

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Johanne Skriver Madsen, Kastrup (johanne.madsen@3f.dk)
Fra: Henrik Bay-Clausen, Kastrup (henrik.bay@3f.dk)
Titel: Høringssvar J.nr. 2023 - 1819
Sendt: 08-03-2024 23:59

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Høring vedr. Forslag til lov om passagerafgift på flyrejser

3F Kastrup takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser.

Vores medlemmer arbejder i en branche der tilfører Danmark rigtigt meget godt, men erkender også at branchen bidrager til forurening både i det nære miljø, herunder arbejdsmiljø, og til klimaet generelt. 3F Kastrup er således enige i at der skal gøres noget ved problematikken, så luftfart *udvikles* ikke *afvikles*.

Kobling mellem grønne afgifter i luftfarten og finansieringen af ældrechecken opfatter vi som helst ulogisk, og kontraproduktiv i forhold til at få branchen "med på vognen" i forhold til at gøre noget for omstilling og udvikling.

3F Kastrup mener således at de bidrag der vil komme fra en afgift i det store hele skal blive i branchen og bruges til forskning, udvikling og afprøvning af alt fra flyvemetoder, nye brændstoffer, nye flymotorer (herunder el) og f.eks. nyt ikke forurenende udstyr i lufthavnene. Sidst nævnte også til gavn for de mange der bor nær en lufthavn, log som ikke altid er så glade for os.

I den forbindelse bør der overvejes differentieret afgift, så rejser med fly der støjer og forurener mindre, får mindre afgift end andre.

Det bør endvidere sikres at de samlede kompetencer/viden/knowhow/erfaringer osv. der er i den danske luftfartsindustri, universiteter, erhvervsskoler mv. bringes i spil i forhold til udvikling og omstilling i branchen. Det gælder også medarbejdere og f.eks. producenter af alt fra lufthavnsudstyr til avancerede flykomponenter, elektronik mm. og de mange leverandører til industrien som catering, fragt, brændstof osv. Alle interessenter kan og bør bidrage, Man kunne samle "det flyvende Danmark" og få gang i processen.

Venlig hilsen
Henrik Bay-Clausen
Formand



Saltværksvej 68
2770 Kastrup

Tlf.: +45 70 300 950
Dir.: +45 88 92 68 60

Høring vedr. Forslag til lov om passagerafgift på flyrejser

3F takker for muligheden for at afgive hørings svar i forhold til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser.

3F skal i den forbindelse kvittere for lovforslaget, der sikrer, at flypassagerer via afgiften bidrager til at leve bedre op til princippet om, at forurenere betaler, samtidig med, at passagerafgiften bidrager som incitament til at overveje alternativ transportform.

3F kan således støtte fuldt og helt op om den del af lovforslaget og forliget, "aftale om grøn luftfart i Danmark", der indfører selve afgiften.

3F undrer sig til gengæld over, at provenuet, der fra 2025 frem til 2030 gradvist stiger til 1.200 millioner kroner, ikke fuldt og helt anvendes til grøn omstilling af dansk luftfart.

Det fremgår af såvel forligsteksten som lovforslaget, at grøn omstilling af luftfarten er vigtig som bidrag til at nå de opstillede klimamål, der er vedtaget med bredt politisk flertal i Folketinget. Derfor burde hele provenuet naturligvis gå tilbage til branchen for derved at sikre endnu hurtigere grøn omstilling af dansk luftfart.

3F henviser til, at dette generelt var en af anbefalingerne fra klimapartnerskaberne i hele transportsektoren og således også inden for luftfarten, at provenuet fra klimaafgifter bør gå tilbage til branchen til investeringer i grøn omstilling, eksempelvis i form af støtte til mest klimaneutrale brændstof: https://kefm.dk/media/6669/luftfartens-klimapartnerskab-afrapportering_maj2020.pdf

3F skal ligeledes påpege, at der ingen logisk kobling er mellem grønne afgifter i luftfarten og finansieringen af ældrechecken.

I 3F ønsker vi en stærk og grøn luftfartsindustri. Ved at lade pengene blive i sektoren er vi samtidig med til at sikre en stærk og bæredygtig sektor med gode danske jobs. Dette bør altid være en prioritet og derfor opfordrer vi på det kraftigste til at pengene skal blive i sektoren.

Venlig hilsen,

Karsten John Kristensen, Forhandlingssekretær i 3F Transport, karsten.k@3f.dk +45 61696999
Hans Daugaard, Forhandlingssekretær i 3F Industri, hans.daugaard@3f.dk

Kampmannsgade 4, 1790 København V

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

J.nr. 2023-1819

Billund 8. Marts 2024

Billund Lufthavns høringssvar til lov om passagerafgift på flyrejser

Generelle bemærkninger

Med 4 millioner årlige rejsende og 120 direkte forbindelser er Billund Lufthavn afgørende for adgangen til Vestdanmarks virksomheder, universitetsmiljøer og for turisme ind og ud ad Danmark. Samtidig udgør lufthavnens opland cirka 40% af Danmarks samlede BNP. Derfor er det helt essentielt, at vi forsat har fokus på at styrke den nationale og internationale tilgængelighed i og omkring Billund Lufthavn.

Aftalen om en grøn luftfart bør sikre en balance i støttemidlerne mellem Øst- og Vestdanmark for at medvirke til et sammenhængende Danmark – herunder i mulighederne for adgang til en international lufthavn.

Vi mener, at det er bedst med adgang til lufthavne flest mulige steder i Danmark. Derfor støtter vi også, at de regionale lufthavne får midler til drift og grøn omstilling. Men vi mener ikke, at disse midler skal skabe en konkurrenceforvridende situation.

Mere balance

Udspilletets nuværende karakter, der favoriserer de regionale lufthavne i Danmark, giver derfor også anledning til at rejse spørgsmålet om de infrastrukturelle udfordringer og muligheder, vi som lufthavn står overfor. Vi er i direkte konkurrence med de andre lufthavne i Danmark – og hvis vi forsat skal gøre det på lige fod, så kræver det investeringer, der matches og gavnnes ligeligt lufthavnene imellem.

Dette kunne ske via infrastrukturelle investeringer, der sikrer en bedre adgang til lufthavnen, fx ved at motorvejsafkørslen ved Billund tager højde for trafiksituationen eller en videreførelse af Midtjysk Motorvej.

Vi ønsker ikke at en endelig aftale om grøn luftfart skal være konkurrenceforvridende – og som reelt ikke skaber økonomisk vækst, flere arbejdspladser eller bedre tilgængelighed for den enkelte dansker.

Udvikling i Vestdanmark

Derfor bør vi hæve Global Connected-midlerne, udspillet lægger op til. Vi kan som hele Vestdanmarks lufthavn løfte opgaven og forsat udvikle nye flyruter til gavn for regionens danskere og virksomheder. Vi opfordrer derfor til at disse midler bliver fordelt med omhu og efter hvilke lufthavne, der kan understøtte luftfartsudviklingen mest muligt.

Midlerne, der skal tilbage til luftfartssektoren, mener vi skal hæves rettidigt, så vi reelt kan komme i mål med et Danmark i bedre balance, samt sikre at de tre store lufthavne forbliver en kerne i Europas transportnetværk og dermed forsat kan tiltrække nødvendige udenlandske investeringer.

Grønne tiltag

Billund arbejder konstruktivt på at fremme og understøtte den grønne omstilling af flysektoren, hvorfor vi bl.a. arbejder sammen med Triangle Energy Alliance (TEA) om et Power-to-X projekt. Målet er at projektet vil fungere som primær leverandør af grønt brændstof til Billund Lufthavn.

Med venlig hilsen

Dan Prangsgaard, kommunikationschef Billund Lufthavn .

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
J.nr. 2023-1819

Den 8. marts 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 9. februar 2024 og skal hermed fremsende sit høringssvar, som er koordineret med Danmarks Rejsebureau Forening (DRF).

Generelle bemærkninger

Lovforslaget har blandt andet til formål at fremme den grønne omstilling af luftfarten herunder at sikre 100 procent grøn indenrigsluftfart i 2030.

Dansk Erhverv er enig i behovet for en ambitiøs grøn omstilling af luftfarten og støtter op om målsætningen om 100 procent grøn indenrigsluftfart. Det gør vi, fordi det kan være med til at udvikle luftfarten som en bæredygtig mobilitetsform og sikre, at luftfarten fortsat kan 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 dansk eksporteventyr i form af udviklingen af bæredygtige flybrændstoffer herunder e-fuels, hvilket også kan bidrage til danske arbejdspladser.

Netop derfor stiller vi os meget kritiske over for lovforslagets intention om at kanalisere en stor del af provenuet fra passagerafgiften over i en forhøjelse af ældrechecken i stedet for at accelerere den grønne omstilling. Man skal være mere end almindeligt kreativ for at få øje på, hvordan et sådan tiltag bidrager til grøn omstilling og hjælper klimaet.

Det kan vi som branche ikke bakke op om, og vi opfordrer til, at provenuet tilbageføres en-til-en til grøn omstilling af branchen, mens pengene til en forhøjelse af ældrechecken i stedet findes i råderummet i regeringens 2030-plan.

Samtidig sidder vi som branche tilbage med spørgsmålet om, hvorfor Regeringen fortsætter Klimapartnerskaberne herunder Klimapartnerskabet for Luftfart, når man ikke lytter til anbefalingerne derfra. Klimapartnerskabet for Luftfart har i sommeren 2023 fremlagt et forslag, der omfavnede ambitionerne i regeringsgrundlaget, og som samtidig tog højde for den EU-regulering, der er på vej.

”Pitstop”/evaluering

I *Aftale om Grøn Luftfart* af 15. december 2023 indgået mellem Regeringen (S, V og M) og SF og EL blev der aftalt et ”pitstop” i 2027, hvor passagerafgiftens niveau kan evalueres.

Denne evaluering fremgår ikke af lovforslaget. Vi ser derfor gerne, at denne evaluering skrives eksplicit ind i lovforslaget. Endvidere bør det – ligeledes eksplicit – fremgå af lovforslaget under tilføjelsen om behovet for en evaluering i 2027, at *evalueringen skal se på det fortsatte behov for en national passagerafgift i lyset af relevant EU-lovgivning samt muligheden for at udfase den nationale passagerafgift i takt med indfasningen af de fælleseuropæiske krav til grøn luftfart.*

Konsekvensen af den europæiske lovgivning på området (iblanding af bæredygtige flybrændstoffer under RefuelEU og udfasning af gratiskvoter til luftfarten under ETS) er nemlig, at det vil blive ca. 100 kroner dyrere at flyve inden for EU i 2030, hvorefter prisen stiger løbende i takt med, at kravene til iblanding stiger frem mod 2050. Det vil derfor være naturligt, at pitstoppet ser på muligheden for at udfase den nationale passagerafgift i takt med, at kravene for EU indfases.

Dansk Erhverv har den principielle holdning, at international lovgivning som udgangspunkt altid er at foretrække. Det gælder i særdeleshed, når det kommer til grøn omstilling og luftfart, fordi både klimaforandringer og luftfart er grænseoverskridende. Derfor er EU-regulering den bedste måde at sikre en ambitiøs grøn omstilling samtidig med, at det sker på lige konkurrencevilkår.

Angivelse og opkrævning af betaling

Lovforslagets kapitel 4 angiver et forslag til den månedsvise opgørelse og indberetning af antal solgte og afgiftsbelagte flyrejser. Grundlæggende bygger princippet på, at det enkelte flyselskab hver måned både skal opgøre det fremadrettede salg og de bagudrettede annulleringer af tidligere købte flybilletter. Den herved fremkomne nettoliste indberettes senest den 15. i den efterfølgende måned til told- og skatteforvaltningen.

Dansk Erhverv skal advare mod den foreslåede metode til beregning og indberetning af afgiftspligtige flyrejser, idet den vil indebære betydelig meradministration og økonomiske byrder for både rejsebranchen og luftfartsbranchen. Det gælder både for danske og for udenlandske flyselskaber, som beflyver Danmark.

Vi vil derfor opfordre til, at processen i lovforslaget justeres således, at de løbende indberetninger baseres på afrejse frem for salg. Princippet for opgørelses – og indberetningsmetoden bør altså være, at passagerafgiften på flyrejser indføres på flyrejser solgt og afrejst fra og med 1. januar 2025.

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: lovgivningsogoekonomi@skm.dk

Kopi til iw@skm.dk

Bemærkninger til udkast til lov om passagerafgift – j.nr. 2023-1819

Nærværende høringsvar afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og Dansk Industri Transport.

Indledende bemærkninger

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) bakker op om Danmarks klimamålsætninger. Branchen har en forpligtelse til at kunne levere grønne og bæredygtige flyrejser. Det er essentielt for branchens fremtidsperspektiver og en forudsætning for at kunne levere mobilitet og international tilgængelighed for erhvervslivet og danskerne. Det er en grøn omstilling, som er i gang, og der arbejdes på tværs af brancher på at sikre den fornødne teknologiske udvikling og produktion af bæredygtige brændstoffer.

Omstillingen skal gerne gå hånd i hånd med en sund og bæredygtig økonomi i luftfartsbranchen, så den danske samfundsøkonomi fortsat kan blive understøttet af den tilgængelighed, som dansk luftfart bidrager med.

Luftfart er et internationalt konkurrenceudsat erhverv, og det betyder, at nationale særregler og afgifter vil svække konkurrenceevnen markant. Det er derfor som udgangspunkt en grundregel, at regulering af luftfarten som minimum bør foregå på EU-niveau med henblik på at sikre lige konkurrence mellem landene.

Et særligt hensyn i denne sammenhæng kunne netop være den grønne omstilling. Her har alle EU-lande en fælles klimaambition, som skal løses nationalt i første omgang på grund af den måde, som klimaopgørelserne foretages. Her kunne en passagerafgift på afrejse fra Danmark være motor for at finansiere en grøn og effektiv omstilling af luftfarten i Danmark.

