



Skatteministeriet

,29. april 2024
J.nr. 2023 - 1819

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om passagerafgift på flyrejser.

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>3F Kastrup</p>	<p>3F Kastrup bemærker, at koblingen mellem grønne afgifter i luftfarten og finansieringen af ældrechecken er ulogisk. 3F Kastrup mener, at bidrag fra afgiften skal blive i branchen og bruges til forskning, udvikling og afprøvning af fx flyvemetoder, nye flymotorer og ikke forurenede udstyr, som vil komme dem til gavn, der bor nær en lufthavn.</p> <p>3F Kastrup bemærker, at der bør overvejes en differentieret afgift, så fly der støjer og forurener mindre, skal betale mindre i afgift.</p>	<p>Det fremgår af regeringsgrundlaget, at der skal indføres en passagerafgift på flyrejser på gennemsnitligt 100 kr., og at proventuet bl.a. anvendes på grøn indenrigs-luftfart og en forhøjelse af ældrechecken. Lovforslaget udmønter den del af <i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark af 15. december 2023 (beregter Aftale om Grøn Luftfart i Danmark)</i>, der indfører en passagerafgift på flyrejser, som skal være med til at finansiere begge formål.</p> <p>Aftalepartierne er med <i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark</i> enige om, at der i 2027 skal være et ”pitstop”, hvor afgiftens niveau evalueres, og hvor mulighederne for at nedbringe luftfartens udledninger fra kondensstriber undersøges.</p>
<p>3F Transport og 3F Industri</p>	<p>3F Transport og 3F Industri støtter en passagerafgift på flyrejser med henblik på at efterleve princippet om, at forureneren betaler. Samtidig øger passagerafgiften incitamentet til at overveje alternative transportformer.</p> <p>3F Transport og 3F Industri understreger sig over, at afgiftens provenu, der fra 2025 til 2030 stiger til 1,2 mia. kr., ikke fuldt ud anvendes til grøn omstilling af dansk luftfart, som det anbefales af klimapartnerskaberne i transportsektoren. 3F Transport og 3F Industri påpeger, at der ikke er en logisk kobling mellem grønne afgifter i luftfarten</p>	<p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>og finansiering af ældrechecken og opfordrer til, at provenuet fra afgiften bliver i sektoren.</p>	
<p><i>Billund Lufthavn</i></p>	<p>Billund Lufthavn bemærker, at Billund Lufthavn med 4 mio. rejsende og 120 direkte forbindelser er afgørende for adgangen til Vestdanmarks virksomheder, universitetsmiljøer og turisme. Tilgængeligheden til Billund Lufthavn bør derfor styrkes.</p> <p>Billund Lufthavn bemærker, at lovforslaget rejser spørgsmål om de infrastrukturelle udfordringer og muligheder, som Billund Lufthavn står overfor. Billund Lufthavn er i direkte konkurrence med de andre lufthavne i Danmark og anfører, at hvis lufthavnen fortsat skal kunne konkurrere på lige fod med disse, kræver det investeringer, der fordeles ligeligt mellem lufthavnene. Dette kan ved Billund Lufthavn ske via infrastrukturelle investeringer, som kan sikre en bedre adgang til lufthavnen fx med en videreførelse af Midtjysk Motorvej, eller ved at motorvejsafkørslen ved Billund tager højde for trafiksituationen.</p> <p>Billund Lufthavn mener, at midlerne til Global Connected bør hæves og opfordrer til, at disse midler fordeles efter hvilke lufthavne, der kan understøtte luftfartsudviklingen bedst. Dermed kan man komme i mål med et Danmark i bedre balance og sikre, at de tre</p>	<p>Lovforslaget implementerer den del af <i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark</i>, der indfører en passagerafgift på flyrejser. Det ligger uden for formålet med dette lovforslag at regulere infrastrukturelle forhold herunder adgang til lufthavne m.v.