

har således allerede særligt lange momsfrister. De længere momskredittider giver et årligt provenutab på cirka 42 mio. kr.«

### 3. Lovforslagets indhold

#### 3.1 Aftrapning af passagerafgiften

##### *Indledende bemærkninger*

I aftalen mellem regeringen og Dansk Folkeparti om finansloven for 2005 blev det aftalt, at der skulle iværksættes en analyse af den danske passagerafgifts virkning på konkurrencen mellem lufthavnene i Danmark og i landene omkring os samt virkningen på beskæftigelse og erhvervsudvikling i Danmark.

Der blev således i februar 2005 nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Økonomi- og Erhvervsministeriet (sekretariat), Finansministeriet, Transport- og Energiministeriet, Miljøministeriet og Skatteministeriet (sekretariat), der fik til opgave at analysere passagerafgiften.

Arbejdsgruppens rapport *Analyse af passagerafgiften, juni 2005* blev offentliggjort den 27. juni 2005.

##### *Gældende ret*

Afgift af visse flyrejser – oftest kaldet passagerafgiften – betales af luftfartsselskabet baseret på antallet af afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn, uanset om destinationen er en anden indenrigslufthavn eller en udenlandsk lufthavn. Afgiften svares således pr. afrejsende passager, hvorved der opkræves afgift to gange for en indenrigsreturbillet og én gang for en udenrigsreturbillet.

Afgiften udgør 75 kr. pr. passager, der fra en dansk lufthavn rejser som passager i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på over 5.700 kg.

Afgiften er dog halveret for passagerer, der fra en dansk lufthavn rejser som passager i et luftfartøj, der er godkendt til færre end 20 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på under 10.000 kg (let luftfart). Det er dog et krav, at der rejses på en rute, der ikke beflyves af luftfartøjer, som er godkendt til 20 eller flere passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på 10.000 kg eller mere (tung luftfart). Taxaflvning med lette luftfartøjer på ruter, der ikke beflyves af tunge luftfartøjer, er dermed omfattet af den halverede afgiftssats.

Indenrigsflvning til halveret afgiftssats er for nuværende hovedsageligt ruteflvning til og fra Thisted Lufthavn, visse helikopterflvninger til Nordsøen

samt visse indenrigs- og udenrigstaxaflvninger fra flere af de mindre danske lufthavne, hvor flyet/helikopteren er godkendt til mellem 10 og 20 passagerer.

##### *Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at passagerafgiften aftrappes over to år: årene 2006-2007. Afgiften foreslås således halveret fra og med 1. januar 2006 og afskaffet fra og med den 1. januar 2007.

Afgiftssatsen for tung luftfart foreslås aftrappet fra den gældende sats på 75 kr. pr. passager, der afrejser fra dansk lufthavn, til 37,50 kr. i 2006 og fuld afskaffelse af afgiften i 2007.

Afgiftssatsen for let luftfart foreslås aftrappet tilsvarende fra den gældende sats på 37,50 kr. pr. passager, der afrejser fra dansk lufthavn, til 18,75 kr. i 2006 og fuld afskaffelse af afgiften i 2007.

Luftfartsselskaberne er afgiftspligtige efter lov om afgift af visse flyrejser. Luftfartsselskaberne vil dermed blive opkrævet den lavere passagerafgift af passagerer, der afrejser fra en dansk lufthavn fra og med den 1. januar 2006 (startende med afgiftsperioden for januar 2006).

Ved aftale mellem den danske regering og Grønlands Landsstyre af den 12. maj 1998 blev det aftalt, at der overføres 2,8 mio. kr. årligt til Grønlands Landsstyre som kompensation for indførelse af passagerafgift ved afrejse fra dansk lufthavn. Kompensationen er snævert knyttet til indførelsen af passagerafgiften. I forbindelse med nedsættelsen af passagerafgiften pr. 1. januar 2006 vil kompensationen til Grønlands Landsstyre blive halveret. Ved ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser pr. 1. januar 2007 falder kompensationen væk.

#### 3.2 *Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieselmotorer med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgifts-nedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere*

##### *Indledende bemærkninger*

Dieselmotorer har den fordel for miljøet, at udslippet af CO<sub>2</sub> pr. kilometer er lavere end fra benzindieselmotorer, til gengæld forurener dieselmotorer med partikler. Partikelforurening har en række sundhedsskadelige konsekvenser, f.eks. forøget risiko for hjertekarsygdomme med deraf følgende dødsfald, forøget forekomst af bronkitis og astma samt en kræftfremkaldende effekt.

De negative sundhedsmæssige konsekvenser ved dieselmotorer kan reduceres betydeligt, hvis nye dieselmotorer forsynes med partikelfilter.