Sådan forholder det sig desværre ikke med den foreslåede passagerafgift, hvor den påtænkte anvendelse af afgiftsprovenuet kun i mindre grad bidrager til reel grøn



omstilling. Her forventes afgiften at finansiere en forhøjet ældrecheck for i omegnen af 600 mio. kr. årligt. De øvrige afgiftsmidler bruges i varierende omfang til reel grøn omstilling af luftfartsbranchen.

For branchen er det svært at se sammenhængen mellem målsætningen om, at passagerafgiften skal finansiere "vejen til grøn luftfart", når over halvdelen af afgiften bruges til ældrechecken. Dansk Luftfart vurderer samlet set, at kun ca. 1/3 af afgiftsprovenuet går til omstilling. Det er ærgerligt, fordi Danmark formentligt forpasser muligheden for at være foregangsland i grøn omstilling af luftfarten.

Vejen til grøn luftfart er bestemt mulig. Det har regeringens klimapartnerskab for luftfart tydeligt og meget konkret anvist i sine anbefalinger til regeringen. Anbefalingerne tog også udgangspunkt i en passagerafgift. Men i modsætning til regeringen, så foreslog branchen at lade hele afgiftsprovenuet finansiere den grønne omstilling af luftfarten. Det vil give langt mere og effektiv grøn omstilling, hvorved passagererne reelt ville bidrage fuldbyrdet til den grønne omstilling og ikke til andre sociale formål.

Regeringen har desværre valgt en mindre ambitiøs vej for omstillingen af luftfarten. BDL anerkender, at der i den politiske aftale for omstilling af luftfarten er afsat midler til for eksempel øget iblanding af bæredygtige flybrændstoffer. Med disse midler kan vi nå et stykke vej, men BDL bemærker dog, at den af klimapartnerskabet anviste vej ville være langt mere omkostningseffektiv og klimavenlig for både passagerer, branchen og samfundet.

Afgiftspligten og den foreslåede opkrævningsmodel (§ 4 og kapitel 4)

Lovforslaget lægger op til en opkrævningsmodel, der konflikter med international praksis på luftfartsområdet, hvor der normalvis afregnes og opgøres afgifter med udgangspunkt pr. fløjet passager. Den foreslåede model vil medføre en væsentlig administrativ byrde for erhvervet, ligesom modellen i praksis kan vise sig at være umulig at administrere for såvel branchen som myndighederne.

BDL opfordrer derfor til, at afregning og opkrævning for afgiften ændres til at tage udgangspunkt i pr. fløjet passager, der rejser på billetter købt fra lovens ikrafttrædelse 1. januar 2025. Der redegøres herfor i det følgende.

Med lovforslagets § 4 lægges op til en administration af afgiften, hvor afgiftspligten indtræder på salgstidspunktet. Det kan til dels være hensigtsmæssigt for at sikre, at det kun er billetter fra og med 1. januar 2025, der omfattes jf. den politi-

ske aftale om vejen til grøn luftfart. Men det bliver dog uhensigtsmæssigt, når luftfartsselskaberne ifølge lovforslaget skal opgøre og afregne afgiften inden for de foreslåede perioder i lovforslagets kapitel 4.

Det er i denne sammenhæng vigtigt at forstå, at passagerers rejsemønstre ændrer sig løbende. Billetter kan ombookes, aflyses eller ændres til en anden destination. Afregning efter salgstidspunkt tager ikke tilstrækkelig højde herfor. Dette hensyn er forsøgt imødekommet med "fradragsforslaget" i lovforslagets § 7, stk. 2. Desværre gemmer sig her endnu en tung administrativ reguleringsmekanisme, som vil være svær at håndtere for erhvervet og tillige have store likviditetsmæssige udfordringer for erhvervet.

Afregning baseret på salgstidspunktet er samtidig ukendt praksis i både europæisk og dansk sammenhæng. Passagerrelaterede lufthavnsafgifter og safety-afgift til staten er alle baseret på fløjne passagerer. Den tidligere passagerafgift i Danmark var i øvrigt også baseret på fløjne passagerer.

Både luftfartsselskaber, som flyver ud af Danmark, og selskaber, som sælger andre flyselskabers billetter ud af Danmark uden nødvendigvis at flyve fra Danmark, vil skulle tilpasse eksisterende afregning til en ny metode. Det vil kræve systemiske ændringer hos alle selskaber i verden, hvilket næppe kan anses at være realistisk.

Det er vigtigt, at afregning af afgifterne følger samme internationale standard, da der er tale om internationale trafik- og billetsamarbejder, som griber ind i hinanden. Afregning af passagerafgiften baseret på fløjne passagerer er i overensstemmelse med industristandard som aftalt mellem verdens luftfartsselskaber, og er derfor også uproblematisk i administrativ henseende. En sådan afregning sikrer ligeledes en korrekt afregning til statskassen, da metoden er kendt og tager udgangspunkt i let konstaterbare, faktiske data, som ikke efterfølgende bliver ændret af utallige årsager.

International Air Transport Association (IATA) arbejder med 12 'best practices' for afgifter og skatter på flybilletter¹. En af de mest centrale principper er, at afgifter skal være transportbaserede; det vil sige baseret på antal fløjne passagerer. IATA redegør også for, hvorfor salgsbaseret basis er uhensigtsmæssig. Det angives endvidere, at mere end 85 pct. af verdens luftfartsafgifter er baseret på fløjne passagerer. Notat kan fremsendes, hvis ønsket.

¹ IATA notat: Best practices for taxes, fees & charges on air tickets"

Samlet set opfordrer BDL på det kraftigste til, at afregningen for afgiften ændres til pr. fløjet passager, der rejser på billetter købt fra lovens ikrafttrædelse 1. januar 2025. Afgiften vil således tilgå statskassen, når passagerer begynder at afrejse på disse billetter. Det vil i en gennemsnitlig betragtning ske inden for 2 måneder fra købstidspunktet for ruteselskaber og op til 4 måneder for charterrejser. Der vil således være tale om, at en mindre tilpasning af regnskabsmæssig karakter.

Booking er ikke tilstrækkeligt defineret (§ 3)

I lovforslagets § 3 og andre steder i forslaget anvendes begrebet "booking". Det er i tillæg til ovenstående bemærkninger vigtigt at være opmærksom på, at en booking er en anmodning om at reservere et sæde på en eller flere flyafgange. Anmodningen går til de enkelte selskaber, som giver en endelig bekræftelse på anmodningen. En booking er således ikke et salg, og det er først ved billetudstedelse, at salget er endelig bekræftet. En booking indeholder ikke nogen form for transaktion og kan ikke henføres til et bestemt selskab. Booking er derfor ikke egnet til en definition af afregningstidspunktet.

Afgiftens størrelse (§ 3 og bilag 1)

Med forslaget følges den landegruppestruktur og det regelsæt, der anvendes i Sverige. Det kan BDL ubetinget tilslutte sig.

Opkrævningsloven (kapitel 9, § 18)

Med § 18 foreslås det at indføre "Lov om passagerafgift på flyrejser" som nr. 32 i Opkrævningslovens bilag 1, liste A. Vi bemærker hertil, at listen har behov for en opdatering, idet listens nr. 20 omhandler "Lov om afgift af visse flyrejser", der er ophørt for år tilbage.

Klagebestemmelse

BDL bemærker, at lovforslaget ikke indeholder et afsnit om luftfartsselskabets mulighed for at indgive klage over myndighedens håndtering af lovens bestemmelser. BDL opfordrer til, at det overvejes indført.

Definitioner af luftfartstekniske begreber

Der kan med fordel tilføjes en definition af lovforslagets forståelse af privatfly og helikopterflyvning, ligesom det bør være mere tydeligt, om privatflyvninger og helikopterflyvninger er omfattet af loven. Lovforslagets bemærkninger er eksempelvis ikke konsekvente om, hvorvidt privatfly falder inden for lovens anvendelsesområde. I de generelle bemærkninger nævnes privatfly ikke, mens bemærkningerne til

§ 1 oplister privatfly særskilt. Det lægges dog til grund, at privatfly er undtaget passagerafgiften uanset vægt og passagerkapacitet, når de ikke anvendes kommercielt.

Herudover bør loven indeholde en definition af, hvad der forstås med en dansk lufthavn. Her kan der tages udgangspunkt i definitionerne i luftfartsloven.

BDL opfordrer Skatteministeriet til at søge inspiration til definitioner i den svenske og norske lovgivning om passagerafgift på luftfarten med henblik på at sikre, at der er den nødvendige overensstemmelse mellem definitioner og omfang. BDL står gerne til rådighed for en teknisk gennemgang af de svenske og norske regelsæt, hvis det ønskes.

Statsfly bidrager ikke til den grønne omstilling

Det bemærkes, at det foreslås, at statsfly ikke er omfattet af passagerafgiften, hvorved denne type statslige flyrejser således ikke bidrager til den grønne omstilling af luftfarten.

Administrative omkostninger for erhvervet er undervurderet

Det fremgår, at de administrative konsekvenser for erhvervslivet vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor disse ikke kvantificeres nærmere. BDL er grundlæggende uenig i den vurdering, idet den fejlagtigt antager, at der findes systemer til håndtering af denne form for afregning af afgifter.

Som tidligere anført er der med den foreslåede model tale om en nyskabelse inden for opkrævninger af afgifter i luftfartsbranchen, og der vil således ikke være nogen luftfartsselskaber, der har it-systemer til at håndtere administrationen. Det må derfor forventes, at samtlige luftfartsselskaber skal udvikle nye it-systemer, der kan specifikt kan håndtere afgiftsopkrævning og -afregning i Danmark. Hertil kommer den ekstra administrative byrde og omkostningerne forbundet med registrering, opgørelse og afkrævning af afgifter i hver afgiftsperiode.

Med BDL's foreslåede afregningsmodel med udgangspunkt i fløjne passagerer vil opkrævning og afregning af afgiften kunne omfattes af eksisterende systemer, hvor den administrative byrde for erhvervet vil være markant mindre.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Af tabelteksten nævnes dyrere billetter for erhvervsrejsende. Her bør fritidsrejsende og så indgå. Dertil nævnes en forventet omsætningsreduktion for luftfartsselskaberne. Efter BDL's opfattelse bør det også fremgå, at især danskbaserede

luftfartsselskabers indtjeningsevne også reduceres, idet al erfaring viser, at man ikke kan skubbe hele afgiften videre til de rejsende. Typisk må luftfartsselskabet absorbere en tredjedel af afgiften selv. Den effekt har størst virkning for selskaber med stor dansk aktivitet.

Omkostninger for stat, kommuner og regioner

Det bør fremgå af bemærkningerne, at passagerafgiften vil medføre øgede omkostninger for rejser foretaget af kommunale, regionale og statslige ansatte. I det sammenfattende skema i afsnit 10 fremgår det, at lovforslaget ikke har nogen negative økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning samt videre drøftelser.

Med venlig hilsen

Mathias Milling
Sekretariatschef, BDL

Karsten Lauritzen
Branchedirektør, DI Transport

HØRINGSSVAR
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

J. nr. 2023-181

Sendt til e-mail:
lovgivningogoekonomi@skm.dk og iw@skm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

8. marts 2024

Hørings svar til Høring over udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Skatteministeriet til *Høring over udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyafrejser*.

Dansk Metal bakker op om Danmarks samlede klimamål. Flere tiltag for grøn omstilling på tværs af brancher og industrier, skal alle bidrage til, at Danmark når CO₂-reduktionsmålet for 2030, 2045 og 2050. Her skal luftbranchen også bidrage.

Der er flere parametre at skrue på for at sikre, at den grønne omstilling af luftfarten opnås. Dansk Metal bakker op om, at flyafgift er en nødvendighed. Det var også et blandt flere af Klimapartnerskabet for Luftfarts anbefalinger til tiltag, som skal være med til at omstille flybranchen.

Med *Aftale om Grøn luftfart i Danmark* er det politisk blevet fastlagt, at en dansk flyafgift skal implementeres. Med lovforslaget, som skal implementere afgiften, er det dog for Dansk Metal afgørende, at modellen for flyafgiften implementeres på et retfærdig og fornuftigt grundlag. Flyafgiften må ikke svække den danske flybranche, stille branchen dårligere i forhold til udlandet og på den bekostning miste danske arbejdspladser.

Flyafgiften skal være med til at bidrage til den grønne omstilling af branchen, hvor udviklingen af grønne brændsler blandt andet er afgørende. Med modellen for den kommende flyafgift må vi dog konstatere, at dette ikke er tilfældet og dette punkt i lovforslaget stiller Dansk Metal sig kritisk overfor. Med afgiftsmodellen skal en flyafgift også være med til at finansiere en forhøjet ældrecheck, som man må konstatere, ikke er med til at fremme den grønne omstilling af flybranchen. Afgiften bør alene gå tilbage til luftfarten og

udviklingen af den grønne omstilling af branchen, herunder blandt andet til udviklingen og produktionen af grønne brændsler til fremtidens luftfart.

Ligeledes mener Dansk Metal, at det er problematisk, at man med flyafgiften får sat en for høj afgift i forhold til omkringliggende landes afgiftsniveau. Dansk Metal havde gerne set, at afgiften var på niveau med fx Tyskland og Sveriges flyafgifter for ikke at forværre konkurrenceevnen med tab af arbejdspladser som følge.

Dansk Metal mener, der i lovforslaget bør være klarhed omkring hvilke typer af fly, der bliver pålagt en flyafgift. Dansk Metal mener, at det kun er rimeligt at alle passagerer og flytyper bidrager til den grønne omstilling af luftfarten. Herunder klarhed og præcisering af, at privatfly og statsfly bør omfattes af en ny flyafgift og dermed også bidrage til den grønne omstilling af luftfarten.