</p> <p>Det følger af <i>Aftale om Grøn Luftfart i Danmark</i>, at aftalepartierne er enige om at afsætte i alt 550 mio. kr. fra 2025 til 2030 til støtte til danske lufthavne og luftfartssektoren svarende til 83,3 mio. kr. i 2025 og 94,8 mio. kr. årligt i perioden 2026-2030. Rammen til tiltag</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>store lufthavne forbliver en kerne i Europas transportnetværk og kan tiltrække udenlandske investeringer.</p>	<p>til lufthavne afsættes som en reserve på 94,8 mio. kr. årligt efter 2030, og aftalepartierne vil træffe beslutning om konkret udmøntning af rammen efter 2030 på baggrund af oplæg fra regeringen. Midlerne fordeles på følgende støtteområder: støtte til mindre, regionale lufthavne, ruteudviklingsprogrammet, Global Connected, og andre tiltag til danske lufthavne og luftfartssektoren.</p>
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Dansk Erhverv har koordineret sit høringssvar med Danmarks Rejsebureau Forening (DRF).</p> <p>Dansk Erhverv er enig i behovet for en ambitiøs grøn omstilling af luftfarten og målsætningen om grøn indenrigsluftfart. Det vil udvikle luftfarten som en bæredygtig mobilitetsform og bidrage til et sammenhængende Danmark i balance. Samtidig vil det være med til at markedsføre Danmark som en grøn luftfartsnation og bane vejen for et nyt eksporteventyr i form af udviklingen af bæredygtige flybrændstoffer, hvilket også kan bidrage til danske arbejdspladser.</p> <p>Dansk Erhverv er kritisk over for, at en stor del af proventet fra afgiften kanaliseres over i en forhøjelse af ældrechecken. Dansk Erhverv opfordrer til, at proventet tilbageføres en-til-en til grøn omstilling af branchen, mens pengene til forhøjelse af ældrechecken</p>	<p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>findes i råderummet i regeringens 2030-plan.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at branchen sidder tilbage med spørgsmålet om, hvorfor regeringen fortsætter Klimapartnerskaberne herunder Klimapartnerskabet for Luftfart, når man ikke lytter til anbefalingerne herfra. Dansk Erhverv bemærker, at Klimapartnerskabet for Luftfart i sommeren 2023 fremlagde et forslag, der omfavnede ambitionerne i regeringsgrundlaget og tog højde for den EU-regulering, der er på vej.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at det bør fremgå af lovforslaget, at der er aftalt et ”pitstop” i 2027, hvor passerafgiftens niveau kan evalueres. Det bør også fremgå af lovforslaget, at det fortsatte behov for en passerafgift skal evalueres i takt med indfasningen af de fælles europæiske krav til grøn luftfart. Dansk Erhverv har den holdning, at international lovgivning som udgangspunkt er at foretrække, da både klimaforandringer og luftfart er grænseoverskridende, og da international regulering kan sikre en grøn omstilling på lige konkurrencevilkår.</p> <p>Dansk Erhverv advarer mod den foreslåede model, da den vil indebære betydelig meradministration og økonomiske byrder for både</p>	<p><i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark</i> følger samme grundtanke som klimapartnerskabets anbefalinger. Kernen i den politiske aftale er således, at der opkræves en passerafgift, og at provenuet føres tilbage til branchen til den grønne omstilling. Hertil kommer så i den politiske aftale en forhøjelse af ældrechecken. Klimapartnerskabets anbefalinger om, at passerafgiften skal afhænge af flyrejsens længde, og at landeopdelingen skal følge den svenske passerafgiftsmodel, indgår ligeledes i aftalen.</p> <p>Det er tilføjet i indledningen til lovforslaget, at der som følge af <i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark</i> vil være et ”pitstop” i 2027, hvor passerafgiftens niveau mv. kan evalueres. Aftalepartierne vil træffe beslutning om konkret udmøntning på baggrund af et oplæg fra regeringen.</p> <p>Af hensyn til en administrerbar løsning for de omfattede luftfartselskaber følger det nu af lovforslaget, at afgiftspligten</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>rejse- og luftfartsbranchen. Dansk Erhverv opfordrer til, at lovforslaget justeres, så indberetninger baseres på afrejse frem for salg. Princippet bør være, at passagerafgiften på flyrejser indføres på flyrejser solgt fra og med den 1. januar 2025.</p>	<p>indtræder på afrejsetidspunktet. Afgiften vil fortsat blive pålagt flybilletter, der er solgt fra og med den 1. januar 2025.</p>
