultat. Dette vil

svare til den generelle praksis for tvangsbøder i skatte- og afgiftslovgivningen i øvrigt.

Når den oplysningspligtige har angivet i overensstemmelse med § 8, vil eventuelle tvangsbøder, der ikke er betalt, bortfalde. Allerede betalte tvangsbøder vil ikke skulle tilbagebetales. Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at hvis Skatteforvaltningen ikke rettidigt har modtaget en angivelse af antallet afrejsende passagerer omfattet af afgiftsplikten i overensstemmelse med den foreslåede § 8, vil Skatteforvaltningen kunne sende en rykker. I rykkeren vil det skulle fremgå, at hvis ikke angivelsen foretages inden en i rykkeren fastsat dato, vil Skatteforvaltningen pålægge daglige tvangsbøder, for hver dag fristen overskrides, indtil virksomheden angiver som foreskrevet.

Det vil bero på Skatteforvaltningens vurdering, om der under hensyn til de konkrete omstændigheder i den enkelte sag vil skulle anvendes daglige tvangsbøder. Ved vurderingen vil det bl.a. kunne indgå, om der anses at foreligge undskyldende omstændigheder ved den manglende rettidige angivelse og om den samme virksomhed tidligere ikke har angivet rettidigt.

Det foreslås i § 13, stk. 2, at efterkommes en anmodning om udlevering af oplysninger efter § 12, stk. 3, ikke, kan Skatteforvaltningen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, indtil pålægget efterkommes.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at når en anmodning om oplysninger i medfør af det foreslåede § 12, stk. 3, ikke er efterkommet, vil Skatteforvaltningen kunne give et pålæg om at indsende de oplysninger, der er anmodet om. Efterkommes pålægget ikke inden en i pålægget fastsat frist, vil Skatteforvaltningen kunne anvende daglige tvangsbøder. Pålægget vil være en afgørelse i forvaltningslovens forstand, hvorefter forvaltningslovens regler om bl.a. vejledning og begrundelse vil skulle iagttages.

En daglig tvangsbøde vil kunne gives for hver kalenderdag, det vil sige 7 dage om ugen. En tvangsbøde vil skulle være på mindst 1.000 kr. dagligt, og den vil herudover kunne fastsættes skønmæssigt ved, at der ved fastsættelsen tages hensyn til den registrerede virksomheds økonomiske formåen, så at tvangsbøden vil have den tilsigtede effekt. Daglige tvangsbøder vil kunne forhøjes med skriftligt varsel, hvis en allerede pålagt tvangsbøde ikke har givet resultat. Dette vil svare til den generelle praksis for tvangsbøder i skatte- og afgiftslovgivningen i øvrigt.

Det vil bero på Skatteforvaltningens vurdering, om der under hensyn til de konkrete omstændigheder i den enkelte sag vil skulle anvendes daglige tvangsbøder.

Det foreslås i § 13, stk. 3, at klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 ikke har opsættende virkning. Landsskatteretten kan dog tillægge en klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 opsættende virkning, hvis særlige omstændigheder taler

herfor. Landsskatterettens afgørelse kan træffes af en retsformand.

Et »pålæg« vil være en afgørelse i forvaltningslovens forstand og vil derfor kunne påklages. Klagen vil skulle være modtaget senest 3 måneder efter modtagelsen af pålægget, jf. skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 3. Hvis Landsskatteretten giver Skatteforvaltningen medhold, vil Landsskatteretten skulle fastsætte en frist for, hvornår virksomheden vil skulle have indsendt oplysningerne til Skatteforvaltningen.

Efter den foreslåede bestemmelse vil udgangspunktet være, at en klage over pålægget ikke vil have opsættende virkning. At en klage tillægges opsættende virkning, betyder, at pligten til at komme med oplysninger, og pligten til at betale daglige tvangsbøder, er suspenderet, mens Landsskatteretten behandler klagesagen.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at Landsskatteretten dog kan tillægge en klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 opsættende virkning, hvis særlige omstændigheder taler herfor. Særlige omstændigheder, der vil kunne tale for at tillægge en klage opsættende virkning, vil f.eks. kunne være, at Landsskatteretten finder, at der er en begrundet tvivl om, hvorvidt der er pligt til at indsende oplysningerne.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at Landsskatterettens afgørelse vil kunne træffes af en retsformand. Formålet med forslaget er at sikre, at der hurtigt vil kunne blive truffet en afgørelse vedrørende spørgsmålet om opsættende virkning, selv om der vil være tale om en sag, som vil skulle behandles af Landsskatteretten.