Dansk Metal henviser desuden til Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transports høringsvar, som Dansk Metal bakker op om. Herunder problematikken omkring afgiftspligten og den foreslåede opkrævningsmodel. Dansk Metal vil gerne henstille til, at dette bliver afklaret af ministeriet.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Ida Waagepetersen (IW@skm.dk)
Fra: Alexander Plougmann (ap@drivkraftdanmark.dk)
Titel: Drivkraft Danmark - J.nr. 2023 - 1819 - Høringssvar vedr. Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser
E-mailtitel: Drivkraft Danmark - J.nr. 2023 - 1819 - Høringssvar vedr. Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser (SKM.: 198490)
Sendt: 08-03-2024 12:21

Du får ikke ofte mails fra ap@drivkraftdanmark.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Kære Skatteministeriet

Tak for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende forslag til lov om passagerafgift på flyrejser. Vi bakker op om initiativet til at støtte udviklingen mod lavere emissioner i luftfarten. Men lovforslaget har kun begrænset effekt i forhold til dette mål, når hovedparten af provenuet går til finansiering af en ældrecheck og støtter omlægning af indenrigsluftfarten efter en dråbe-til-dråbe model frem for massebalance. Det er en meget dyr og ineffektiv måde at omstille indenrigsluftfarten, der blot vil understøtte import af SAF fra udlandet, og ikke gøre Danmark til et foregangsland til efterfølgelse.

Derfor opfordrer vi til, at en større del af provenuet målrettes initiativer, der direkte støtter en omstilling af luftfarten. Dette inkluderer investeringer i dansk ekspertise og produktion af VE-flybrændstoffer som e-fuels og lav-aromatiske flybrændstoffer. Det vil sikre, at Danmark kan blive et reelt foregangsland for omstilling af luftfart.

Ved at anvende provenuet til investeringer i produktion af VE-brændstoffer og lavaromatisk flybrændstof, vil Danmark ikke blot bidrage til en grønnere luftfart globalt, men også støtte den opskalering af PtX-produktion, der er behov for jf. kommende EU-krav til luftfart, skibsfart og industri. En sådan tilgang vil være mere i tråd med en langsigtet vision for omstillingen og sikre, at Danmark kan opretholde en førende position i udviklingen mod en mere bæredygtig fremtid.

Vi står til rådighed for en uddybning af ovenstående og deltager også gerne i et møde for en nærmere drøftelse. I begge tilfælde kan undertegnede kontaktes.

Med venlig hilsen

Alexander Plougmann
Energi- og teknikkonsulent

T: +45 3345 6517

M: +45 4412 2424

www.drivkraftdanmark.dk



Drivkraft Danmark

Vi sætter strøm til
den tunge transport

Følg os på: [Twitter](#) og [LinkedIn](#)

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogøkonomi@skm.dk)
Cc: Ida Waagepetersen (IW@skm.dk), Dan Banja (Erhvervsflyvningens sammenslutning (es@es-daa.dk)
Fra: Dan Banja (Erhvervsflyvningens sammenslutning (es@es-daa.dk)
Titel: Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser j.nr. 2023-1819: ES 75-24.
Sendt: 08-03-2024 10:44

Du får ikke ofte mails fra es@es-daa.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

ES 75-24

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over forslag til lov om passagerafgift på flyrejser.

ES noterer sig, at:

- Der er ingen enkelte kommuner eller lufthavne på listen over høringsberettigede – kun KL er nævnt.
- Man fra centralt hold måske har vurderet, at ingen kommuner har en direkte interesse i spørgsmålet om passagerafgifter.
- Vedr. høringslisten havde det nok været hensigtsmæssigt at medtage kommuner, som har direkte interesse i sagen, da KL tilsyneladende ikke har henvendt sig til / inddraget disse kommuner. Flere kommuner, f.eks. Thisted, ejer netop små lufthavne, hvor afgifter kan få en negativ effekt på passagergrundlaget og introduktionen af elfly m.m.
- Det kunne se ud som om, at man i lovforslaget har overset potentialet i de små lufthavne, samt hvordan elfly og andre grønne flyveløsninger vil kunne bidrage, også til udviklingen af landdistrikterne.
- Lovforslaget vedrører luftfartøjer, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg. Man skelner ikke mellem traditionelle fly med motorer, som bruger en eller anden form for almindeligt eller bæredygtigt brændstof og fremtidens elfly. Elfly forventes inden for de kommende år at kunne transportere op til måske 30-40 passagerer.

ES har følgende bemærkninger til lovforslaget:

- "Helt grønne fly og flyruter" bør friholdes for passagerafgifter. Dvs. indenrigsruteflyvning med fly, der bruger 100% grøn brændstof og elfly.
- Fritagelse for passagerafgift kan fremme den grønne transport, ligesom det kan fremme udviklingen af de små lufthavne i Danmark.
- De små lufthavne kan netop bidrage til denne del af den grønne omstilling – og passagerafgifter trækker i den forkerte retning.
- Passagerafgiften er konkurrenceforvridende i forbindelse med statsstøtten til få udvalgte regionale lufthavne.
- Pengene fra passagerafgiften bør alene gå til dansk luftfarts grønne omstilling og ikke deles med en ældrecheck.
- Det er et problem, at der med passagerafgiften ikke ses at være nok penge til at sikre, at producenter har lyst til at gå ind i og understøtte, udvikle og producere de grønne brændstoffer.
- "Ved en kommerciel flyrejse forstås f.eks. rute- og charterflyvninger og enhver anden flytransport af passagerer, som udføres mod betaling". For at drive kommerciel luftfart skal man have en tilladelse, en AOC. Firmaejede forretningsfly kan flyve uden AOC, og kunne tænkes at fylde ledige sæder mod en eller anden form for betaling / kompensation. For at præcisere, hvad en kommerciel flyrejse er, kunne man tilføje, at det er en flyvning, som foretages af et fly registreret i et AOC godkendt selskab.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice-President ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Skatteministeriet
lovgivningoekonomi@skm.dk
med kopi til
Ida Waagepetersen, iw@skm.dk

Dok. 306410
27. februar 2024

Hørings svar vedr. lov om passagerafgift for flyrejser

Forbrugerrådet Tænk har modtaget høring over lovforslag om indførelse af en passagerafgift for flyrejser. Vi har følgende bemærkninger.

Overordnet set støtter vi lovforslaget. Vi havde dog hellere set, at det samlede provenu blev anvendt til at fremme den grønne omstilling af passagertransporten, herunder også forbedrede langdistancetog.

Det uddybes i det følgende.

Klimabelastning af flyrejser

Det er velkendt, at flytransport udgør et væsentligt bidrag til klimabelastningen. Selv om det i dag kun er godt 4 % af det samlede klimaaftryk, er forventningen, at andelen ville stige betragteligt hen over de kommende år, hvis der ikke gøres noget for at sænke sektorens klimetryk, dels pga. et stigende antal flyvninger, dels pga. reduktioner af klimetrykket fra andre sektorer.

Det er med andre ord velbegrundet, at der tages initiativer til at sænke klimetrykket fra passagerflyvning, og selv om branchen selv gør en indsats for at sænke klimabelastningen fra flyrejser, vil dette næppe kunne være tilstrækkeligt, hvis vi ikke samtidig flyver mindre i fremtiden, ikke mindst på de lange distancer. Og her er prisen på flyrejser et af de mest effektive greb, samtidig med at det er i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, således at de der bidrager mest til problemerne, også er de, der betaler mest for den udgift, som de forårsager.

Afgiftens størrelse

De fleste af vores nabolande har allerede indført flyafgifter, og det foreslåede niveau overstiger ikke, hvad man finder i nabolandene. Det er med andre ord ikke specielt ambitiøst. Det fremgår da også af lovforslaget, at det skønnes kun at ville have en begrænset klimamæssig effekt. Forbrugerrådet Tænk skal derfor opfordre til, at afgiften kun betragtes som et første skridt. Der bør også ses på flybranchens fritagelse for energiafgifter og moms.

Hertil kommer den begrænsning, der ligger i, at en passagerafgift begrænser flytrafikken, men ikke fremmer omstilling af flyene til klimavenlige drivmidler, fordi en passagerafgift ikke afhænger af flyenes klimabelastning. Som Klimarådet har gjort opmærksom på, bør Danmark derfor også arbejde for afgifter eller

anden regulering, der mere direkte adresserer såvel den økonomiske favorisering som drivhusgasudledningerne fra fly og dermed mere effektivt tilskynder til grøn omstilling. Dette kunne fx være afgifter på flybrændstof, krav om iblanding af vedvarende energi og betaling for klimaeffekter ud over CO₂.

Det skal endelig bemærkes, at vi finder det velbegrunder, at afgiften er størst ved langdistanceflyvninger, da disse har et markant højere klimaaftryk end kortdistanceflyvninger.

Anvendelse af provenuet

Forbrugerrådet Tænk finder det generelt vigtigt, at grønne afgifter indføres på en socialt afbalanceret måde. Hvad angår en passagerafgift på flyrejser må afgiften heldigvis formodes at vende den tunge ende opad, da højindkomstgruppen flyver forholdsvis mere end lavindkomstgruppen.

Vi finder det bl.a. derfor ikke hensigtsmæssigt, at en del af provenuet fra en passagerafgift anvendes til et helt uvedkommende formål som forhøjelse af ældrechecken. Forskning viser, at de grønne afgifters legitimitet i befolkningen stiger, hvis provenuet fra afgifterne anvendes øremærket til relevante formål, dvs. til at fremme den grønne omstilling af sektoren¹.

Passagerafgiften bør have til formål at få os til at flyve mindre, fordi flere af os i højere grad vælger alternative feriemål og transportformer, og holder flere videomøder. Men de flyrejser, der foretages, skal også have en sænket klimabelastning. Det handler om brændstofferne og om mere effektive flyvninger. Der skal med andre ord spilles på mange tangenter.

Det er derfor også velbegrunder, at en del af provenuet går til at fremme den grønne omstilling i flybranchen. Man kan dog sætte spørgsmålstegn ved, om det er en omstilling af indenrigsflyvningen, som det i den forbindelse giver mest mening at prioritere, i og med at klimetrykket er større på udenrigsflyvningerne, og det i en indenrigssammenhæng ville give mere mening at sikre gode alternativer til flyvning i form af forbedrede og hurtigere togforbindelser.

Selv om Forbrugerrådet Tænk er enig i, at en del af provenuet bør anvendes til at fremme den grønne omstilling af flybranchen, og selv om vi er opmærksomme på regeringens ønske om at Danmark gennem en grønnere indenrigsluftfart kan fremstå som et foregangsland på dette område, mener vi derfor, at den øvrige del af provenuet, snarere end at anvendes til at finansiere ældrechecken, burde anvendes til at fremme mindre klimabelastende alternativer til flyrejser, så som langdistancetog.

Venlig hilsen

Karin Breck
Afdelingschef

Vagn Jelsø
Chefkonsulent

¹ [Full article: Designing air ticket taxes for climate change mitigation: insights from a Swedish valuation study \(tandfonline.com\)](https://tandfonline.com)

Skatteministeriet



Reference j.nr. 2023-1819

Afsendt pr. mail til lovgivningoekonomi@skm.dk med kopi til iw@skm.dk

F&P's hørings svar til lovforslag om passagerafgift på flyrejser

Forsikring & Pension takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lovforslaget om passagerafgift på flyrejser.

F&P finder det positivt og nødvendigt at presse på overfor den grønne omstilling – også i luftfarten. Af samme årsag er vi ærgerlige over, at afgiften ikke går ubeskåret til grønne initiativer.

Forhøjede priser til flyrejser vil påvirke forsikringsbranchens udgifter til rejse- og afbestillingsforsikringer og med al sandsynlighed dermed også prisen på dem.

Med venlig hilsen
Anja Lintrup Sørensen

07.03.2024

F&P
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@fogp.dk
www.fogp.dk

Anja Lintrup Sørensen
Chefkonsulent
Dir. 41919114
als@fogp.dk

Sagsnr. GES-2024-00092
DokID 478979

Brancheorganisation
for forsikringsselskaber
og pensionskasser

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Att. Ida Waagepetersen

Sendt digitalt til: til iw@skm.dk og lovgivningogoekekonomi@skm.dk

08.03.2024

Hørings svar til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser, jf. Skatteministeriets j. nr. 2023 - 1819

FSR – danske revisorer ("FSR") takker for modtagelse af nærværende udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser, som Skatteministeriet har sendt i høring den 9. februar 2024 med høringsfrist den 8. marts 2024.

Vores bemærkning fremgår nedenfor.

Til lovforslagets § 9, stk. 2 – Indbetaling af afgiften

Det fremgår af lovforslagets § 9, stk. 2, at: "*Krav på betaling af afgiften stiftes og forfalder den første dag i den måned, hvor angivelsen i medfør af § 8 skal indgives, og skal indbetales senest samtidig med angivelsesfristens udløb. Angivelsen og betalingen af afgiften sker i øvrigt efter reglerne i opkrævningsloven.*"

Efter FSR's opfattelse synes ordet "stiftes", at være uden betydning for bestemmelsen, når det i øvrigt fremgår af lovforslagets § 9, stk. 2 at "*Angivelse og betaling af afgiften sker i øvrigt efter reglerne i opkrævningsloven*".

Såfremt vores fortolkning er korrekt, skal "stiftes" forstås i relation til opkrævningslovens § 16 a, stk. 3, således, at når angivelsen efter lovforslagets § 8 er sket vil betalingen blive registreret på skattekontoen som et skyldigt beløb.

Til lovforslagets § 13 – Bøder

"Har den registrerede virksomhed ikke rettidigt angivet antallet af solgte eller bookede flybilletter per afgiftskategori, jf. § 8, kan told- og skatteforvaltningen pålægge daglige tvangsbøder, indtil virksomheden har angivet dette.

Stk. 2. Efterkommes en anmodning om oplysninger efter § 12, stk. 3, ikke, kan told- og skatteforvaltningen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, indtil pålægget efterkommes.

Stk. 3. Klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 har ikke opsættende virkning. Klageinstansen kan dog tillægge en klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 opsættende virkning, hvis særlige omstændigheder taler herfor."

FSR – danske revisorer
Slotsholmsgade 1, 4. sal
DK - 1216 København K

Telefon +45 7225 5703
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295



Af forarbejderne til lovforslaget fremgår det:

" 2.1.2.6. Kontrol- og straffebestemmelser

Det foreslås, at der fastsættes sanktioner, der følger systematikken i den øvrige skattelovgivning. Der vil således for overtrædelser af denne lov kunne straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

Desuden fastsættes bestemmelser om kontrol, der ligeledes vil svare til kontrolbestemmelser i den øvrige skattelovgivning."