<p><i>Dansk Industri Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfart (BFL)</i></p>	<p>BFL bemærker, at luftfarten er et internationalt konkurrenceudsat erhverv, og at nationale særregler og afgifter vil svække konkurrenceevnen. Derfor bør regulering af luftfarten foregå på EU-niveau for at sikre lige konkurrence.</p> <p>BFL bemærker, at provenuet i mindre grad bidrager til reel grøn</p>	<p>Det vurderes, at danske lufthavne i et vist omfang er i konkurrence med lufthavne i Nordtyskland og Sydsverige. Afgiftsniveaet er derfor indrettet under hensyntagen til passagerafgiften i andre europæiske lande. Tysklands passagerafgift udgør pr. den 1. januar 2024 ca. 100 kr. for rejser til europæiske lande, ca. 240 kr. for rejser til nord- og centralafrikanske lande, arabiske, og asiatiske lande og cirka 420 kr. for øvrige rejser. Sveriges passagerafgift udgør pr. den 1. januar 2024 ca. 45 kr. for indenrigs/EU-rejser, ca. 180 kr. for korte interkontinentale rejser og ca. 290 kr. for øvrige rejser.</p> <p>Det vurderes, at afgiftssatserne for passagerafgiften i 2025 vil ligge under det tyske niveau og på niveau med det svenske. Umiddelbart stilles danske lufthavne derfor ikke konkurrencemæssigt dårligere som følge af indførelsen af en passagerafgift, der vil skulle betales af alle luftfartsselskaber med afgang fra danske lufthavne.</p> <p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>omstilling, da afgiften også forventes at finansiere en forhøjelse af ældrechecken. Branchen har svært ved at se sammenhængen mellem målsætningen om at finansiere ”Vejen til grøn luftfart”, når over halvdelen af afgiften bruges til ældrechecken.</p> <p>BFL bemærker, at regeringen desværre har valgt en mindre ambitiøs vej for omstillingen end anbefalingerne fra Klimapartnerskabet for Luftfart. BDL anerkender, at der er afsat midler til fx øget iblanding af bæredygtige flybrændstoffer, men at klimapartnerskabets anviste vej ville være mere omkostningseffektiv og klimavenlig for både passagerer, branchen og samfundet.</p> <p>BFL bemærker, at lovforslaget konflikter med international praksis, hvor der afregnes og opgøres afgifter med udgangspunkt i antallet af fløjne passagerer. Den foreslåede model vil medføre en væsentlig administrativ byrde for erhvervet og kan vise sig umulig at administrere. BFL opfordrer til, at afregning og opkrævning ændres, så der tages udgangspunkt i antallet af fløjne passagerer, der rejser på billetter købt fra lovens ikrafttrædelse den 1. januar 2025.</p> <p>BFL bemærker, at begrebet booking i lovforslagets § 3 ikke er tilstrækkeligt defineret. En booking indeholder ikke en transaktion og kan ikke henføres til et bestemt selskab, hvorfor det ikke</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om anbefalingerne fra Klimapartnerskabet for Luftfart.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar.</p> <p>Lovforslaget er justeret, så det alene er salgstidspunktet, der er definerende for, hvornår en flybillet eller et tilsvarende dokument, er solgt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>er egnet til at definere afregnings-tidspunktet.</p> <p>BFL bemærker, at den tidligere lov om afgift af visse flyrejser fortsat fremgår af bilag 1, liste A i opkrævningsloven.