



20. december 2018
J.nr. 2018 - 6769

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 160 af 5. december 2018 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren opgøre provenuet af nedenstående model for en flypassagerafgift? I svaret bedes provenuet opgjort i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter adfærd. Adfærd bedes delt op i henholdsvis inklusiv og eksklusiv arbejdsudbud.

Model for passagerafgift:

Med henblik på at indføre en socialt afbalanceret flypassagerafgift vil den foreslåede afgift være progressiv med antallet af årlige flyrejser, jf. tabel 1 i bilag 1.

For fly over 20 ton men med færre end 19 pladser er der en flad afgift på 2.000 kr. pr. flyvning.

Flyvninger til Grønland og Færøerne samt børn under 2 år, som ikke har deres eget sæde, er undtaget for afgiften.

Der sættes et afgiftsloft på 60.000 kr. årligt.

Modellen vil kræve, at passagerens rejser registreres inden for en periode fra den 1. januar til den 31. december

Svar

Indledningsvist bemærkes det, at Danmark tidligere har haft en passagerafgift, der blev afskaffet i 2007, og det er ikke regeringens politik at genindføre afgifter på kommercielle flyrejser, da det vil bryde med skattestoppet. Desuden vil det svække konkurrenceevnen for dansk luftfart og gøre det dyrere at være dansker.

Sverige indførte 1. april 2018 en passagerafgift på flyrejser, der er stigende i afstanden på flyreisen og således varierer mellem 60 og 400 svenske kroner pr. afgang. En flyafgift efter svensk model med de foreslåede tre niveauer for satser på hhv. 50, 200 og 400 danske kr. pr. afgang skønnes med betydelig usikkerhed at kunne indbringe et provenu på ca. 1 mia. kr. årligt efter tilbageløb og adfærd.

Dette er uden det progressive element, der kræver registrering af passagerer, uden differentiering mellem privat- og erhvervsrejsendes afgifter, og endelig er den lave sats pålagt samtlige rejser i Europa for at undgå diskrimination på tværs af EU-lande.

Den mellemste sats er således pålagt mellemlange distancer uden for Europa, mens den højeste sats alene pålægges oversøiske rejser, hvilket svarer til strukturen i den svenske afgiftsmodel.

En model med de foreslåede aspekter adskiller sig fra den svenske model på en række centrale punkter, der øger modellens kompleksitet betydeligt. Der er således alene muligt at angive en indikativ størrelsesorden for provenuvirkningen af den foreslåede model for beskatning af flyrejser, idet provenuberegningen beror på flere usikre antagelser.

Desuden bemærkes, at adfærdseffekterne af den foreslåede afgift ligger uden for erfaringsområdet, men kan være betydelige. Det skønnes med betydelig usikkerhed, at forslaget vil kunne indbringe et merprovenu til staten efter tilbageløb og adfærd på ca. 6 mia. kr. årligt. Provenuskønnet er meget følsomt over for hvilke differentieringer mellem landene, der foretages.

Der vil være betydelige administrative omkostninger for Skattestyrelsen forbundet med at administrere det progressive element i afgiften. De administrative omkostninger er ikke vurderet. Da der er tale om en ny afgift, må der endvidere påregnes en længere udviklingstid. Der vil endvidere være betydelige administrative omkostninger for borgere og erhverv, og forslaget vurderes at svække konkurrenceevnen for dansk luftfart.

Der vurderes desuden at forekomme store forvriddingstab. Det må eksempelvis forventes, at borgerne vil planlægge de oversøiske rejser først i kalenderåret og kortere rejser senere. Der er ikke særlige hensyn, der taler for at have en progressiv beskatning af udledning af CO₂ fra flysektoren. I det omfang, at antallet af flyrejser stiger med indkomsten, vil afgiften have en omfordelende virkning. Hvis der er et ønske om omfordeling, varetages dette bedst andetsteds i skattesystemet, fx via indkomstskatten.

Det bemærkes derudover, at CO₂-udledning har været reguleret af EU's kvotesystem, EU ETS, siden 2012. Det betyder, at luftfartsselskaber skal købe kvoter i det omfang, de udleder CO₂. Kvotesystemet er gældende for flyrejser foretaget internt i EU til og med 2020. Herefter vil ICAO's (FN's luftfartsorganisation) aftale fra 2016¹ træde i kraft. Denne indebærer bl.a., at der ikke må ske en vækst i CO₂-udledningen fra den internationale luftfart mellem de lande, der er omfattet af aftalen.

Det bemærkes endvidere, at den foreslåede model vedr. registrering af personoplysninger vil være omfattet af persondatalovgivningen. Registreringen skal således ske i overensstemmelse med persondatalovgivningen.

Endelig kan der være EU-retlige problemstillinger forbundet med differentiering af lande ud fra geografi.

¹ Aftalen - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) vil gælde i en 15-årig periode fra 2021-2035.