Til § 14

Det foreslås i § 14, stk. 1, nr. 1, at med bøde straffes den, som forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen, jf. § 12.

Ved »urigtig« forstås, at en oplysning er usand og i strid med faktiske forhold. Ved »vildledende« forstås, at en konkret oplysning for så vidt er korrekt, men at den som en del af en helhed eller større sammenhæng er utilstrækkelig til at give et fyldestgørende billede af de faktiske forhold. Ved »fortier« forstås, at den pågældende undlader at give de nødvendige oplysninger til Skatteforvaltningen. Det er et fælles træk ved begreberne, at Skatteforvaltningen gives en forkert opfattelse af de forhold, der vil indgå i afgiftskontrollen og dermed den korrekte afgiftsafregning.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der vil kunne idømmes straf i form af bøde til den, der forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger over for Skatteforvaltningen til brug for afgiftskontrollen. Bestemmelsen vil finde anvendelse på enhver oplysning, der bliver afgivet eller fortiet, når det er til brug for afgiftskontrollen. Den vil dermed ikke være begrænset til den månedlige angivelse, der følger af den foreslåede § 8, eller til oplysninger, som Skatteforvaltningen

måtte modtage på grundlag af en anmodning i medfør af det foreslåede § 12, stk. 3. Det objektive gerningsindhold vil dermed være realiseret, når oplysningerne er kommet frem til Skatteforvaltningen. I tilfælde af fortielse af oplysningerne vil gerningsindholdet være realiseret, hvis den, der skulle have afgivet oplysninger, undlader dette, eller hvis den pågældende undlader at korrigere tidligere afgivne oplysninger, som senere viser sig ukorrekte.

Hvis en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 14, stk. 1, nr. 1, er begået forsætligt, vil straffebestemmelsen i praksis kun finde anvendelse, hvis overtrædelsen medfører eller er egnet til at medføre unddragelse af afgift. Der henvises derfor til bemærkningerne til stk. 2, for en beskrivelse af det forudsatte sanktionsniveau.

Hvis en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse begås groft uagtsomt, og overtrædelsen medfører eller er egnet til at medføre unddragelse af afgift, forudsættes bøden at skulle udgøre et beløb, der svarer til unddragelsens størrelse.

Det foreslås i § 14, stk. 1, nr. 2, at med bøde straffes den, som forsætligt eller groft uagtsomt overtræder § 5, stk. 1, 3 eller 4, § 8 eller § 11, stk. 1 eller 2.

Efter det foreslåede § 5, stk. 1, skal virksomheder, der efter § 4, stk. 2, skal svare afgift, anmelde sin virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen. Anmeldelse til registrering skal ske, senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes, jf. § 5, stk. 4, 1. pkt. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når den anmeldelsespligtige ikke inden for den anførte frist anmelder sin virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 1, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 5, stk. 3, skal afgiftspligtige virksomheder efter § 4, stk. 2, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, registreres ved en fysisk person, der er bosiddende her i landet, eller ved en juridisk person, der har forretningssted her i landet. Anmeldelse til registrering skal ske, senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes, jf. § 5, stk. 4, 1. pkt. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke inden for den anførte frist er sket anmeldelse til registrering hos Skatteforvaltningen.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 3, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 5, stk. 4, 1. pkt., skal anmeldelse til registrering ske senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes. Med hensyn til overtrædelser, som

knytter sig til stk. 4, 1. pkt., henvises til omtalen ovenfor om overtrædelse af § 5, stk. 1 og 3.