</p> <p>BFL bemærker, at lovforslaget ikke indeholder et afsnit om luftfartsselskabets mulighed for at klage over myndighedernes håndtering af lovens bestemmelser og opfordrer til, at det tilføjes.</p> <p>BFL bemærker, at der med fordel kan tilføjes en definition af lovforslagets forståelse af privatfly og helikopterflyvning, og at det bør fremgå tydeligt, om de er omfattet af loven. BFL lægger til grund, at privatfly er undtaget uanset vægt og passagerkapacitet, når de ikke anvendes kommercielt. Herudover bør loven indeholde en definition af en dansk lufthavn.</p> <p>BFL bemærker, at statsfly ikke foreslås omfattet af afgiften.</p> <p>BFL er uenig i, at de administrative konsekvenser for erhvervslivet vurderes at være under 4 mio. kr.</p>	<p>Lovforslaget er justeret, så der tages højde herfor.</p> <p>Der er tilføjet et afsnit i lovforslagets almindelige bemærkninger om, at skatteforvaltningslovens almindelige processuelle regler vedrørende genoptagelse, klage m.v., vil finde anvendelse.</p> <p>Det bemærkes, at det af lovforslagets specielle bemærkninger til § 2 fremgår, at der svares afgift af en passagers kommercielle flyrejser, hvorfor lovforslaget ikke omfatter privatfly.</p> <p>Lovforslaget omfatter helikopterflyvning, hvis disse er godkendt til mere end 10 passagersæder eller har en størst tilladt startvægt på mere end 5.700 kg.</p> <p>Øvrige definitioner svarer til dem, der i øvrigt finder anvendelse på luftfartsområdet.</p> <p>Det er korrekt, at lovforslaget ikke omfatter transport af passagerer i statsfly.</p> <p>Erhvervsstyrelsens Området for Bedre Regulering (OBR) har vurderet, at lovforslaget har</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Den foreslåede model er en nyskabelse, og luftfartsselskaberne har ikke it-systemer, der kan håndtere dette. BFL's forslag til afregningsmodel vil kunne omfattes af de eksisterende systemer, hvor den administrative byrde for erhvervet er markant mindre.</p> <p>BFL bemærker til de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, at fritidsrejsende bør indgå, samt at der bør nævnes en forventet omsætningsreduktion for luftfartsselskaberne. Efter BFL's opfattelse bør det fremgå, at danske luftfartsselskabers indtjeningssevne også reduceres, idet hele afgiften ikke skubbes videre til de rejsende. Det bør fremgå af lovforslaget, at passagerafgiften vil medføre øgede omkostninger foretaget af kommunale, regionale og statslige ansatte.</p>	<p>administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p> <p>Ændring af tidspunktet for afgiftspligten indtræden fra flybillettens salgstidspunkt til passagerens afrejsetidspunkt vurderes at medføre færre administrative konsekvenser.</p> <p>Passagernedgangen skønnes i 2025 til ca. 7 pct. for indenrigsluftfarten og knap 1 pct. for udenrigsluftfarten. For 2030 skønnes en passagernedgang på ca. 9 pct. for indenrigsluftfarten og godt 1 pct. for udenrigsluftfarten.</p> <p>Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at det skønnes, at luftfartsselskaberne som følge af nedgangen i passager-tallet vil få en omsætningsreduktion på ca. 550 mio. kr. i 2030. Der er tale om usikre estimater. Lufthavnene og andre erhverv tilknyttet luftfartssektoren såsom catering vil også få en mindre omsætning som følge af det lavere passagertal.</p> <p>Kommunale, regionale og statslige merudgifter som følge af passagerafgiften føres tilbage til statskassen.</p>