FSR mener, at pålægges af daglige tvangsbøder, uden forudgående påbud, virker som en voldsom "straf". Lovforslaget indeholder de normale straffebestemmelser, men med en skærpelse af opkrævningslovens § 4 a, hvor der kan ske pålæg af daglige bøder, jf. opkrævningslovens § 18 a, dog kun efter fremsendelse af et påbud.

Med venlig hilsen

Jon Reinhold Jensen
Chefkonsulent, Moms & afgifter



Ministry of Taxation
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK-1402 Copenhagen K
Email: lovgivningssoekonomi@skm.dk
CC: iw@skm.dk

Date 8 March 2024

Subject: Comments from IATA on the draft law on passenger tax – j.nr. 2023-1819

The International Air Transport Association (IATA) represents some 320 airlines or 83% of global air traffic. Our members include airlines which operate services to/from Denmark. We would like to respectfully address the Government of Denmark regarding the draft law on passenger tax, currently under consideration. We understand that this tax will significantly impact the Danish aviation industry.

A key role of IATA is to facilitate the setting of industry standards for its members to facilitate automation, interlining, and industry efficiency. We develop and manage industry standards for passenger and cargo through global traffic conferences that include focused, regional sub-areas. This is all done under a coordinated and member approved governance that solidifies the single voice of our global airline community.

The airline industry has several general concerns with respect to the air passenger tax that we wish to bring to your attention as detailed below.

Best Practices for Taxes, Fees & Charges on Air Tickets is a document prepared by IATA to improve the efficacy of the collection and remittance of Taxes, Fees, and Charges (TFC) in the ticketing process by providing a clear set of best practices and recommendations for national taxation authorities and other charging authorities to consider and to apply. Following these practices will allow for the reduction of the administrative burden and compliance complexities for airlines and will also ensure the accurate and prompt settlement of the relevant TFCs.

The bill proposes a collection model that conflicts with the international practice in the aviation area, where charges are normally settled and calculated on the basis of per passenger flown. The proposed model would result in a significant administrative burden for the industry, while at the same time it would prove itself impossible to administer for both the industry and the authorities.

With effect, one of the key principles is that charges should be transportation-based; that is, based on the number of passengers flown. Following these best practises, IATA strongly supports the industry´s request for the settlement and collection of the tax to be changed, and based on per flown passenger traveling on tickets purchased from the entry into force of the law on January 1, 2025.

The Complexities and Challenges of Sales-Based Taxes on the Airline Industry

Value-based or consumption-based taxes, and Sales Taxes are levied based on the value (as a percentage) of the commercial airfare at the time of ticket sale. The selling carrier is responsible for applying, collecting, and remitting the taxes collected on travel tickets. Unlike many flat-rated TFCs, these value-based and consumption-based taxes are imposed on the selling airline.



IATA firmly holds the view that value-based, or consumption-based taxes, should only be levied on domestic air travel per ICAO policies and OECD international VAT guidelines¹ since the transportation of a passenger on an international flight to a destination outside the borders of one particular country is to be considered an exported service and an extraterritorial activity. In addition to this, travel tickets containing domestic points for the purpose of providing international connectivity should also be zero-rated, under the scope of VAT regimes, since the supply and service of air transportation are not exclusively consumed and delivered within the territorial borders of nations.

Furthermore, value-based, or consumption-based taxes, are to be remitted to the authorities within a time-limited period (generally monthly or quarterly) of ticket sale. In situations where cancellations (or reissuances due to changed itineraries) occur and taxes are refunded to passengers, but the collected funds have already been remitted to the authorities, a cash-flow problem for airlines is generated.

Due to the complexities involved, it is crucial and of mutual interest of governments/authorities and airlines to ensure that the application rules of TFCs are simple and clear. These complexities could be significantly alleviated by governments converting any 'sales' based TFCs to a 'transport' basis, meaning that the TFC would be remitted to the tax authority only once the service has been consumed, i.e., when the passenger has been transported.

Many flat-rated TFCs are directly related to specific flight segments (for example to a specific passenger departure or arrival that is part of the travel ticket) and are required to be remitted by the airlines operating those flight segments. These TFCs are generally due to be remitted by the transporting (operating) airline after the passenger's date of travel. Since some 87% of TFC remittances, globally, are based on the TFC amounts in effect on the actual date of transportation, this means that having all TFCs be applied on a transport basis is achievable.

For collection and remittance processes to run smoothly, and for governments and authorities to receive the correct amount of TFCs, IATA strongly recommends that governments and authorities align themselves to the following best practices:

- All TFCs should be transport-based
- TFCs should always be implemented with a future effective date
- The introduction of, or changes to, TFCs should be notified in advance
- TFC application rules should follow industry standards
- There should be no Tax on, or within, a Tax
- Exemptions from TFCs should follow industry standards
- The refund of, previously remitted, sales-based TFCs should not be the responsibility of airlines
- TFCs should respect standard billing processes
- Standard payment/remittance processes should be considered
- A dispute period should be allowed
- A Waiver of interest/penalties should be allowed
- Minimum data retention requirements should be clear and aligned with existing legislation

¹ <https://www.oecd.org/tax/consumption/>



We attach herein as Appendix the Best Practises for Taxes, Fees & Charges on Air Ticket.

IATA would be happy to schedule a call with you to provide the necessary details on the information contained herein and to discuss these important matters in greater detail.

Based on the above we request a re-consideration of your current proposal, and we respectfully look forward to your positive feedback regarding the above concerns and requests.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Catrin Mattsson", with a long horizontal flourish extending to the right.

Catrin Mattsson
Area Manager
Nordic & Baltic
IATA



BEST PRACTICES FOR TAXES, FEES & CHARGES ON AIR TICKETS

Airline Industry
Recommended Processes
for Taxes and Charges & the
Role of Governments and
Authorities





Table of Contents

Table of Contents	2
1. Introduction to IATA	3
2. Understanding the concepts and terminology of ticket Taxes, Fees and Charges (TFCs)	6
3. Airlines' role in the process (Collection & Remittance)	7
4.0 Best practices	9
4.1 All TFCs should be transport-based	10
4.2 TFCs should always be implemented with a future effective date	11
4.3 The introduction of, or changes to, TFCs should be notified in advance	11
4.4 TFC application rules should follow industry standards	12
4.5 There should be no Tax on, or within, a Tax	12
4.6 Exemptions from TFCs should follow industry standards	12
4.7 The refund of sales-based TFCs, previously remitted, should not be the responsibility of airlines	13
4.8 TFCs should respect standard billing processes	14
4.9 Standard payment/remittance process should be considered.....	15
4.10 A dispute period should be allowed.....	15
4.11 A Waiver of interest/penalties should be allowed.....	15
4.12 Minimum data retention requirements should be clear and aligned with existing legislation	16
5 Check List	16
<i>This table lists the 12 best practice areas and provides a simple check list of the conditions for governments and authorities to follow.....</i>	<i>16</i>



1. Introduction to IATA

Background and Overview

Founded in 1945, the International Air Transport Association (IATA) is the trade association for the world's airlines. Our 290 plus members comprise 83% of total air traffic. We support many areas of aviation activity and help formulate industry policy on critical aviation issues. We improve understanding of the air transport industry among decision makers and increase awareness of the benefits that aviation brings to national and global economies.

A key role of IATA is to facilitate the setting of industry standards for its members to facilitate automation, interlining, and industry efficiency. We develop and manage industry standards for passenger and cargo through global traffic conferences that include focused, regional sub-areas. This is all done under a coordinated and member approved governance that solidifies the single voice of our global airline community.

This document has been prepared by IATA to improve the efficacy of the collection and remittance of Taxes, Fees, and Charges (TFC) in the ticketing process by providing a clear set of best practices and recommendations for national taxation authorities and other charging authorities to consider and to apply. Following these practices will not only reduce the administrative burden and compliance complexities for airlines but it will also ensure the accurate and prompt settlement of the relevant TFCs. This guidance has long been overdue as airlines' systems are unable to technically cope with certain rules imposed by governments and authorities.

IATA was requested to develop these best practices to allow essential harmonization of parameters for new and existing TFCs and, therefore, to contain the changes required to individual airlines systems to support collection. Since the 1980s, requests on the airline industry to collect TFCs has increased from less than USD 1 billion to more than USD 64 billion today. The impact of this is a huge cost burden on airlines both, in terms of staff and systems.





TFCs imposed on passengers by governments or other charging authorities may reduce the demand for air travel. As such, IATA urges great caution before any government or authority considers implementing a new TFC. IATA's [Smarter Regulation](#) initiatives seek to promote partnerships with governments that result in clearly defined, and measurable, policy objectives, in the least burdensome way.

IATA strongly recommends that a consultation process occur with the airline community for any proposed TFC or modification to a TFC. The consultation process should consider elements such as transparency and non-discriminatory practices in the implementation of fees and charges as defined in Doc 9082¹ of the International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO has expressed concern that the proliferation of TFCs on air transport has created a negative economic impact on the sustainable development of air transport and on the protection of the customer. ICAO's Air Transportation Conference (ATConf)² has stated that the proliferation of TFCs goes beyond the current scope of ICAO policies on taxation of international air transport, as contained in Doc 8632³. The ATConf has also noted that ICAO Contracting States should undertake these policies to reduce to the fullest practicable extent, and make plans to eliminate, as soon as its economic conditions permit, all forms of taxation on the sale and use of international air transport, including such taxes for services which are not required for international air civil aviation or which may discriminate against it⁴.

Should a government or relevant authority decide to continue with the setting or revision of a TFC, having fully explored the consultative requirements, they are invited to follow the best practices in this Document to ensure improvements in efficiency for all parties and to expedite remittance. The best practices cover twelve (12) main areas:

1. All TFCs should be transport-based
2. TFCs should always be implemented with a future effective date
3. The introduction of, or changes to, TFCs should be notified in advance
4. TFC application rules should follow industry standards
5. There should be no tax on, or within, a tax
6. Exemptions from TFCs should follow industry standards
7. The refunds of, previously remitted, sales-based TFCs should not be the responsibility of airlines
8. TFCs should respect standard billing processes (differentiate between taxes and charges)
9. Standard payment/remittance processes should be respected
10. A dispute period should be allowed
11. A waiver of interest/penalties should be allowed
12. Minimum data retention requirements should be clear and aligned with legislation

¹ ICAO (2012), ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, Ninth Edition – 2012, ICAO, Montreal, https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf

² ICAO (2013), Worldwide Air Transport Conference (ATCONF), Sixth Meeting- 21 March 2013, ICAO, Montreal, https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/FinalReport/ATConf6_wp104-2-6_en.pdf

³ ICAO (2000), ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport, Third Edition – 2000, ICAO, Montreal, https://www.icao.int/publications/Documents/8632_3ed_en.pdf

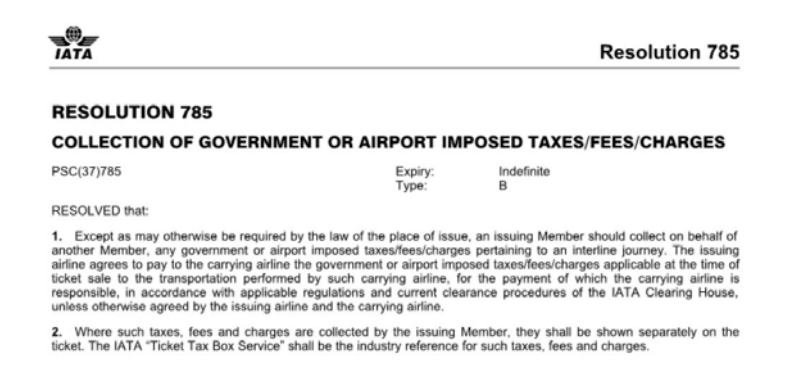
⁴ ICAO (2013), Worldwide Air Transport Conference (ATCONF), Sixth Meeting- 21 March 2013, ICAO, Montreal, https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/FinalReport/ATConf6_wp104-2-6_en.pdf, Pg. 3



Ticket Tax Box Service (TTBS) and IATA Resolution 785

The Ticket Tax Box Service (TTBS) was established by IATA in response to the growing need for airlines to collect TFCs through automated ticketing systems. It is the official reference for passenger imposed, TFCs, based on IATA Passenger Resolution 785. Resolution 785, which is one of the hundreds of IATA standard setting guidelines for passenger matters, establishes a simple and coordinated mechanism for the administrative handling of TFCs.

Since the 1990s, the TTBS has become the airline industry's recognized reference repository for TFCs, which take the form of two (2) character codes representing individual TFCs, across the globe. These two (2) character codes are used by airline ticketing systems to apply TFC amounts on passenger air travel tickets according to the parameters established for each TFC and by each jurisdiction and/or charging authority. The TTBS publishes and distributes the parameters governing each TFC under the guidance of its airline members, who are continuously engaged with local authorities.



2. Understanding the concepts and terminology of ticket Taxes, Fees and Charges (TFCs)

There are important distinctions between taxes, fees, and charges, as briefly described below.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) Council describes the distinction between a tax and a charge as follows (ICAO Doc. 9082, Foreword, 9th Edition):

- *As considered by the Council, a **charge** is a levy that is designed and applied specifically to recover the costs of providing facilities and services for civil aviation, and a **tax** is a levy that is designed to raise national or local government revenues, which are generally not applied to civil aviation in their entirety or on a cost-specific basis.*
- *Aside from the ICAO definitions above, it is important to note that taxes are generally imposed by means of an act of the legislature in each jurisdiction, whereas charges or **fees** are generally negotiated in commercial agreements between airlines and airport authorities/operators. These differences can have important implications for how taxes vs. fees/charges are included on the ticket and how they are disclosed to the passenger, amongst other considerations and which are elaborated on in this document.*

The three terms are often confused by industry stakeholders and charging authorities. Industry representatives also sometimes refer to these levies as "ticket taxes"; however, this is a simplified reference to all TFC listings in IATA's TTBS.

It is important to note that, while the option to collect TFCs at the point of ticket sale exists for passenger facilitation and simplification purposes, IATA does not support the concept of levying governmental taxes on air tickets.



