



28. november 2018
J.nr. 2018 - 6769

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 89 af 9. november 2018 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Ministeren bedes oplyse det umiddelbare provenu, provenuet efter tilbageløb samt provenuet efter tilbageløb og adfærd af at afskaffe reglen om, at erhvervsmæssig flytransport er undtaget for brændstofafgifter.

Svar

Danmark har via internationale aftaler forpligtet sig til ikke at afgiftspålægge brændstof på internationale flyrejser. Der vil således alene kunne indføres brændstofafgifter på indenrigsflyvninger. En afgift på flybrændstof vil dog med høj sandsynlighed resultere i, at flyselskaberne vil tanke deres fly i omkringliggende lande, hvor der ikke er afgift på flybrændstof. Merprovenuet herved skønnes derfor at være meget beskedent.

Betales afgiften i stedet pr. passager, opnås kun et svagt (indirekte) incitament for flyselskaberne til at købe mere brændstoføkonomiske fly, hvilket ikke er hensigtsmæssigt ud fra en samfundsøkonomisk betragtning.

Storbritannien, Frankrig, Østrig, Tyskland, Norge og Sverige har indført en passagerafgift. Indretningen af passagerafgiften på flyrejser følger grundlæggende samme opbygning på tværs af de ovennævnte lande. Det vil sige, at der betales en stykafgift pr. passager, når passageren starter sin rejse i det pågældende land, og afgiften afhænger af flyrejsens længde. Erfaringer fra nabolandene viser dog, at der er relativt små adfærdseffekter ved en passagerafgift, hvorfor klimaeffekten ved en afgift forventes at være beskedent.

Det bemærkes, 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.

Danmark har tidligere haft en passagerafgift, der blev afskaffet i 2007, men 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.

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