Efter det foreslåede § 5, stk. 4, 2. pkt., skal ændringer i en virksomheds eksisterende registreringsforhold meddeles til Skatteforvaltningen senest 8 dage efter ændringen. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke inden for den angivne frist er givet meddelelse til Skatteforvaltningen i overensstemmelse med § 5, stk. 4, 2. pkt.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 4, 2. pkt., vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 5, stk. 4, 3. pkt., skal virksomheder, der ophører med at drive registreringspligtig virksomhed efter denne lov, underrette Skatteforvaltningen om virksomhedens ophør senest 8 dage efter ophøret. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke inden for den angivne frist er givet meddelelse til Skatteforvaltningen i overensstemmelse med § 5, stk. 4, 3. pkt.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 4, 3. pkt., vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter den foreslåede § 8 skal de registrerede virksomheder, jf. § 5, efter udløbet af hver afgiftsperiode, jf. § 6, og senest den 15. i den følgende måned, jf. dog § 9, stk. 3, over for Skatteforvaltningen angive antallet af afrejsende passagerer opgjort efter § 7 pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke rettidigt er sket angivelse som foreskrevet i medfør af § 8.

Det forudsættes, at en overtrædelse af den foreslåede § 8 vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 11, stk. 1, skal de registrerede virksomheder føre et regnskab over afgiftspligtige og ikke-afgiftspligtige passagerer for hver flyrejser, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige flyrejser er betalt. Regnskabet skal kunne danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling. Regnskabet kan føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven.

Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når det kan konstateres, at der ikke foreligger et regnskab i overensstemmelse med det foreslåede § 11, stk. 1. Det vil til eksempel kunne være tilfældet, hvis der i medfør af det foreslåede § 11, stk. 3, bliver fastsat nærmere regler for regnskabsførelsen, og regnskabet ikke er i overensstemmelse med disse regler.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 11,

stk. 1, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 11, stk. 2, skal de registrerede virksomheder opbevare kopi af fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter, som danner grundlag for afgiftsberegningen. Opbevaringen kan ske elektronisk. Regnskabsmaterialet skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets udløb. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, enten ved at materiale som angivet i bestemmelsen slet ikke bliver opbevaret, eller ved at opbevaringen kun sker for en kortere periode.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 11, stk. 2, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter omstændighederne vil en overtrædelse af de foreslåede § 5, stk. 1, 3 eller 4, § 8 eller § 11, stk. 1 eller 2, kunne ske som led i, at der sker en unddragelse af afgift. Hvis dette er tilfældet, vil overtrædelsen være omfattet af den sanktionspraksis, der er beskrevet nedenfor til det foreslåede stk. 2.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det foreslås i § 14, stk. 2, at den, der begår en af de nævnte overtrædelser omfattet af stk. 1 med forsæt til at unddrage afgift til det offentlige, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at når en gerning omfattet af stk. 1 er begået med forsæt til at unddrage afgift til det offentlige, vil strafferammen være bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289 om bl.a. afgiftssvig af særlig grov karakter. Den foreslåede bestemmelse svarer til straffebestemmelsen for undtagelsesovertrædelser i den øvrige skatte- og afgiftslovgivning, og det forudsættes, at denne sanktionspraksis vil skulle finde anvendelse i undtagelsessager efter denne lov.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at der vil skulle være »forsæt til at unddrage«. Det vil således ikke være et krav for at kunne sanktionere efter bestemmelsen, at en unddragelse er realiseret. Det vil derimod være tilstrækkeligt, at den pågældende har haft forsæt til at unddrage afgift. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når en gerning omfattet af stk. 1 er begået. Det vil desuden være en forudsætning, at gerningen relaterer sig til opgørelsen af afgiftstil-

svaret og er egnet til at medføre en for lav eller helt undladt afgiftsafregning.

Det forudsættes, at der ved en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse, hvor strafs subjektet er en fysisk person, vil kunne idømmes straf i form af fængsel, når unddragelsen er 500.000 kr. eller derover. Det forudsættes, at en unddragelse på 500.000 kr. eller derover som udgangspunkt vil være omfattet af straffelovens § 289. Det vil imidlertid bero på en konkret vurdering, hvorvidt overtrædelsen vil skulle henføres til straffelovens § 289. Hvis der i sagen foreligger formildende omstændigheder, vil forholdet ikke nødvendigvis skulle henføres til straffelovens § 289, selv om unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover.