Airline Interlining

Globalization changed airline markets with the travelling public demanding increased worldwide connectivity. To meet these needs, the airline industry introduced the concept of interlining in the 1940s and 1950s. Interlining allows one airline to act as a selling agent on behalf of another airline. Under this model, the selling airline offers air transportation services on behalf of another airline that operates such services and can offer a journey to the customer that involves multiple airlines and multiple airline networks. This practice has given consumers more options for affordable air travel, even between very distant geographic points that require connections between more than one airline, from origin to destination, and with the benefit of a single travel ticket (interline ticket), paid for in one currency.

3. Airlines' role in the process (Collection & Remittance)

Airlines are fully responsible for compliance with tax laws in the jurisdictions to/from which they operate, which includes the remittance of collected TFCs.

With respect to passenger-based TFCs, it is important to note that these are generally indirect taxes, meaning that while the TFC amounts levied are to be paid by the passenger, the legal obligation rests on a second party (the airline) to collect and remit the appropriate amount to the responsible local authority. Airlines must ensure that the price paid by the passenger allows them to remit the collected TFC to the authority.

Only TFCs that are levied on a per passenger basis can be assigned a unique two-digit code by IATA's TTBS allowing such TFCs to be collected from passengers at the time of ticket purchase and to be identified separately on tickets for industry reporting, reconciliation, and remittance processes. The airline industry has invested substantial amounts since the 1980s to support and maintain the accurate and automated collection of TFCs in a constantly changing legislative environment, across more than two hundred jurisdictions.

Generally, there are two types of per passenger TFCs: sales-based and transport-based.

- Sales-based TFCs: These are commonly expressed as a percentage of the value of the airfare. The airfare is the airline revenue portion of a travel ticket, and does not include any of the additional, government and airport-imposed fees and charges. In a limited number of jurisdictions, sales-based TFCs are sometimes expressed as fixed amounts, and either, imposed on each ticket sale transaction or, imposed on each departure and/or arrival involving the consumption of a flight service on a travel ticket in such jurisdictions. Sales-based TFCs are remitted *after the closure of the sale/reporting period* defined by the competent authorities.
- Transport-based TFCs: These are expressed as fixed amounts that are to be paid per passenger, either, when departing or arriving at an airport facility or for the use of a flight service by a passenger doing one of the two (2) aforesaid actions, which can also include a transfer or a transit. Transport-based TFCs are typically inherent to the funding of aviation related activities either by public, private, or mixed public/private agencies. Transport-based TFCs are remitted *after the passenger has traveled*.



The Complexities and Challenges of Sales-Based Taxes on the Airline Industry

Value-based or consumption-based taxes, and Sales Taxes are levied based on the value (as a percentage) of the commercial airfare at the time of ticket sale. The selling carrier is responsible for applying, collecting, and remitting the taxes collected on travel tickets. Unlike many flat-rated TFCs, these value-based and consumption-based taxes are imposed on the selling airline.

IATA firmly holds the view that value-based, or consumption-based taxes, should only be levied on domestic air travel per ICAO policies and OECD international VAT guidelines (<https://www.oecd.org/tax/consumption/>) since the transportation of a passenger on an international flight to a destination outside the borders of one particular country is to be considered an exported service and an extraterritorial activity. In addition to this, travel tickets containing domestic points for the purpose of providing international connectivity should also be zero-rated, under the scope of VAT regimes, since the supply and service of air transportation are not exclusively consumed and delivered within the territorial borders of nations.

Furthermore, value-based, or consumption-based taxes, are to be remitted to the authorities within a time-limited period (generally monthly or quarterly) of ticket sale. In situations where cancellations (or reissuances due to changed itineraries) occur and taxes are refunded to passengers, but the collected funds have already been remitted to the authorities, a cash-flow problem for airlines is generated.

Due to the complexities involved, it is crucial and of mutual interest, for both governments/authorities and airlines, to ensure that the application rules of TFCs are simple and clear. These complexities could be significantly alleviated by governments converting any 'sales' based TFCs to a 'transport' basis, meaning that the TFC would be remitted to the tax authority only once the service has been consumed, i.e., when the passenger has been transported.

Many flat-rated TFCs are directly related to specific flight segments (for example to a specific passenger departure or arrival that is part of the travel ticket) and are required to be remitted by the airlines operating those flight segments. These TFCs are generally due to be remitted by the transporting (operating) airline after the passenger's date of travel. Since some 87% of TFC remittances, globally, are based on the TFC amounts in effect on the actual date of transportation, this means that having all TFCs be applied on a transport basis is achievable.

4. Best practices





For collection and remittance processes to run smoothly, and for governments and authorities to receive the correct amount of TFCs, IATA strongly recommends that governments and authorities align themselves to the following best practices.

4.1 All TFCs should be transport-based

Of the TFCs worldwide, 87% are due to taxing/charging authorities after a passenger has been transported. Such TFCs do not include value-based/consumption-based, and other sales-based, taxes, which are due to taxing authorities upon the sale of travel tickets. The remittance to taxing/charging authorities of TFCs, after a passenger has been transported, is the most practical and accurate mechanism for airlines and authorities to monitor and track the flow of TFC amounts for purposes of reporting, billing, reconciliation.

Remittance of the TFC amounts collected from passengers to the taxing/charging authorities can be done through either,

- i) a self-declaration process whereby airlines complete a form reporting the number of passengers carried over a determined period and the amount of TFCs collected (this is usually the case for transport based TFCs); or,
- ii) the use of passenger manifests that are transmitted to charging authorities issuing invoices (this is usually the case for charges that are invoiced by airports). Standard application rules are required accurate invoicing when such invoicing is based on passenger manifests. See section 4.4 and 4.6, of this document, for details.

Remitting TFCs after the transport of passengers (for non-sales based TFCs) reduces the administrative burden on both, airlines, and the authorities. It is strongly recommended that TFC remittance be structured to allow airlines to pay governments and authorities only after the passenger has been transported (i.e., on a transport basis versus sales basis). Such practice avoids administrative complexities for governments, authorities, and airlines, such as declaratory amendments for the netting of remittances and/or the refunding of previously remitted TFC amounts.

As previously mentioned, substantial investments have been made by the airline industry in the processing and handling of TFCs. This work starts with the automation of TFC parameters after their official publication to ensure that the hundreds of scenarios mandated across jurisdictions are accurately implemented in airline ticketing and accounting systems and with minimal manual intervention. Once TFCs are implemented through automated data formatting procedures, they are applied on tickets; later consumed when passengers use their tickets for air transportation; reconciled to determine the appropriate party (selling or transporting airline) with the remitting liability; and finally, declared and remitted to the competent authorities. Therefore, supporting this ecosystem requires continuous investments in technical enhancements by the airline industry. Governments and authorities are therefore urged to:

- simplify TFC application (section 4.4) and exemption (section 4.6) parameters to reduce both, the technical enhancements required, and the consequent expenses incurred by the airline industry for these; and
- work collaboratively with the airline industry prior to the implementation of TFCs to ensure that the automated ecosystem can accurately and transparently support official guidelines and their application, collection, reconciliation, declaration, and remittance.

In the same manner, the automated TFC ecosystem can be simplified by a standard imposition of TFCs on a transport basis. Sales-based TFCs, today, must be remitted to the competent authorities in the same period of ticket sale, while the consumption of the air transportation services corresponding to such tickets is valid for one or more years. This generates a high probability of passengers requesting modifications of travel tickets or not using them at all; giving rise to complex technical adaptations to monitor collected, sales-based amounts, throughout the "life-cycle" of tickets (from original sale to final sale- if modified, and to final use, or refunding) in the automated ecosystem. This could be simplified if the practice of remitting sales-based taxes were harmonized with the current standard and logic applied to transport-based TFCs- remittance based on the consumption of air transportation services.



4.2 TFCs should always be implemented with a future effective date

TFC implementation, together with amendments to existing TFCs, should consider the importance of the relevant effective date. For example, governments and authorities should consider that TFC amounts, and conditions, are effective on a prospective 1) sale date, and 2) transport date. This effectively means that no TFC should be payable for tickets sold before the date of implementation of the TFC.

It is important to acknowledge that the effective date of sale can be different from the effective date of transport for TFC amounts and conditions. As ticketing systems are technically capable of selling tickets one year or more in advance of the date of transport, IATA and its global membership urge governments and authorities for TFC mandates to take effect with a prolonged lead time. This is essential to avoid airlines having to carry the unjust burden of paying TFC amounts to governments/authorities for tickets that were sold before the consumption date of flight services and where, consequently, no TFCs amounts would have been collected. This would be in line with the standard collection and remittance expectation set forth by governments for public infrastructure, user fees.

4.3 The introduction of, or changes to, TFCs should be notified in advance

Any new TFCs or amendments to existing TFCs should be shared with the airline industry as quickly as possible and well in advance of them coming into effect. This is of utmost importance to allow enough time to make the necessary changes and adaptations in the underlying collection and remittance automation process. As an indication, the International Civil Aviation Organization (ICAO) recommends a minimum of 4 (four) months prenotification (ICAO Doc 9082 (ninth edition) paragraphs 17 to 22 of Section I refer to). As such, governments, and authorities within their borders, should observe this minimum lead time. It further outlines the need to provide users with an opportunity to consult with the provider or the competent entity based on transparent and appropriate information, as well as to submit their views by way of public consultation.

This document informs that any effective date with insufficient lead time will generate technical and administrative difficulties, and it is the objective of the airline industry to be compliant with the guidelines set forth by mandate and legislative intent. Finally, any TFC changes or implementations with retroactive effect cannot be accepted in accordance with consumer rights guidelines across jurisdictions. Therefore, IATA strongly recommends that TFC changes or implementations be announced at least 4 (four) months in advance and that such announcements be socialized with IATA at the following address: ttbs@iata.org

4.4 TFC application rules should follow industry standards

IATA strongly recommends that TFC application rules be based on standard criteria per:

- Departing passengers
- Arriving passengers
- A clear distinction between transit passenger and transfer passenger conditions, e.g.
 - Passengers transiting through an airport arriving on one aircraft and departing on the same aircraft and/or continuing travel on a different aircraft of the same airline when the flight number does not change and the scheduled destination of the flight number is in a place other than the place where the flight originated; or,
 - Passengers transferring at an airport and continuing travel on another flight number and aircraft on the same airline (online transfer), or on another airline (interline transfer), and departing from that airport within a stipulated amount of time as mandated, e.g., 24 hours

4.5 There should be no Tax on, or within, a Tax

Fees and charges collected and/or remitted on a travel ticket, by an airline, should not form part of the transaction value for the calculation of sales-based taxes. Airlines act solely as collectors of various airport and government levied fees and charges on passengers and remit the same to the relevant authorities in various jurisdictions. Fees and charges are included on the ticket simply for efficiency and ease of operations and do not constitute airline revenue. Many of these flat rated, fees and charges, are already inclusive of consumption and value-based taxes, so an imposition of sale-based taxes in ticketing transactions could generate a double imposition on consumers. Under these circumstances, airlines, also, cannot claim input credits. Therefore, IATA strongly recommends against the practice of sales-based taxes on fees and charges to avoid administrative complexities and a negative financial impact to airlines and consumers.

4.6 Exemptions from TFCs should follow industry standards

Each TFC parameter should clearly adhere to standard passenger exemption categories, i.e.:

- Infants below the age of 2 years, not occupying a seat, or "all infants under 2," whether occupying or not occupying a seat. Note that the airline industry standard for infants is for persons under the age of 2 years. The non-standard implementation of any other ages presents technical challenges in airline ticketing systems.
- Children under the age of 12 years. Note that the airline industry standard for children is for persons under the age of 12 years. The non-standard implementation of any other ages presents technical challenges in airline ticketing systems.
- Transit passengers arriving/departing on the same aircraft or on a contiguous arrival and departure on the same airline, and on the same flight number, when a different aircraft is used for the continuation of the same flight operation, from the same airport.
- Transfer passengers continuing their journey within a mandated amount of time, e.g., 24 hours, etc.
 - Transfer: a change of aircraft and flight number between an arriving flight and a departing flight recorded on the same travel ticket. Note that a transfer may also occur between two airports in the same city or nation per the parameters governing TFCs in each country.
 - Online transfer: between two flights of the same airline
 - Interline transfer: between two flights of different airlines
- Airline crew on duty (both, on operational duty, or those flying between the domicile of an aviation worker or the domicile or operational base of an aviation firm and the place of commencement of a flight operation on which the aviation worker is being positioned to begin operational duties- known as *deadhead crew* in the airline industry).

- Non-revenue or “free” tickets (clear guidelines for the conditions under which an exemption can be granted for this category of tickets)
 - Personal and/or business travel
 - Mileage/loyalty award travel (full redemption of passenger miles and/or points when no cash consideration is paid)
- Airline staff on official duty - clear guidelines for the conditions under which an exemption can be granted for this category of tickets are required.

Any exemptions which cannot be identified in automated ticketing processes will require passengers to request refunds of TFCs paid at ticketing from the taxing/charging authority. Such exemptions include, for example: nationality, residency, work permit status. Governments and authorities are encouraged to simplify the application guidelines to accurately collect TFCs through automated ticketing systems. This will also mitigate administrative burdens for all parties because it will generate more precision in reporting and declarations.

4.7 The refund of, previously remitted, sales-based TFCs should not be the responsibility of airlines

When sales-based TFCs cannot be avoided (see 4.1 above), the standard refunding guidelines for passenger air transportation should be as follows:

- for sales-based taxes:
 - Partially unused tickets - where passengers have been transported on one or more flights, but not all the flights on the air transportation ticket have been consumed, the refund to passengers should be prorated according to the value of the unused flight portions (applicable to percentage-based taxation). The recoverable amount from governments and authorities, by airlines, should be equivalent to the prorated amount (applicable to percentage-based taxation) that is paid back to passengers.
 - Fully unused tickets - where none of the flights on an air transportation ticket have been consumed, a full refund of sales taxes is due to passengers, and the recoverable amount from governments and authorities, by airlines, should be equivalent to the full amount that is paid back to passengers.

