



Skatteministeriet

6. september 2019
J.nr. 2018 - 3570

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 18 af 14. august 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes beregne, hvad en afgift på 250 kr. pr. udledt ton CO₂ fra alle fly, der letter fra danske lufthavne (inkl. CO₂-ækvivalenter fra andre drivhusgasser fra flytrafik), vil give i statsprovenu før og efter tilbageløb og adfærd hvert år i årene 2020-2030 samt varigt. Beregningerne skal antage, at afgiften kun gælder for de første 1.500 km.

Svar

I Danmark er der ingen beskatning af flytransportens udledninger. Afgifter på flytransport kan derfor give et bidrag til den samlede klimapolitik.

Udformningen af en evt. afgift på flytransport bør dog udformes under hensyn til EU-retlige forhold, fordelingsmæssige og erhvervsøkonomiske konsekvenser samt implementeringsmæssige konsekvenser. Regeringen har derfor endnu ikke taget stilling til, hvilke instrumenter, der skal bidrage til den samlede klimapolitik.

Det følger af energibeskatningsdirektivet, at flybrændstof anvendt til internationale flyvninger og flyvninger internt i EU skal fritages for de afgifter, der omfattes af direktivets område, når brændstoffet tankes i et EU-land. På baggrund af afgiftens konkrete udformning vil det skulle undersøges, om en CO₂-afgift vil være omfattet af energibeskatningsdirektivet. Dette vurderes umiddelbart at være tilfældet, idet CO₂-udledningen vil blive beregnet med udgangspunkt i energiforbruget.

En CO₂-afgift vil derfor på kort sigt formentlig kun kunne pålægges indenrigsfly. Dette kan få betydelige erhvervsøkonomiske konsekvenser for særligt de mindre danske provinslufthavne og luftfartsselskaber, som primært har indenrigsflyvninger. Desuden kan det påvirke mobiliteten på tværs af landet.

Dertil kommer, at det i praksis vil være vanskeligt at identificere og kontrollere afgiftsgrundlaget, da en CO₂-afgift, som beskrevet af spørger, vil være baseret på et beregnet afgiftsgrundlag, hvor brændstofforbruget estimeres baseret på strækningens længde og flytype og herefter ganges med en emissionsfaktor. Udledningen af CO₂- og andre drivhusgasækvivalenter indberettes ikke direkte til myndighederne og kan ikke umiddelbart måles eller verificeres. Der vil derfor være betydelige udfordringer forbundet med at begrænse de administrative omkostninger.

På baggrund af ovennævnte forbehold og usikkerheder er der ikke et tilstrækkelig robust grundlag for at beregne provenuvirkningen af den beskrevne afgift.