Det forudsættes desuden, at der i tillæg til fængselsstraffen vil skulle gives en bøde, der svarer til to gange det undtagne beløb. Det vil skulle gælde, uanset om der er idømt fængselsstraf i medfør af denne lov eller i medfør af straffeloven. I sager, hvor der dømmes for forsøg, jf. straffelovens § 21, stk. 1, er det forudsat, at bøden vil skulle udmåles til en gange det beløb, der er forsøgt unddraget.

Det forudsættes, at udgør unddragelsen ikke 500.000 kr. eller derover, vil der skulle idømmes en bøde, der vil skulle udmåles til to gange det undtagne beløb.

I gentagelsestilfælde er det forudsat, at hvis den pågældende fysiske person forsætligt unddrager skatter eller afgifter for mere end 250.000 kr., og den pågældende tidligere er blevet straffet for at unddrage skatter eller afgifter for mere end 250.000 kr., vil vedkommende kunne straffes med fængsel og en tillægsbøde svarende til to gange det undtagne beløb. I denne situation vil den gentagne overtrædelse således have en gentagelsesvirkning, hvor beløbsgrænsen for fængselsstraf er lavere.

Gentagelsesvirkningen vil ophøre, når der, førend den nye strafbare handling blev begået, er forløbet 10 år, efter at den tidligere straf er udstået, endeligt eftergivet eller bortfaldet. Er den tidligere straf en bødestraf, regnes den nævnte frist fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse. Med hensyn til betingede domme regnes fristen fra den endelige dom. Dette følger af straffelovens § 84, stk. 3.

Det forudsættes, at hvis strafs subjektet er en juridisk person, vil der skulle idømmes en bøde, der vil skulle udmåles til to gange det undtagne beløb. Hvis unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover, vil overtrædelsen som udgangspunkt være omfattet af straffelovens § 289. Det vil imidlertid bero på en konkret vurdering, hvorvidt overtrædelsen vil skulle henføres til straffelovens § 289. Hvis der i sagen foreligger formildende omstændigheder, vil forholdet ikke nødvendigvis skulle henføres til straffelovens § 289, selv om unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover.

Det forudsættes, at der i førstegangstilfælde i sager om unddragelse vil skulle være undtaget for mere end 40.000 kr., før der vil kunne rejses en sag om unddragelse af afgift. Den

forudsatte minimumsgrænse vil skulle anvendes, uanset om unddragelsen er begået forsættligt eller groft uagtsomt.

I sager om unddragelse, hvor unddragelsen ikke overstiger 40.000 kr., men overstiger 20.000 kr., vil der i førstegangstilfælde kunne straffes med en bøde, der forudsættes at skulle udgøre 5.000 kr., uanset om der er handlet forsættligt eller groft uagtsomt.

Der vil skulle ske fuld kumulation. Det vil sige, at straffen for de enkelte forhold vil skulle lægges sammen. Dette vil også gælde, når der udmåles en tillæggsbøde til en fængselsstraf, jf. hertil straffelovens § 50, stk. 2.

Fastsættelsen af straffen vil bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det foreslås i § 14, stk. 3, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Straffelovens 5. kapitel består af §§ 25-27, hvor § 25 fastsætter, at en juridisk person kan straffes med bøde, når det er bestemt ved eller i medfør af lov.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der kan pålægges juridiske personer strafansvar for overtrædelse af bestemmelserne i denne lov.

Til § 15

Det følger af opkrævningslovens § 18, stk. 1, at skønnes en overtrædelse ikke at ville medføre højere straf end bøde, kan Skatteforvaltningen tilkendegive den pågældende, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter ansøgning kan forlænges at betale en bøde, der er angivet i tilkendegivelsen. Retsplejelovens § 752, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse.

En tilkendegivelse i medfør af opkrævningslovens § 18, stk. 1, skal indeholde de oplysninger, der følger af retsplejelovens § 834, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 3. Det er bl.a. oplysning om straffehjemmelen og en kort beskrivelse af det forhold, der rejses tiltale for.

Det følger af opkrævningslovens § 18, stk. 3, at hvis en bøde bliver betalt i rette tid, eller bliver den efter vedtagelsen inddrevet eller afsonet, bortfalder videre forfølgning. Bøder i sager, der afgøres administrativt, opkræves af Skatteforvaltningen, jf. stk. 4.

Det følger af opkrævningslovens § 19, at ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelser i denne lov sker i overens-

stemmelse med reglerne i retsplejeloven om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.

