

Bemærkninger til lovforslaget

Kommissionen har i skrivelse nr. SG(96) D/11605 af 23. december 1996 påpeget, at den gældende lov om afgift af visse flyrejser er i strid med traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser og unionsborgernes fri bevægelighed, fordi den nuværende afgift ikke pålægges passagerer på indenlandske flyrejser.

Den gældende afgift er en følge af charterafgiften, som blev indført i 1977. Formålet med charterafgiften var dels at beskatte det forbrug, der var forbundet med turistrejser til udlandet og dels at opnå valutaparelsler. I slutningen af firserne opstod der imidlertid administrative og kontrolmæssige problemer med charterafgiften, og som følge deraf blev den i 1991 afløst af lov om afgift af visse flyrejser.

For at bringe den gældende afgiftsordning i overensstemmelse med EU-retten foreslås det, at indenrigspassagerer bliver omfattet af afgiftspligten. Det har tidligere af energi- og miljøpolitiske grunde været overvejet at afgiftsbelægge flybrændstof, som anvendes på indenrigsflyruter, men på grund af de gældende EU-regler har dette ikke været muligt. Imidlertid kan man betragte en passagerafgift som en erstatning for en brændstofafgift, mens man afventer behandlingen af Kommissionens forslag om ændring af EU's mineralolie direktiv, som evt. vil muliggøre en brændstofafgift.

Der foreslås endvidere en forhøjelse af afgiftssatsen med henblik på en styrkelse af statsfinanserne. Afgiftssatsen har været uændret siden lov om afgift af visse flyrejser trådte i kraft den 1. september 1991 og har således ikke fulgt den generelle udvikling i forbrugerpriserne. Ifølge forslaget forhøjes afgiften med 10 kr. og udgør derefter 75 kr. pr. afrejsende passager.

Dermed skal luftbefordrerer i henhold til forslaget svare en afgift på 75 kr. pr. afrejsende passager, således at en returbillet mellem f.eks. Billund - København belastes med 150 kr. Tilsvarende belastes en returbillet mellem f.eks. København - Bruxelles med 75 kr. Derved opnås en afgiftsmæssig ligestilling af flyrejsende på udenrigs- og indenrigsruter, som tager højde for den afgift, der evt. opkræves ved afrejsen fra en udenlandsk lufthavn, hvilket er i overensstemmelse med EU-retten.

Provenumæssige konsekvenser

Med dette forslag lægges der en afgift på indenrigsflyvning i Danmark på samme måde, som der i forvejen er en afgift på flyrejser til udlandet.

Afgiften er 75 kr. pr. afrejse. Rejsende i transit- og transfer opfattes dog kun som foretagende én afrejse, og de betaler således kun afgiften én gang. Samtidig forhøjes afgiften på flyrejser til udlandet med 10 kr. pr. afrejse, hvormed afgiften ligeledes bliver på 75 kr. pr. afrejse.

Ved uændrede passagermængder foretages ca. 4 mill. afgiftspligtige afgang til udlandet og skønsmæssigt ca. 2,1 mill. afgiftspligtige afgang til indenrigsdestinationer. Uden mængdereaktioner bliver provenugevinsten således ca. 200 mill. kr. fordelt med ca. 40 mill. kr. fra udlandsrejser og ca. 160 mill. kr. fra indenrigsrejser.

Det vil imidlertid ikke være realistisk at benytte uændrede passagermængder ved provenuskønnet. For det første åbner DSB for passagertransport under Storebælt fra juni 1997. Dermed får indenrigsflyvningen en forøget konkurrence, som må forventes at reducere passager tallene i det mindste på nogle lufthavne.

For det andet medfører afgiften på indenrigsflyvning en forhøjelse af billetpriserne. Afhængigt af destination og billetform vil forhøjelsen af billetpriserne udgøre 10-30 pct. i forhold til de nuværende priser. En del af afgiften vil dog sandsynligvis blive båret af flyselskaberne, da man ellers risikerer at miste markedsandele.

Begge de ovenstående faktorer vil reducere det umiddelbare provenu baseret på uændret adfærd. Det er imidlertid vanskeligt at skønne over adfærdreaktionerne som følge af den større konkurrence og de højere priser. En stor del af de rejsende på indenrigsflyvningerne er endvidere forretningsrejsende, hvis efterspørgsel vil være mindre følsom overfor de ændrede forhold.

Alt i alt kan det under hensyn til en adfærdsmæssig tilpasning til de fornyede konkurrence- og prisforhold antages, at der vil være en provenugevinst på i størrelsesordenen ca. 150 mill. kr. årligt, hvoraf de ca. 40 mill. kr. vil stamme fra udenrigsafrejser og de resterende ca. 110 mill. kr. fra indenrigsafrejser. I