<p><i>Dansk Metal</i></p>	<p>Dansk Metal er kritisk overfor, at provenuet fra passagerafgiften skal være med til at finansiere en</p>	<p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forhøjelse af ældrechecken. Afgiften bør gå tilbage til luftfarten.</p> <p>Dansk Metal finder det problematisk, at afgiften er høj i forhold til omkringliggende landes afgiftsniveau og havde gerne set, at afgiften var på niveau med afgiften i Tyskland og Sverige.</p> <p>Dansk Metal mener, at der bør være klarhed over hvilke fly, der bliver pålagt en afgift, og at alle passagerer og flytyper bør bidrage, herunder privatfly og statsfly.</p> <p>Dansk Metal bakker op om Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transports høringssvar og henstiller til, at problematikken omkring afgiftspligt og den foreslåede opkrævningsmodel afklares.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Industri Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfarts høringssvar.</p> <p>Med lovforslaget foreslås det, at der svares afgift for hver passager, der rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder eller har den største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar.</p>
<p><i>Drivkraft Danmark</i></p>	<p>Drivkraft Danmark bemærker, at forslaget kun har begrænset effekt på udledningen af emissioner, når hovedparten af provenuet går til finansiering af en ældrecheck og støtter omlægning af indenrigsluftfarten efter en dråbe-til-dråbe model frem for massebalance.</p> <p>Drivkraft Danmark opfordrer til, at en større del af provenuet målrettes initiativer, der direkte støtter en omstilling af luftfarten, herunder investeringer i dansk ekspertise og produktion af VE-brændstoffer</p>	<p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>som e-fuels og lav-aromatiske flybrændstoffer. Dette vil støtte den opskalering af PtX-produktion, der er behov for bl.a. som følge af kommende EU-krav til luftfart, skibsfart og industri.</p>	
<p><i>Erbvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</i></p>	<p>ES bemærker, at der ingen kommuner er på høringslisten, hvilket havde været hensigtsmæssigt. ES bemærker, om det fra centralt hold er vurderet, at ingen kommuner har en direkte interesse.</p> <p>ES bemærker, at der ikke skelnes mellem traditionelle fly med motorer, som bruger almindeligt eller bæredygtigt brændstof og fremtidens elfly. Elfly forventes inden for de kommende år at kunne transportere 30-40 passagerer.</p> <p>ES bemærker, at helt grønne fly og flyruter bør friholdes for passagerafgift. Fritagelse for afgiften kan fremme grøn omstilling og udviklingen af de små lufthavne.</p> <p>ES mener, at proventet fra passagerafgiften alene bør gå til luftfartens grønne omstilling og ikke til ældrechecken. ES bemærker, at det er et problem, at der ikke er nok penge til at sikre, at producenter har lyst til at understøtte, udvikle og producere grønne brændstoffer.</p>	<p>Skatteministeriets officielle høringsliste er anvendt i forbindelse med den offentlige høring af lovforslaget. KL har i den forbindelse modtaget lovforslaget.</p> <p>Lovforslaget omfattet alle former for luftfartøjer.</p> <p>Passagerafgiften har ikke indbygget et brændstof- eller CO₂-element. En fritagelse for de flyvninger, der er 100 pct. grønne, følger dermed ikke strukturen i afgiftssystemet og vil kunne udgøre statsstøtte.</p> <p>Der henvises til kommentaren til 3F's høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ES bemærker, at det kunne præciseres, hvad en kommerciel flyrejse er, ved at tilføje, at det er en flyvning, som foretages af et fly registreret i et AOC godkendt selskab.</p>	<p>Der henvises til definitionerne i den gældende regulering af luftfartsområdet.</p>
<p><i>Forbrugerrådet Tænk</i></p>	<p>Forbrugerrådet Tænk støtter overordnet set lovforslaget, men havde hellere set, at det samlede provenu blev anvendt til at fremme den grønne omstilling af passagertransporten, herunder forbedring af langdistancetog.</p> <p>Forbrugerrådet Tænk mener ikke, at det foreslåede afgiftsniveau er specielt ambitiøst, da det ikke overstiger, hvad man finder i nabolande, der allerede har indført en afgift. Det fremgår af lovforslaget, at det skønnes at have en begrænset klimamæssig effekt. Forbrugerrådet Tænk opfordrer til, at afgiften kun betragtes som et første skridt, og at der bør ses på luftfartsbranchens fritagelse for energifgifter og moms.