Det foreslås i § 15, at reglerne i opkrævningslovens §§ 18 og 19 finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af denne lov.

Formålet med bestemmelsen er for det første at give Skatteforvaltningen mulighed for at kunne afslutte en straffesag administrativt, når en overtrædelse af denne lov ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, og den sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelsen. Efter forslaget kan fristen for betaling af den angivne bøde efter begæring forlænges. Det vil være Skatteforvaltningen, der, hvis begæringen imødekommes, fastsætter den nye frist.

Den foreslåede bestemmelse vil som anført medføre, at Skatteforvaltningen vil kunne afslutte en straffesag administrativt, når betingelserne i opkrævningslovens § 18 er opfyldt, herunder kravet til indholdet af et bødeforelæg.

Hvis den, der har modtaget et bødeforelæg, ikke ønsker at vedtage bødeforelægget, f.eks. fordi den pågældende ikke ønsker at erklære sig skyldig, kan vedkommende få sin sag prøvet ved domstolene ved at afvise at vedtage bødeforelægget.

Hvis overtrædelsen skønnes at kunne føre til straf i form af fængsel for den sigtede, kan Skatteforvaltningen ikke afslutte sagen administrativt og skal derfor sende den til politiet med henblik på domstolsbehandling.

Det forudsættes, at der vil kunne idømmes straf i form af fængsel, når en forsættlig unddragelse udgør 500.000 kr. eller derover, og ansvarssubjektet er en fysisk person. Dette medfører, at Skatteforvaltningen vil kunne afslutte en straffesag med et bødeforelæg, når en forsættlig unddragelse ikke udgør 500.000 kr. eller derover.

En juridisk person kan kun straffes med bøde, og der kan ikke fastsættes forvandlingsstraf. Det indebærer, at alle straffesager inden for Skatteforvaltningens område, hvor ansvarssubjektet er en juridisk person, kan afgøres administrativt af Skatteforvaltningen. Det forudsættes imidlertid, at hvis unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover, vil overtrædelsen som udgangspunkt være omfattet af straffelovens § 289. I dette tilfælde vil sagen skulle oversendes til politiet med henblik på domstolsbehandling.

Som anført vil straffesagen blive afsluttet administrativt af Skatteforvaltningen, hvis den sigtede vedtager bødeforelægget. Bødevedtagelsen erstatter således en domstolsbehandling. Et bødeforelæg kan genoptages efter en konkret vurdering efter anmodning fra den sigtede eller Skatteforvaltningen. Genoptagelse vil f.eks. kunne ske som følge af ugyldighedsgrunde eller sagsbehandlingsfejl. Et bødeforelæg er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand, da det kun får retsvirkninger, hvis det vedtages af den sigtede.

Formålet med den foreslåede § 15 er for det andet at sikre,

at opkrævningslovens § 19 finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af reglerne i dette lovforslag.

Anvendelse af retsplejelovens tvangsindgreb, f.eks. ransagning og beslaglæggelse, forudsætter en sigtelse for overtrædelse af en straffebestemmelse. Anmodning om tvangsindgrebet fremsættes af Skatteforvaltningen til politiet. Ransagning kan således ikke foretages af Skatteforvaltningen selv, men kun ved inddragelse af politiet og domstolene. Ransagning kan kun ske efter retskendelse, medmindre der foreligger særlige forhold, der bevirker, at ransagningens øjemed forspildes, hvis retskendelse skulle afventes. Dette beror på politiets vurdering i den konkrete situation.

Den foreslåede bestemmelse vil give politiet mulighed for også at foretage ransagning i sager, hvor strafferammen alene indeholder bødestraf.

Til § 16

Det foreslås i § 16, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

Det følger af det foreslåede § 11, stk. 3, at Skatteforvaltningen kan fastsætte nærmere for virksomhedernes regnskabsførelse efter § 11, stk. 1.

Den foreslåede § 16 vil medføre, at der i forskrifter, der er udstedt med hjemmel i det foreslåede § 11, stk. 3, kan fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

En sag om overtrædelse af bestemmelserne vil kunne afsluttes administrativt af Skatteforvaltningen med et bødeforlæg, hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt, jf. § 14.

