



Skatteministeriet

10. september 2019
J.nr. 2018 - 3570

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 17 af 20. august 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Thomas Danielsen (V).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvorvidt en flyskat på 250 kr. for hvert ton udledt CO₂ af fly, der letter fra Danmark, alt andet lige vil føre til flere mellemlandinger for at mindske afgiftsbetalingen? Og hvordan vil det alt andet lige mindske eller øge klimabelastningen med ændringen i antal mellemlandinger.

Svar

Indledningsvis bemærkes, at en afgift pr ton udledt CO₂ af fly indebærer en række væsentlige forbehold og usikkerheder af såvel administrativ som juridisk karakter. En CO₂-afgift, som beskrevet af spørger, vil derfor formentligt kun kunne pålægges indenrigsfly. jf. besvarelsen af SAU alm. del spm. 18.

En differentieret flyafgift, der varierer med flyrutens længde, indebærer på den ene side incitamenter til at foretage flere mellemlandinger for at undgå afgiftsbetalingen, såfremt afgiften kun vil kunne pålægges den første strækning.

På den anden side betaler luftfartsselskabet takster til lufthavne for at lette, ligesom der kan være andre omkostninger forbundet hermed, fx længere rejsetid og større brændstofforbrug. Flere mellemlandinger kan således indebære højere omkostninger for den samlede rejse.

Antallet af mellemlandinger kan derfor være en afvejning mellem afgiftens størrelse og omkostningerne forbundet med mellemlandinger. Hvorvidt flyselskaber vil blive tilskyndet til at mellemlande i andre lande end Danmark, vil endvidere afhænge af, om afgiften pålægges transfer- og transitpassagerer eller ej.

Flere mellemlandinger vil isoleret set medføre øget CO₂-udledning grundet flere starter og landinger og længere flyvetid i Europa. Udledningen fra fly er dog omfattet af kvotehandelssystemet, hvorfor CO₂-udledning på sigt vil blive modsvaret af en reduktion af andre kvoteomfattede aktiviteter. Det skal hertil bemærkes, at Danmarks klimaforpligtelse alene dækker udledninger fra indenrigsflyvninger.

Såfremt en afgift alene medregner distancen frem til første landing på ruten, vil afgiften ikke dække den fulde klimabelastning af rejser, hvor det første stop er en mellemlanding. To lige lange rejser, hvoraf kun den ene indeholder en mellemlanding, vil således umiddelbart blive beskattet forskelligt. Forskellen vil imidlertid afhænge af, hvorvidt en afgift alene indføres nationalt i Danmark eller i et samarbejde mellem de øvrige EU-lande, hvilket ligeledes vil begrænse incitamentet til omvejsflyvninger.

Der er således en lang række forbehold og usikkerheder forbundet med spørgsmålet.

Det bemærkes afslutningsvis, at regeringen endnu ikke har taget stilling til, hvilke instrumenter der skal bidrage til den samlede klimapolitik, herunder om en flyafgift skal indgå, og hvordan en sådan afgift i givet fald vil kunne tilrettelægges.