The refunding of sales-based taxes causes serious problems since taxes are no longer in the possession of airlines and have already been remitted to governments and authorities after ticket sales. Furthermore, the technical adaptations required to comply with the administrative and transactional processing of the refunds for sales taxes, in ticketing and accounting/reporting systems, generates complexities and burdens for both, airlines and governments/authorities. For simplification, once again, it is recommended that passenger imposed TFCs be implemented on a transport basis.

Governments and authorities should not introduce statutory limitations for the maximum time in which airlines are permitted to request the payback/refunding of sales-based taxes for air transportation since it is possible for passengers to purchase air tickets for future travel and to make changes to these for several years into the future as well. The mitigation of such statutory limitations would be in line with the varying consumer protection laws across jurisdictions.

Airlines should also be given the option to offset their TFC refunds to passengers by deducting such refunds from current and future TFC remittances to governments and authorities. This should be permitted without burdening airlines with the additional requirement to amend prior declarations since current declarations would be reflective and comprehensive of the consecutive filing periods that have already been processed, accepted, and audited. In the case where airlines are unable to offset TFC refunds to passengers against current and future remittances, airline refund requests should be processed without delay and without any, unreasonable administrative burdens.

4.8 TFCs should respect standard billing processes

Billing processes for taxes need to be based on:

- Automated data input process (a must) with no manual submissions allowed.
- Periodic data provided by airlines from their systems and that is transparent for governments and authorities.

Billing processes for fees and charges need to take into consideration:

- Formal documentation made available in a timely way to the airlines
- Standardization of electronic billing allowing transparency for airlines and authorities to assess the correctness for the individual event generating a fee or charge liability and containing the individual fees or charges levied per event, i.e., a passenger departure, arrival, transfer, transit, etc.

Self-declaration mechanisms by airlines, using industry standard data elements collected through airline systems, are also commonly accepted by governments and authorities for TFCs, and they can easily be compared with operational, passenger manifest numbers - in the case of fees and charges, and with automated sales data compiled by airlines - in the case of taxes.



4.9 Standard payment/remittance processes should be considered

Payment/remittance processes need to take into consideration for TFCs:

- Single currency payments for accuracy and transparency.
- Only on a transport basis. No mixed sale/transport basis. For value-based or consumption-based taxes, as a universal rule and standard, governments and authorities should consider that a consumption liability is generated when a passenger is transported as if though a passenger was expected to pay a TFC amount at the actual time when the air transportation is used.

4.10 A dispute period should be allowed

The TFC ecosystem involves several stakeholders, including selling and operating airlines, governments, charging authorities, and their respective reporting, reconciliation, and accounting platform providers. This can result in apparent financial differences between stakeholder systems, even when significant, private, and public investments are made to improve the quality of data exchange in the TFC ecosystem. Therefore, it is recommended that a minimum dispute period of 180 days be allowed when airlines disagree with the invoicing or billing issued by governments and authorities and when there are discrepancies between airline, self-declared figures, and the expected billing or invoicing amounts of governments and charging authorities. Such a standardization of an established dispute period will allow airlines as well as governments and charging authorities to benefit from efficiencies in the TFC cycle, and this can also help to remedy some of the uncertainties that have historically occupied administrative processes.

4.11 A Waiver of interest/penalties should be allowed

In the case of unintentional mistakes in reporting and remittance processes, governments and authorities should allow for a waiver of interest and penalties. As mentioned in section 4.10, the airline industry makes significant efforts and investments to ensure the utmost level of accuracy and precision in the quality of data exchange solutions for TFCs with governments and authorities, and self-declaration mechanisms are commonly accepted from the airline industry for this reason. Interest and penalties for the airline industry are, therefore, counterproductive, because they reduce the ability of airlines, which operate with low profit margins, to further invest in enhancements for TFC management solutions.

4.12 Minimum data retention requirements should be clear and aligned with existing legislation

Governments and authorities should provide clear guidance regarding requirements for airlines to maintain supporting files and documents for passenger ticketing information, including the framework for data storage, security, and periods of retention in case of audits. As previously mentioned, the airline industry has universally accepted, electronic documents, that include standard information about the air transporter, the air transportation service, and the user of air transportation. The digitalization of such information, using the standard electronic format of the airline industry, generates an optimal data trail and verification mechanism for fiscal authorities, globally.

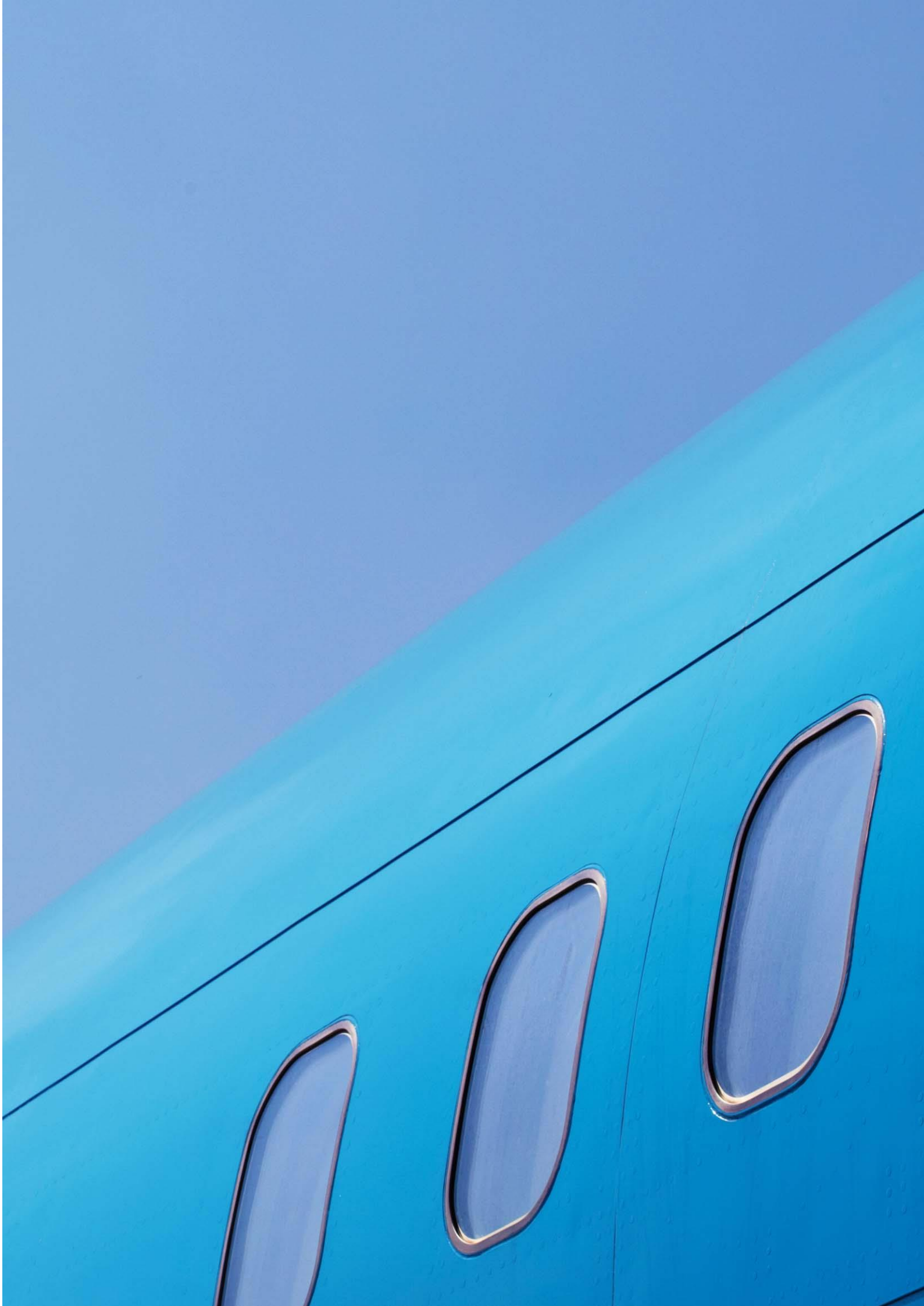
Privacy and consumer data protection legislation is in place in many jurisdictions will limit the information that can be archived and presented to governments and authorities for the refunding of previously remitted TFC amounts. Therefore, any documentary requirements for the refunding of TFCs should be harmonious with policies governing the protection of consumer data.

5 Check List

This table lists the 12 best practice areas and provides a simple check list of the conditions for governments and authorities to follow.

4.1 All TFCs should be transport-based	TFCs to be implemented on a transport basis with an expectation for remittance after passengers have consumed air transportation services versus when tickets are sold.
4.2 TFCs should always be implemented with a future effective date	TFCs to have a clear effective date accounting for both the sale and travel date of implementation. Modification to amounts and applicability for a future, travel effective date, should also be clearly published in official documents for accurate remittance.
4.3 The introduction of, or changes to, TFCs should be notified in advance	At least four (4) months advance notification for the introduction and amendments of TFCs to give the airline industry enough time to make technical adjustments in the automated TFC ecosystem - from implementation to collection, reconciliation, declaration, and remittance.
4.4 TFC application rules should follow industry standards	TFCs should be implemented per passenger and on a per departure or per arrival basis.
4.5 There should be no tax on or within a Tax	TFCs should be implemented without VAT/GST, etc., as these are not airline revenue and airlines act only as facilitators in the collection of these amounts from passengers through their ticketing systems. Many TFCs are also set by authorities as VAT/GST inclusive, so a double imposition on consumer must also be avoided.
4.6 Exemptions from TFCs should follow industry standards	Categories of exemptions should be standardized according to the universally accepted and used guidelines covering passengers and other conditions in the TFC automated ecosystem.

<p>4.7 The refund of, previously remitted, sales-based TFCs should not be the responsibility of airlines</p>	<p>TFCs should have standard guidelines and processes for the refundability of percentage-based and fixed amount, sales-based TFCs on both partially unused and fully unused tickets.</p>
<p>4.8 TFCs should respect standard billing processes (differentiate between taxes and charges)</p>	<p>Billing processes for TFCs should be automated with periodic data exchanges for taxes based on ticket sale volume, and for fees and charges, based on recorded passenger departures, arrivals, transits, and transfers during a given period, i.e., monthly, quarterly, annual, etc.</p>
<p>4.9 Standard payment/remittance processes should be respected</p>	<p>TFC payment and remittance processes should be standardized and automated for all airlines in each jurisdiction. Payment and remittance should only be expected in the currency of the taxing/charging jurisdiction and after the consumption of air transportation services.</p>
<p>4.10 A dispute period should be allowed</p>	<p>A minimum dispute period of 180 days should be allowed when the airline disagrees with the invoice or billing issued by the authorities.</p>
<p>4.11 A waiver of interest/penalties should be allowed</p>	<p>In case of unintentional mistakes, governments and authorities should allow for a waiver of interest and penalties.</p>
<p>4.12 Minimum data retention requirements should be clear and aligned with existing legislation</p>	<p>Governments and authorities should provide clear guidance, aligned with any existing privacy and consumer data protection legislation, regarding requirements for airlines to maintain supporting files and documents, including the framework for data storage, security, and periods of retention in case of audits.</p>





Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Via mail til: lovgivningoekonomi@skm.dk
Kopi: IW@skm.dk

Den 8. marts 2024
J.nr. 2023-1819

Vedr: Høring over udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser

På vegne af Rejsearrangører i Danmark, RID, skal jeg indledningsvis takke for muligheden for at tilkendegive vores synspunkter til udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser. Som brancheorganisation for arrangører af ferierejser med fly er dette af indlysende grunde et tema, som har stor bevågenhed i RID og hos vores medlemmer.

Resumé

Lovforslaget bygger på tre kardinalpunkter, som er fastlagt i den politiske aftale af 15. december 2023:

- *Afgiftspligten påhviler flyrejser, som sælges fra og med 1. januar 2025*
- *Passagerafgiften indføres trinvist frem mod 2030, hvor den er fuldt indfaset*
- *Passagerafgiften gradueres/differentieres afhængig af flyrejsens længde.*

Vi finder de tre grundlæggende principper rimelige og retfærdige.

Til gengæld vurderer vi, at den foreslåede metode til beregning og indberetning af afgiftspligtige flyrejser vil indebære betydelig meradministration og økonomiske byrder for både rejsebranchen og luftfartsbranchen. Både for danske og for udenlandske flyselskaber, som beflyver Danmark.

I stedet anbefaler vi en forenklet opgørelses- og indberetningsmetode, som bygger på følgende princip:

Passagerafgiften på flyrejser indføres på flyrejser solgt og afrejst fra og med 1. januar 2025.

Det er RIDs vurdering, at ændringen af opgørelses- og indberetningsmetoden, udover en påkrævet administrativ forenkling, vil generere et højere provenu i de tilfælde, hvor salget finder sted i ét år og afrejse i det efterfølgende.

Generelle bemærkninger vedrørende passagerafgiften

Bæredygtighed og grøn omstilling står højt på RIDs dagsorden. Siden udarbejdelsen af regeringsgrundlaget og frem til indgåelsen af den politiske aftale "Grøn luftfart i Danmark" dateret 15. december 2023 har rejsebranchen, i lighed med luftfartsbranchen, håbet på, at provenuet ved indførelse af en passagerafgift i endnu højere grad ville blive anvendt til at fremme den grønne luftfart, end tilfældet er.

Vi har dog samtidig hæftet os ved indførelsen af et såkaldt pitstop i den politiske aftale, hvorefter der i 2027 lægges op til en revurdering af passagerafgiften. Vi håber, at der i den forbindelse vil blive taget hensyn til, at EU med virkning fra 2025 har besluttet at pålægge den internationale luftfart en række krav og reguleringer, der skal fremme den grønne omstilling. Det gælder eksempelvis reduktion og afskaffelse af gratis kvoter i EU's ETS samt indførelse af iblandingskrav som del af EU's ReFuel EU/Fit for 55 program.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Ad. § 1 i kombination med ikrafttrædelsesbestemmelsen i § 17 stk. 1.

Vi hilser det velkommen, at der både i den politiske aftale og i udkastet til lovforslag lægges op til, at passagerafgiften finder anvendelse på flyrejser, der sælges fra og med 1. januar 2025.