Med lovforslaget er det forudsat, at overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne vil kunne straffes med en bøde af ordensmæssig karakter på 10.000 kr.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til § 17

Det foreslås i § 17, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Det følger af det foreslåede § 4, stk. 1, at afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor et luftfartøj afgår fra Danmark.

Det foreslås i § 17, stk. 2, at loven finder alene anvendelse på passagerers kommercielle flyrejser fra og med den 1. januar 2025, hvor en flybillet eller et tilsvarende dokument,

der giver en passager adgang til flyrejsen, er solgt den 1. januar 2025 eller senere.

Ved salg af en flybillet eller et tilsvarende dokument forstås den juridiske transaktion eller bindende aftale, hvorved retten til en plads på et luftfartøj på en kommerciel flyrejse med afgang fra f.eks. en dansk lufthavn sker som modydelse til en pengebetaling.

Begrebet salg i denne lov omfatter dog ikke kun pengebetaling, men også anvendelse af bonuspoint eller tilsvarende, som i en konkret situation kan substituere et bestemt pengebeløb, udstedes som en gave fra luftfartsselskabet, en pris vundet i en konkurrence eller som en del af en ansættelseskontrakt.

Salg af en flybillet vil ligeledes kunne ske som en del af en pakkerejse, hvor en flybillet er en del af kontrakten.

Som tilsvarende dokumenter til en flybillet forstås f.eks. et klippekort, månedskort, periodekort, lejekontrakter eller andre dokumenter, der som en flybillet giver en passager eller en gruppe af passagerer adgang til en eller flere kommercielle flyrejser i et luftfartøj med afgang fra Danmark. Der kan ligeledes være tale om et tilsvarende dokument, der giver adgang til at leje eller chartre et helt luftfartøj.

Aftaler mellem rejseselskaber og luftfartsselskaber, der alene giver rejseselskaberne en sikkerhed for ledige sæder på en bestemt flyafgang, anses ikke for at være et salg af en flybillet eller et tilsvarende dokument, da en sådan aftale ikke i sig selv giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse.

Det foreslås i § 17, stk. 3, at for virksomheder, som på tidspunktet for lovens ikrafttræden er registreringspligtige jf. § 5, stk. 1, indtræder registreringspligten efter § 5, stk. 4, den 15. januar 2025.

Selvom registreringspligten efter den foreslåede bestemmelse tidligst kan indtræde fra og med den 15. januar 2025, skal virksomhederne stadig udfærdige et regnskab og angive afgiftspligtige passagerers flyrejser fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at virksomheder, der er registreringspligtige efter det foreslåede § 5, stk. 1, i forbindelse med denne lovs ikrafttræden vil skulle anmelde sig til registrering hos Skatteforvaltningen senest den 15. januar 2025.

Til § 18

Til nr. 1

Opkrævningsloven indeholder bestemmelser om opkrævning af skatter og afgifter. Lovens bilag 1, liste A og B, indeholder en liste over de skatte- og afgiftslove, som opkrævningsloven regulerer.

Det foreslås i § 18, at *Bilag 1, liste A, nr. 20*, affattes som »Lov om passagerafgift på flyrejser«.

Bilag 1, liste A, nr. 20 har været pladsholder for den tidligere lov om afgift af visse flyrejser, der blev ophævet den 1. januar 2007. Ændringen har derfor ingen materiel betydning.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at opkrævningsloven vil finde anvendelse i forbindelse med opkrævning af afgift efter den foreslåede lov.

Til § 19

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at loven ikke vil gælde for Færøerne og Grønland.

Det følger af det foreslåede § 1, at der svares afgift til statskassen for hver passager, der rejser med et luftfartøj, som afgår fra Danmark, jf. dog § 2.

Der vil således blive pålagt afgift for en passagers flyrejse med afgang fra Danmark med en destination på Færøerne eller i Grønland, men ikke på en flyrejse med afgang fra Færøerne eller Grønland.

Baggrunden herfor er, at sagsområdet for skatter og afgifter er overtaget af Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 18**

I opkrævningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 2711 af 20. december 2021, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1795 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

Bilag 1

Liste A

1-31) ---

1. I *Bilag 1, liste A, nr. 20*, affattes således:

»20) Lov om passagerafgift på flyrejser.«