



Skatteministeriet

30. november 2023
J.nr. 2023 - 8811

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 103 af 16. november 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Fleming Hansen (KF).

Jeppe Bruus

/ Jacob Vastrup

Spørgsmål

Vil ministeren udarbejde en beregning af, hvor stor en andel de skattelettelser, som regeringen har stillet forslag om, der reelt ikke kommer danskerne til gode som følge af den passagerafgift, fordi den modvirkes af forslaget om en passagerafgift? Beregningen bedes foretaget ud fra en oversigt med udgangspunkt i den oversigt over skattelettelser, der er udarbejdet af Velliv, der fremgår af artiklen ”Se din gevinst på skattelettelserne ud fra din egen indkomst” fra Berlingske af den 6. november 2023. Tabellen bedes tilføjet et skøn for andelen af danskere, der befinder sig på hvert indkomstniveau, samt en beregning af, hvor meget den reelle skattelettelse fratrukket udgifter til passagerafgifter på hvert indkomstniveau vil være, hvis der tages udgangspunkt i en husstand på fire personer (to voksne og to børn), der en gang årligt rejser til Thailand og en gang årligt til Paris. Beregningen skal være inklusive omkostningerne til Fit for 55 – EU's plan for en grøn omstilling.

Svar

Med regeringens forslag til en personskattereform prioriteres samlet set 6³/₄ mia. kr.¹ til at nedsætte skatten på arbejde. For en typisk arbejderfamilie med to børn nedsættes skatten med ca. 5.700 kr. årligt.

Regeringens forslag til en passagerafgift vil gøre det dyrere at foretage flyrejser fra danske lufthavne – både for danskere og udlændinge. Provenuet fra passagerafgiften skønnes til ca. 1,2 mia. kr. i 2030 efter tilbageløb og adfærd og er med til at finansiere en grøn indenrigsrute fra 2025 og helt grøn luftfart fra 2030. Derudover afsættes finansiering til at forhøje ældrechecken med 4.800 kr. årligt, svarende til ca. 600 mio. kr. årligt.

Der er ikke umiddelbart kendskab til, hvor meget de enkelte danske familier flyver. Hvis det beregningsteknisk antages, at en familie med to voksne og to børn fx rejser én gang årligt til Grækenland og én gang årligt til Paris, medfører passagerafgiften en årlig belastning på 480 kr. (årets priser) i 2030.

CO₂-afgiften og afledte omkostninger som følge af Fit for 55 vil i Danmark og Europa medføre en merbelastning af flyrejser.² Interkontinentale rejser vil alene blive belastet af iblandingskravet på bæredygtige brændstoffer.

Jævnfør besvarelsen af TRU *alm. del – spm. 72* skønnes det med betydelig usikkerhed, at den kommende regulering af luftfarten samlet set inkl. regeringens udspil om en dansk passagerafgift vil medføre en prisstigning i 2030 på omtrent 100 kr. per passager på en indenrigsflyvning, 110 kr. per passager for europæiske flyvninger og 440 kr. per passager for interkontinentale flyvninger (2024-priser). Det bemærkes, at skønnet, der er med udgangspunkt i en afrejse fra en dansk lufthavn, afhænger af bl.a. prisudviklingen for bæredygtige brændstoffer og det konkrete brændstofforbrug til den enkelte destination.

¹ Heraf er der afsat en forhandlingsreserve på ½ mia. kr., som dermed ikke er udmøntet til konkrete ændringer på nuværende tidspunkt.

² Udfasning af gratiskvoter i EU og et stigende iblandingskrav af bæredygtige brændstoffer, svarende til 6 pct. i 2030.