I vores branche, som primært sælger pakkerejser med fly, produceres, prissættes og sælges rejserne typisk i op til 1 år før afrejse. Det er derfor af stor betydning, at indførelse af nye afgifter mv. sker med et tilstrækkeligt langt varsel til, at vi kan nå at justere både kapacitet og priser til de nye vilkår.

Vi har derfor i forløbet op til nu advokeret for, at passagerafgiftens indførelse skulle ske med et varsel på minimum 1 år. Vi finder det derfor hensigtsmæssigt, at passagerafgiften først pålægges flypakkerejser, der sælges efter 1. januar 2025. Det giver os mulighed for at forberede et afgiftspålæg på de flypakkerejser, der sælges fra og med 1. januar 2025.

Ad § 3 om afgiftens størrelse

I overensstemmelse med den politiske aftale specificerer lovforslagets § 3 dels den trinvis indfasning af passagerafgiften frem mod 2030 dels gradueringen og differentieringen af afgiftens størrelse i de tre afgiftskategorier; henholdsvis korte (Intra-Europa), mellemlange og lange flyvninger.

Vi finder både den trinvis indfasning og den geografiske opdeling rimelig. Vi kender modellen fra Sverige. Om end rejselysten og efterspørgslen efter ferierejser i vidt omfang er vendt tilbage efter pandemien, er der, navnlig hvad angår erhvervsrejser, fortsat et efterslæb. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er der en vis usikkerhed forbundet med, hvornår rejseaktiviteten vil være fuldt genoprettet efter COVID-19 pandemien. I det lys er den foreslåede trinvis indfasning hensigtsmæssig.

Ligeledes finder vi den geografiske opdeling hensigtsmæssig, da den afspejler sammenhængen mellem flyrejsens længde og afgiftens størrelse. Jo længere flyrejse, desto højere afgift.

Kapital 4 om angivelse og opkrævning af betaling

§§ 6, 7 og 8 angiver et forslag til den månedsvise opgørelse og indberetning af antal solgte og afgiftsbelagte flyrejser. Grundlæggende bygger princippet på, at det enkelte flyselskab hver måned både skal opgøre det fremadrettede salg og de bagudrettede annulleringer af tidligere købte flybilletter. Den herved fremkomne nettoliste indberettes senest den 15. i den efterfølgende måned til told- og skatteforvaltningen.

Om end **afregningsperioden** tids- og procesmæssigt er kendt fra opkrævningsloven, er **opgørelsesmåden** en nyskabelse inden for rejse- og luftfartsbranchen. Den vil derfor uvægerligt stille krav om indførelse af nye, administrativt krævende procedurer i både rejse- og luftfartsbranchen. Det vil kræve betydelige ressourcer og nye systemer hos både rejsearrangører og flyselskaber at kunne leve op til de foreslåede krav.

Det skyldes bl.a., at den altovervejende del af flyselskaberne – både danske og udenlandske – både sælger flybilletter direkte til kunderne gennem egne bookingsystemer, via agenter/formidlere og i samarbejde med rejsearrangører, som kombinerer flybilletter og hotelophold m.v. i pakkerejser til salg til arrangørernes egne kunder.

Sådan samarbejder mellem rejsearrangører og flyselskaber indbefatter ofte aftaler om et større og fast antal sæder på en række flyvninger; såkaldte serieflyvninger. Det kan eksempelvis være, at en rejsearrangør indgår en aftale med et flyselskab om at kunne sælge samtlige sæder på et fly eller et fast antal sæder på en ugentlig afgang til et givent rejsemål.

Salget til den enkelte kunde foretages af rejsearrangøren, og flyselskabet bliver ofte først få dage før afrejsen informeret om, hvor mange af de reserverede pladser, rejsearrangøren har solgt. Det sker ved såkaldte passagermanifeste, hvor passagernavne m.v. sendes til flyselskabet.

Dette indebærer, at for at flyselskabet skal kunne leve op til de foreslåede procedurer, og til kravet om passagerafgiftens indtræden ved salg af en flybillet, skal hver rejsearrangør, som har et samarbejde med et flyselskab, hver måned udarbejde en nettoliste – med specifikation af både fremadrettet salg og bagudrettede annulleringer/refunderinger – og sende den til flyselskabet. Vel at mærke til hvert flyselskab, rejsearrangøren samarbejder med.

Samtidig vil den foreslåede procedure nødvendiggøre, at hvert flyselskab ved udgangen af hver måned skal indhente de nævnte nettolister fra deres respektive samarbejdspartnere på arrangørsiden og konsolidere disse sammen med det enkelte flyselskabs eget salg og egne annulleringer. Der skal med andre ord hver måned skabes en "konsolideret master-nettoliste" i hvert flyselskab - både de danske og udenlandske.

Som anført vil dette med al ønskelig tydelighed indebære betydelige, administrative byder for rejse- og luftfartsbranchen. Det i lovforslaget anførte grovestimat på de administrative merudgifter for erhvervslivet på 4 mio. kr. forekommer langt fra tilstrækkeligt.

Det vil således være en ulykkelig situation, hvis det nye afgiftsregime indføres med den konsekvens, at der skal anvendes betydelige ressourcer på at leve op til opgørelses- og rapporteringskravene i den foreslåede proces, som er en nyskabelse i forhold til den måde, rejse- og luftfartsbranchen i dag arbejder på.

Forslag til løsning

I dag anvendes afrejsetidspunktet i luftfartsbranchen som det centrale tidspunkt for opgørelse af en række passagerrelaterede forhold. Det er populært sagt først, når flydøren lukkes før take off, at man eksakt véd hvor mange passagerer, der er om bord og dermed, hvor mange flybilletter, der er solgt til den pågældende afgang.

Afrejsetidspunktet som opgørelsesmetode anvendes både i forhold til passagerstatistik, rejsearrangørernes opgørelse til Rejsegarantifonden og flyselskabers opgørelse og afregning af lufthavnsafgifter, safety-bidrag m.v.

Afrejsetidspunktet er således et kendt og anvendt begreb, som anvendes overalt i rejse- og luftfartsindustrien, og som understøttes af eksisterende systemer og processer.

Vi vil derfor opfordre til, at processen i lovforslaget justeres således, at de løbende indberetninger baseres på afrejse frem for salg.

Vi vil i den forbindelse anbefale, at der i den videre lovproces lægges følgende rimelige og administrativt enkle og gennemførbare princip til grund:

Passagerafgiften på flyrejser indføres på flyrejser solgt og afrejst fra og med 1. januar 2025.

Dette princip og forslag indebærer, at passagerafgiften introduceres, som både den politiske aftale og lovforslaget lægger op til: Flybilletter solgt fra 1. januar 2025.

Forslaget vil samtidig indebære, at flyselskaberne udarbejder og indsender nettolisterne med afrejsetidspunktet som skæringstidspunkt. Det vil lette indrapporteringen, og det er vores klare forventning, at den samlede rejse- og luftfartsbranche vil bakke op om en model som den foreslåede.

Vi tillægger det stor betydning, at forslaget kan gennemføres inden for rammerne af den politiske aftale. Samtidig vil det som hidtil give rejsearrangørerne og flyselskaberne mulighed for at kunne tilrettelægge deres salg med den ikrafttrædelsesfrist, som der hele tiden har været lagt op til.

Den foreslåede model vil ikke have nogen negativ indflydelse på størrelsen af det forventede provenu. Der vil ikke blive et provenutab. Tværtimod. Og modellen vil endvidere, i lighed med den i lovforslaget foreslåede indberetningsproces, kunne have effekt fra 15. februar, hvor første indberetning kan finde sted.

Modellen har umiddelbart og isoleret set en mindre likviditetseffekt ved, at indberetning sker ved afrejsetidspunktet, som i mange tilfælde ligger 1-3 måneder senere end den måned, hvori billetterne er solgt.

Denne provenuforskydning synes dog for det første klart opvejet af den administrative forenkling og af det forhold, at det samlede provenu forbliver uændret samt, at modellen synes gennemførbart inden for rammerne af den politiske aftale og dens ikrafttrædelsestidspunkt.

Vigtigt, og måske vigtigst i den forbindelse, er imidlertid, at en ændring til afrejsetidspunktet vil få den konsekvens, at flyrejser solgt i én afrejseperiode med afrejse i den efterfølgende vil blive afgiftspålagt med den efterfølgende periodes typisk højere afgift.

Det betyder f.eks., at Europarejser solgt i november 2027 med afrejse i 2028, efter salgsmetoden skal afregnes med kr. 30. pr. flybillet, mens afgiften for den pågældende rejse vil være kr. 40 pr. flybillet, hvis afrejsen finder sted i 2028. Tilsvarende vil en lang rejse (kat. 3) afgiftspålægges med kr. 300, hvis den sælges i 2025 men blive afgiftspålagt med kr. 320, hvis afrejsen er i 2026.

Der vil herved ske en øgning i det samlede provenu. Provenufordelen ved skift til afrejsetidspunktet forekommer tillige markant større end likviditetseffekten.

I tilknytning hertil bemærkes endelig, at antallet af solgte flybilletter naturligvis har afgørende betydning for det samlede provenu ved indførelse af passagerafgiften. Som det således også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er det den faktiske udvikling i rejseaktiviteten, som i sidste ende er afgørende for provenuets størrelse.



Afsluttende bemærkninger

Vi håber på Skatteministeriets forstående for vores anbefaling af den foreslåede administrative model.

Såfremt ovenstående måtte give anledning til spørgsmål, eller såfremt vi i den videre proces kan bidrage med erfaringer, ekspertviden og indsigt fra rejsebranchen, medvirker vi meget gerne.

Med venlig hilsen
REJSEARRANGØRER I DANMARK

Henrik Specht
Direktør



Rådet for Bæredygtig Trafik om forslag til lov om passagerafgift på flyrejser (SKM.: 198490)

Vi har brug for en passagerafgift på flyrejser, der kan mærkes og føre til effektive forandringer

Flyrejser meget billige i Danmark, og det har etableret en tradition med at flyve meget og flyve langt væk på ferie.

De lave priser på flyrejser har ikke alene opmuntret til at vælge rejsemål, der kræver lange flyrejser, der tærer på klimaet. De har også afholdt operatører fra at tilbyde og udbygge rejser med mindre klimaskadelige rejseformer.

Det er billigere at flyve til Berlin eller Stockholm end blot at tage toget. Og det er billigt og nemmere at flyve til Amsterdam og meget besværligt at vælge toget. Det har ikke kunnet betale sig for f.eks. DSB at arrangere en direkte togrejse til Amsterdam, fordi det er billigere bare at tage flyet.

Med andre ord har de billige flyrejser skabt et behov for mere flyvning samtidig med, at de har undergravet andre rejseformer.

Rejser med fly til alle formål (ferie, forretning, forskning mm.) er i dag begunstiget med flere fordele i forhold til andre rejseformer som eksempelvis toget:

- ingen afgifter på flybrændstof
- Ingen moms på internationale rejser
- ingen afgifter, der matcher transportmidlets klimaskadelige effekter

En passagerafgift bør ikke stå alene, men har den fordel, at Danmark kan introducere den ligesom vores nabolande. Passagerafgiften må og skal følges op af andre afgifter med et mere målrettet sigte at beskatte forureneren, så klimaskaden ved flyvning kommer til at modsvares af en "pakke" af relevante afgifter.

Passagerafgiften må tjene flere formål:

- 1) At ansøre rejsende til at reducere antallet af flyrejser og bremse væksten i flyvning.

- 2) At finansiere udviklingen af mindre klimaskadelig flyvning i form af f.eks. elektriske fly eller mere klimavenlige brændstoffer såsom PTX.
- 3) At støtte etablering og brug af alternativer til flyvning.

Den her foreslåede passagerafgift er gradueret efter rejsens længde med mindst afgift på korte (indenrigs-) rejser, større på mellemlange rejser og størst på lange rejser. Dvs. større afgift på længere og mere klimaskadelige flyrejser.

Derfor vil Rådet for Bæredygtig Trafik bifalde indførelse af en passagerafgift på flyrejser.

Men vi må kritisere flere elementer i forslaget:

- Størrelsen af afgiften
- Brugen af indtægter fra afgiften
- Graduering af afgiften.

Afgiftens størrelse

Forslaget stiler mod en fuld indfasning i 2030 på 50 kr på korte rejser, kr 350 på mellemlange rejser og kr 410 på lange rejser.

De foreslåede afgifter anser vi for meget små og uden effekt, hvor mange bare vil vælge at betale lidt mere for deres klimaskadelige flyrejse.

Afgiften bør afspejle, at vi i Danmark allerede begunstiger flyrejser ved at friholde dem fra moms og brændstofafgifter.

Afgiften bør være stor nok til at anspore til andre rejseformer ved at vælge et alternativ til flyreisen.

Graduering

Det er oplagt at lægge de højeste afgifter på de lange og mest klimaskadelige flyrejser, men det er uforståeligt at lægge små afgifter på korte rejser, hvor der er andre rejsemuligheder. Indenfor Danmark er det i hvert fald muligt at rejse rundt med toget.

Og i Europa er det efterhånden muligt at rejse de kortere og mellemlange distancer med tog. Derfor bør der også være større afgifter på de korte og mellemlange flyrejser, hvor man i stedet kan rejse med tog.

Vi ser hellere en afgiftsstruktur, der starter med en ensartet høj afgift op til 1.500 km, derefter en voksende afgift baseret på de ekstra kilometer, der flyves.

Brug af afgiften

Ifølge lovforslaget er formålet med afgiften "bidrage til at finansiere den grønne omstilling af indenrigsluftfarten, fremme udviklingen af grønne teknologier på området samt forhøje ældrechecken for de pensionister, der har mindst."

Formålet med denne afgift må være at anspore danske rejsende til at finde og vælge andre rejseformer med mindre belastning for klimaet.

Men det bør ikke blot være endnu en indtægt til staten, men må øremærkes til andre mere klimavenlige rejseformer over lignende afstande, f.eks. toget.

Indtægten fra en flyafgift må derfor enten gå direkte til at subsidiere togrejser eller til startstøtte af ruter med flere forskellige operatører, både private og statslige.