</p> <p>Forbrugerrådet Tænk ser en begrænsning i, at passagerafgiften nedbringer flytrafikken, men ikke fremmer omstillingen til klimavenlige drivmidler, fordi afgiften ikke afhænger af flyenes</p>	<p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til BFL's høringssvar vedrørende sammenligning med afgiftsniveauer i nabolande.</p> <p>Det bemærkes i forlængelse heraf, at <i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark</i> går længere end, hvad man har gjort i Tyskland og Sverige, i den forstand, at provenuet fra passagerafgiften i disse lande ikke er øremærket den grønne omstilling af luftfarten.</p> <p>Lovforslaget har til formål at indføre en passagerafgift på flyrejser. Fritagelse for energifgifter og moms falder uden for rammerne af lovforslaget.</p> <p>Passagerafgiften er en afgift, der pålægges på baggrund af antallet af passagerer, og ikke på baggrund af det faktiske brændstofforbrug. Den forventede reduktion i CO₂-udledningerne fra passagerafgiften</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>klimabelastning. Forbrugerrådet Tænk mener derfor, at Danmark, som Klimarådet har gjort opmærksom på, bør arbejde for afgifter eller anden regulering, der mere effektivt tilskynder til grøn omstilling. Dette kunne fx være ved at afgiftsbelægge flybrændstof, stille krav om iblanding af vedvarende energi og opkræve betaling for klimaeffekter ud over CO₂.</p>	<p>kommer dermed fra en nedgang i antallet af passagerer.</p> <p>Skulle passagerafgiften differentieres efter anvendelsen af grønne brændsler, ville der være tale om en brændstofafgift. Det er ikke for nuværende muligt efter EU-retten at indføre en CO₂-afgift på flybrændstoffer til udenrigsluftfart.</p>
<p><i>Forsikring og Pension</i></p>	<p>Forsikring & Pension finder det positivt og nødvendigt at presse på med den grønne omstilling over for luftfarten, men er ærgerlige over, at afgiftens provenu ikke går ubeskåret til grønne initiativer.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>
<p><i>FSR</i></p>	<p>FSR bemærker til lovforslagets § 9, stk. 2, om indbetaling af afgiften, at ordet ”stiftes”, synes at være uden betydning for bestemmelsen, når det i øvrigt fremgår, at angivelse og betaling af afgiften i øvrigt sker efter reglerne i opkrævningsloven. FSR bemærker, at ”stiftes” skal forstås i relation til opkrævningslovens § 16 a, stk. 3, så når angivelsen efter lovforslagets § 8 er sket, vil betalingen blive registreret på skattekontoen som et skyldigt beløb.</p>	<p>Lovforslagets § 9, stk. 2, skal imødekomme Skatteforvaltningens behov for præcise stamdata vedrørende bl.a. stiftelsestidspunktet. Selv uden bestemmelsen ville udgangspunktet være, at afgiften stiftes den første dag efter afgiftsperioden, der ifølge lovforslagets § 6 er måneden. Det antages således traditionelt, at krav, der vedrører en periode, stiftes, når perioden er udløbet, dvs. den 1. dag efter perioden. Bestemmelsen har således blot til formål udtrykkeligt at fastslå stiftelsestidspunktet. Bestemmelsens angivelse af stiftelsestidspunktet har ingen direkte sammenhæng med opkrævningslovens § 16 a, stk. 3, hvorefter krav registreres på skattekontoen fra det tidspunkt, hvor der er sket angivelse heraf.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FSR bemærker, at pålæg af daglige tvangsbøder uden forudgående påbud virker som en voldsom "straf". FSR bemærker, at lovforslaget indeholder de normale straffebestemmelser, men med en skærpelse af opkrævningslovens § 4 a, hvor der kan ske pålæg af daglige bøder, dog kun efter fremsendelse af et påbud.</p>	<p>Det fremgår af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 13, stk. 1, at hvis en registreret virksomhed ikke rettidigt har angivet oplysninger i medfør af lovforslagets § 8, kan Skatteforvaltningen sende en rykker til virksomheden. Heraf skal det fremgå, at hvis virksomheden ikke har angivet inden en i rykkeren fastsat dato, kan Skatteforvaltningen pålægge daglige tvangsbøder.</p> <p>Lovforslagets § 13 er udformet i lighed med bl.a. skattekontrollovens § 72 og minimumsbeskatningslovens § 60. Den foreslåede bestemmelse afviger dermed ikke indholdsmæssigt fra, hvad der i øvrigt gælder for anvendelsen af daglige tvangsbøder.</p>