Der bør med midler fra passagerafgifter desuden lægges vægt på at gøre det mindst lige så nemt og billigt at rejse med klimavenlige alternativer til flyvning. Det er langt fra tilfældet i dag

Og afgiften bør ikke gå til helt andre formål. Selvom det kan være både nødvendigt og prisværdigt at "forhøje ældrechecken for de pensionister, der har mindst." bør det ske med andre midler for ikke at komplicere den videre administration af denne nye afgift og underminere den folkelige forståelse for en afgift, der skal kunne mærkes.

Kilder

Study on the taxation of the air transport sector, 2/7-2021

Svar fra transport-ministeren i Transport-Udvalget /3-2023

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Ida Waagepetersen (IW@skm.dk)
Fra: 3 - SIK Høringer (SIK (horinger-sik@sik.dk))
Titel: j.nr. 2023-1819 - Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser
E-mailtitel: j.nr. 2023-1819 - Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser (SKM.: 198490)
Sendt: 15-02-2024 13:16
Bilag: Høringsbrev.pdf; Resumé.pdf; Udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser.pdf; Høringsliste.pdf;

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Kære Skatteministeriet

Sikkerhedsstyrelsen har læst høringen igennem og har ingen bemærkninger til: Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser.

Venlig hilsen

Lene Tellund Reis
Kundekonsulent



Sikkerhedsstyrelsen
Esbjerg Brygge 30
6700 Esbjerg
Tlf.: +45 33 73 20 00

www.sik.dk

Denne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis ikke du er den rette modtager, bedes du venligst omgående kontakte os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil. På forhånd tak.



Fra: Ida Waagepetersen <IW@skm.dk>
Sendt: 9. februar 2024 12:42
Til: Ida Waagepetersen <IW@skm.dk>
Emne: Høring af forslag til lov om passagerafgift på flyrejser (SKM.: 198490)

Hermed sendes forslag til lov om passagerafgift på flyrejser i høring.

Vedlagt er også høringsbrev, resumé og høringsliste.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest **fredag den 8. marts 2024**.

Høringssvar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til j.nr. 2023-1819. Der bedes samtidigt sendes en kopi til iw@skm.dk.

Med venlig hilsen

Ida Waagepetersen
Miljø, Energi og Motor [MEM]

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Ida Waagepetersen (IW@skm.dk)
Fra: Jesper Kiholm Andersen (Jesper.Kiholm@SKTST.DK)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser
Sendt: 14-02-2024 07:31

Til Skatteministeriet

Høringssvar til udkast til forslag til lov om passagerafgift på flyrejser, j.nr. 2023-1819

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Funktionsleder
Skatterevisor / Master i skat



Skatterevisorforeningen

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg
Telefon: 72389468
Mail: jesper.kiholm@sktst.dk
Mobiltelefon: 20487375

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

J.nr. 2023 – 1819

7. marts 2024

Hørings svar ang. "Udkast - Forslag til Lov om passagerafgift på flyrejser". - J.nr. 2023 – 1819

Aalborg Lufthavn ligger nord for Nørresundby, og er med over 1,4 mio. passagerer i 2023 en af Danmarks største lufthavne. Lufthavnen tiltrækker passagerer fra hele Jylland, og hovedruten Aalborg-København er fortsat Danmarks største indenrigsrute, der tegner sig for over halvdelen af alle passagerer på de danske indenrigsruter.

Med *Aftale om Grøn luftfart i Danmark* er det besluttet at introducere en passagerafgift på flyrejser, som bl.a. skal bidrage til at finansiere den grønne omstilling af indenrigsluftfarten og fremme udviklingen af grønne teknologier på området.

Af *Forslag til Lov om passagerafgift på flyrejser* fremgår det, at der fra d. 1. januar 2025 introduceres en passagerafgift på gennemsnitligt 70 kroner i 2025 stigende til 100 kroner i 2030, hvorefter afgiften fra kalenderåret 2031 årligt reguleres efter udviklingen i nettoprisindekset.

Aalborg Lufthavn støtter de politiske ambitioner om en grøn omstilling af luftfarten, og er stærkt engageret i den grønne omstilling. I januar 2024 opnåede Aalborg Lufthavn certificering som en CO₂-optimerende lufthavn gennem Airport Council International Europes Airport Carbon Accreditation Program, mens det er vores ambition at opnå certificering som CO₂-neutral lufthavn inden 2025.

Aalborg Lufthavn ønsker med dette høringssvar at rette opmærksomhed mod en række negative konsekvenser, som lovforslaget vil medføre for dansk luftfart, og som risikerer at svække den grønne omstilling af luftfarten stik imod hensigterne i den politiske aftale. Disse er kort opsummeret nedenfor, og gennemgås i det følgende:

- A. Markant og uproportionel nedgang i dansk indenrigsluftfart**
- B. Svækkelse af Danmarks sammenhængskraft**
- C. Opbremsning af luftfartens grønne omstilling**
- D. Pitstop i 2027**

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

J.nr. 2023 – 1819

7. marts 2024

A. Markant og uproportionel nedgang i dansk indenrigsluftfart

Den samlede prisstigning for en returbillet (indenrigs) skønnes jf. tal fra Skatteministeriet at udgøre 200 kroner i 2030¹. Dette skal ses i lyset af, at 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 af dette forventes den samlede passagernedgang på danske indenrigsflyvninger at udgøre 16 pct. i 2030.

Dermed vil introduktionen af en passagerafgift på flyrejser ramme dansk indenrigsluftfart uproportionelt hårdt, idet passagernedgangen for flyvninger til europæiske og interkontinentale destinationer blot forventes at være på hhv. 4 og 3 pct. Dette skal samtidig ses i lyset af, at kun 2-3 pct. af dansk luftfarts udledninger stammer fra indenrigsflyvninger².

Den markante passagernedgang risikerer særligt at ramme mindre regionale lufthavne, der har en høj andel indenrigspassagerer. Jævnfør bemærkningerne til lovforslaget forventes luftfartsselskaberne at få en reduktion i deres omsætning på ca. 550 mio. kroner, mens også lufthavne og andet erhverv tilknyttet luftfartssektoren vil opleve en nedgang i deres omsætning som følge af det lavere passagerantal.

Introduktionen af en passagerafgift på flyrejser udgør dermed en særdeles stor økonomisk byrde for erhvervslivet. Aalborg Lufthavn ønsker i den forbindelse at udtrykke vores store bekymring for, hvilke konsekvenser forslaget risikerer at få, herunder lukninger af de mindre regionale lufthavne, der bidrager til at sikre god mobilitet på tværs af landet.

B. Risiko for svækkelse af Danmarks sammenhængskraft

Samtidig ønsker Aalborg Lufthavn at påpege de negative konsekvenser, som forslaget om at introducere en passagerafgift på flyrejser risikerer at få for Danmarks yderområder, herunder Region Nordjylland.

Gode flyforbindelser er afgørende for vækst og erhvervsliv i Danmark. Muligheden for at rejse i erhvervsøjemed er afgørende for de mange virksomheder og organisationer i Region Nordjylland, og introduktionen af den foreslåede passagerafgift vil medføre store økonomiske konsekvenser, og kan i tillæg hertil medføre udfordringer forbundet med rekruttering af kvalificeret arbejdskraft. Samtidig kan de nordjyske pendlere se frem til en markant økonomisk udgift, der i værste tilfælde kan betyde, at de må fraflytte regionen for at komme tættere på deres arbejdsplads.

¹ Skatteministeriet, endeligt svar på SAU (alm. del) spørgsmål nr. 169 af 8. december 2023, januar 2024

² Dansk Energi, "Potentialt for CO2-fangst i Danmark til den grønne omstilling", april 2021

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

J.nr. 2023 – 1819

7. marts 2024

Dette risikerer at betyde, at der vil ske en øget centralisering målrettet de største danske byer, og at vilkårene for at bosætte sig og arbejde i Danmarks yderområder forringes.

Aalborg Lufthavn ønsker at udtrykke vores bekymring for, at nærværende forslag vil bidrage til at svække sammenhængskraften på tværs af landet, og opfordrer til, at afgiftsniveauet sænkes, således at de negative konsekvenser minimeres.

C. Opbremsning af luftfartens grønne omstilling

Introduktionen af passagerafgiften på flyrejser ventes fra 2030 og frem at indbringe et provenu på 1,2 mia. kroner årligt, og i perioden 2025-2030 ventes afgiften at indbringe et samlet provenu på 6,1 mia. kroner.

Disse midler kunne være målrettet den grønne omstilling af luftfarten, men jf. *Aftale om Grøn luftfart i Danmark* skal hele 58 pct. af afgiftens provenu fra 2025 og frem til 2030 benyttes til at forhøje ældrechecken. Dermed benyttes under halvdelen af afgiftens forventede provenu på luftfartens grønne omstilling.

Som central aktør i dansk luftfart støtter Aalborg Lufthavn som tidligere beskrevet den grønne omstilling af luftfarten, og vi har som følge af vores egne initiativer kendskab til de økonomiske ressourcer, der kræves i forbindelse med investeringer i materiel, effektivitetsforbedringer og andet.

På trods af, at partierne bag aftalen via puljer og andet ønsker at tilbageføre en del af provenuet til branchen, er realiteten dog, at en stor del af branchens økonomiske ressourcer, herunder til investeringer i grønne tiltag, benyttes til andre formål. Som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, forventes lovforslaget at have *”begrænsede klimamæssige konsekvenser”* samt *”ikke at have nævneværdige miljø- og naturmæssige konsekvenser”* som skal ses i forhold til de negative konsekvenser, som gennemgås i punkt A og B.

I tillæg til ovenstående udestår spørgsmålet om, hvor de grønne brændsler til bl.a. den grønne indenrigsrute i 2025 samt helt grøn indenrigsluftfart i 2030 konkret skal komme fra. For at etablere en national produktion af grønne flybrændstoffer kræver det, at der prioriteres økonomiske ressourcer mod at skabe en national værdikæde samt yderligere udbygning af vedvarende energi til elektrolyse. Manglen på grønne brændstoffer udgør en markant hæmsko for den grønne omstilling af luftfarten, og der er behov for en massiv indsats for at accelerere udviklingen og implementeringen af bæredygtige brændstoffer.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

J.nr. 2023 – 1819

7. marts 2024

Dette understreges blandt andet af, at grønne brændstoffer ofte er dyrere at producere end konventionelle flybrændstoffer, ligesom der er behov for en ny infrastruktur til at distribuere og lagre de grønne brændstoffer.

Aalborg Lufthavn ønsker at påpege disse forhold, og anbefaler i stedet, at afgiftens provenu tilbageføres ubeskåret til branchen, således at de politiske ambitioner om en grøn indenrigsrute i 2025 og helt grøn indenrigsluftfart i 2030 sikres optimale vilkår, og at udviklingen af grønne teknologier hele vejen gennem værdikæden understøttes bedst muligt.

D. Pitstop i 2027

Det fremgår endvidere af *Aftale om Grøn luftfart i Danmark*, at der i 2027 vil være et "pitstop", hvor passagerafgiftens niveauer kan evalueres. I forbindelse med pitstoppet er det afgørende, at evalueringen af passagerafgiften foretages på baggrund af en række objektive parametre, så det sikres, at afgiften har haft den ønskede effekt på luftfartens grønne omstilling uden at afvikle sektoren eller efterlade branchen vingeskudt i den internationale konkurrence.

Aalborg Lufthavn peger i denne forbindelse på følgende parametre, der bør indgå i den kommende evaluering af passagerafgiften:

- **Betydning for klimaet** – såfremt det ikke er muligt at identificere en effekt af passagerafgiften på branchens udledninger, bør det overvejes at finansiere den forhøjede ældrecheck ad andre veje, så passagerafgiftens provenu kan gå ubeskåret til at styrke branchens grønne omstilling.
- **Antallet af rejsende** – såfremt der ved tidspunktet for pitstoppet er sket en markant nedgang i antallet af passagerer, bør afgiftens niveau sænkes for at sikre branchens fortsatte drift og rentabilitet.
- **Antallet af indenrigsruter** – såfremt flere af de indenrigsruter, der binder Danmark sammen, ved tidspunktet for pitstoppet er nedlagt, bør afgiftens niveau sænkes for at sikre mobiliteten og sammenhængskraften i Danmark.
- **Dansk luftfarts konkurrenceevne** – såfremt afgifterne på flyrejser sænkes i vores nabolande, bør den danske afgift følge samme udvikling. Det er ikke positivt for klimaet at ruter lukker i Danmark, for derefter at genåbne i udlandet.
- **Indfasning af EU-regulering** – der bør i forbindelse med pitstoppet tages højde for udviklingen i EU, og afgiften bør tilsvarende sænkes, såfremt fremtidig EU-regulering pålægger branchen yderligere økonomiske byrder. Ligeledes skal passagerafgiften på flyrejser afskaffes ved udsigt til totalharmonisering af passagerafgifter på tværs af EU's medlemslande.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

J.nr. 2023 – 1819

7. marts 2024

Opsummering

Aalborg Lufthavn anbefaler, at man på baggrund af ovenstående punkter undlader at gennemføre lovforslaget i sin nuværende form, og henstiller til følgende:

- At afgiftsniveauet sænkes for at understøtte mobiliteten i Danmark
- At afgiftsniveauet sænkes for at understøtte sammenhængskraften i Danmark
- At afgiftens provenu tilbageføres ubeskåret til branchen for at understøtte luftfartens grønne omstilling og bidrage til etableringen af en national værdikæde inden for produktion af bæredygtige flybrændstoffer
- At det kommende ”pitstop” i 2027 tager udgangspunkt i en række objektive parametre, så det sikres, at afgiften har haft den ønskede effekt på luftfartens grønne omstilling, uden at afvikle sektoren eller efterlade branchen vingeskudt i den internationale konkurrence

Aalborg Lufthavn står til rådighed for at besvare spørgsmål og uddybe de afgivne bemærkninger.

Med venlig hilsen

Niels Kjær Hemmingsen
Lufthavnsdirektør / CEO
Aalborg Lufthavn