<p><i>International Air Transport Association (IATA)</i></p>	<p>IATA anfører, at den foreslåede opkrævningsmodel strider mod den internationale praksis på luftfartsområdet, hvor afgifter normalt fastsættes på baggrund af antallet af afrejsende passagerer. Ifølge IATA vil den foreslåede model medføre en betydelig administrativ byrde for luftfartsindustrien, som samtidig vil være umulig at administrere for både industrien og myndighederne. IATA støtter luftfartsbranchens anmodning om, at opkrævning af afgiften ændres, så den baserer sig på antallet af afrejsende passagerer, der rejser på billetter købt fra den 1. januar 2025.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Rejsearrangører i Danmark</i></p>	<p>RID vurderer, at den foreslåede model for beregning og indberetning af afgiftspligtige flyrejser vil indebære betydelig meradministration og økonomiske byrder for branchen. RID anbefaler, at passagerafgiften på flyrejser indføres på flyrejser solgt og afrejst fra 1. januar 2025.</p> <p>Grøn omstilling står højt på RIDs dagsorden. Siden regeringsgrundlaget og <i>Aftale om Grøn luftfart i Danmark</i> har rejsebranchen håbet på, at provenuet i endnu højere grad vil blive anvendt til at fremme grøn luftfart, end tilfældet er.</p> <p>Ved at afgiften indtræder ved salgstidspunktet, skal rejsearrangører udarbejde en liste med både fremadrettede salg og bagudrettede annulleringer. RID anfører, at det vil indebære betydelige, administrative byrder for rejse- og luftfartsbranchen, og estimeret af de administrative merudgifter for erhvervslivet på 4 mio. kr. forekommer langt fra tilstrækkeligt. RID anfører, at det vil være en ulykkelig situation, hvis der skal anvendes betydelige ressourcer på at leve op til opgørelseskravene.</p> <p>RID anbefaler, at passagerafgiften indføres på flyrejser solgt og afrejst fra og med den 1. januar 2025. Dette vil lette indrapporteringen, og RID forventer, at den samlede</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs og Dansk Industri Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfarts høringssvar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Rådet for Bæredygtig Trafik</i></p>	<p>rejse- og luftfartsbranche vil bakke op.</p> <p>Rådet for Bæredygtig Trafik bifalder den foreslåede afgift, men mener ikke, at afgiften kan stå alene, hvorfor den bør følges op af andre afgifter med et mere målrettet sigte på at beskatte forureneren.</p> <p>Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at luftfart er begunstiget i forhold til andre rejseformer ved, at der ikke er afgifter på flybrændstof, moms på internationale rejser, og afgifter, der matcher transportmidlets klimaskadelige effekter.</p> <p>Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at provenuet fra afgiften øremærkes til andre og mere klimavenlige transportformer fx ved at gå direkte til at subsidiere togrejser eller til støtte af ruter med forskellige operatører. Provenuet bør således gå til at sikre billigere og mere klimavenlige alternativer til flyvning.</p>	<p>Med <i>Aftale om grøn skattereform for industri m.v. 2022</i> er det aftalt at indføre en CO₂-afgift på flybrændstof til indenrigsluftfarten.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Forbrugerrådets Tænks høringssvar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>
<p><i>Sikkerhedsstyrelsen</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Skatterevisorforeningens Skatteudvalg</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Aalborg Lufthavn</i></p>	<p>Aalborg Lufthavn bemærker, at den samlede prisstigning for en returbillet (indenrigs) er 200 kr. i 2030. Dette skal ses i lyset af, at</p>	<p>Skatteministeriet skønner passagernedgangen i 2025 til ca. 7 pct. for indenrigsluftfarten. For 2030</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der i EU er vedtaget regulering i form af Fit-for-55, der i tillæg til den danske passagerafgift pålægger luftfartsbranchen yderligere omkostninger. Som følge heraf forventes den samlede passagernedgang på danske indenrigsflyvninger at udgøre 16 pct. Dermed vil en passagerafgift ramme dansk indenrigsluftfart uproportionalt hårdt.</p> <p>Aalborg Lufthavn bemærker, at den markante passagernedgang risikerer at ramme særligt de mindre regionale lufthavne og henviser til lovforslagets bemærkninger, hvoraf det fremgår, at luftfartsselskaberne forventes at opleve en reduktion i omsætningen på ca. 550 mio. kr., mens lufthavne og andet erhverv vil opleve en nedgang i deres omsætning som følge af et lavere passagertal. Aalborg Lufthavn er bekymret for konsekvenserne af forslaget, herunder om det vil føre til lukning af mindre regionale lufthavne, som bidrager til mobilitet på tværs af landet.</p> <p>Aalborg Lufthavn påpeger, at den foreslåede afgift risikerer at få negative konsekvenser for Danmarks yderområder, herunder Region Nordjylland. Gode flyforbindelser er afgørende for vækst og erhvervslivet. Afgiften kan give udfordringer for rekruttering af kvalificeret arbejdskraft og en markant økonomisk udgift, der kan medføre, at pendlere må fraflytte regionen. Dette risikerer at betyde en øget centralisering, og at vilkårene</p>	<p>skønnes en passagernedgang på ca. 9 pct. for indenrigsluftfarten.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvar fra Dansk Industri Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfart om reduktion i omsætning.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Billunds Lufthavns høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>for at bosætte sig og arbejde i yderområder forringes. Aalborg Lufthavn er bekymret for, at forslaget vil svække sammenhængskraften på tværs af landet og opfordrer til at sænke afgiftsniveauet.</p> <p>Aalborg Lufthavn bemærker, at det ikke er klart, hvor de grønne brændsler, som bl.a. skal sikre en grøn indenrigsrute i 2030, skal komme fra, og at etablering af en national produktion kræver prioritering af økonomiske ressourcer mod at skabe en national værdikæde og udbygning af vedvarende energi til elektrolyse.</p> <p>Aalborg Lufthavn anbefaler, at provenuet tilbagebetales ubeskåret til luftfartsbranchen, så ambitionerne om en helt grøn indenrigsluftfart sikres optimale vilkår, og at udviklingen af grønne teknologier understøttes bedst muligt.</p> <p>Aalborg Lufthavn anbefaler, at følgende bør indgå i den planlagte evaluering af afgiften i 2027: betydningen for klimaet, antallet af rejsende og indenrigsflyvninger, dansk luftfarts konkurrenceevne og indfasning af EU-regulering.</p> <p>Aalborg Lufthavn anbefaler, at man undlader at gennemføre lovforslaget i sin nuværende form og henstiller til, at afgiftsniveauet sænkes, og at afgiftens provenu tilbageføres ubeskåret til branchen for</p>	<p>Lovforslaget har til formål at indføre en passagerafgift på flyrejser. Tilvejebringelse af grønne brændsler ligger uden for rammerne af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar om pitstop.</p> <p>For så vidt angår anvendelsen af provenu henvises der til kommentaren til 3F Kastrups høringssvar.</p>

Organisation

Bemærkninger
at understøtte luftfartens grønne omstilling.

Kommentarer