

**Forslag**

til

**Lov om passagerafgift på flyrejser<sup>1)</sup>**

Kapitel 1

*Formål og anvendelsesområde*

§ 1. Der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov ved salg eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn eller flyveplads.

§ 2. Der svares alene afgift af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager afgang til et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg.

*Stk. 2.* Der svares ikke afgift af en flybillet eller et tilsvarende dokument for

- 1) transit- og transferpassagerer, hvis rejsen står i direkte forbindelse med en anden flyrejse,
- 2) luftbefordrerens personale på tjenesterejse og
- 3) børn under 2 år.

Kapitel 2

*Afgiftens størrelse*

§ 3. Afgiften udgør:

- 1) 30 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2027, 40 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2029 for en flybillet eller et tilsvarende dokument med en slutdestination i et land,

---

<sup>1)</sup> Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

## UDKAST

som fremgår af bilag 1. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 50 kr. (2030-niveau).

2) 250 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 260 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 300 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029 for en flybillet eller et tilsvarende dokument med en slutdestination i et land, som fremgår af bilag 2. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 310 kr. (2030-niveau).

3) 300 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 320 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 340 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 350 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 390 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029 for en flybillet eller et tilsvarende dokument med en anden slutdestination end de slutdestinationer, som fremgår af bilag 1 og 2. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften i 1. pkt. 410 kr. (2030-niveau).

*Stk. 2.* Satserne som nævnt i stk. 1, nr. 1, 2. pkt., nr. 2, 2. pkt., og nr. 3, 2. pkt., reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen sker første gang for kalenderåret 2031.

*Stk. 3.* Reguleringen, jf. stk. 2, foretages på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Satserne forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2028. Den procentvise ændring beregnes med en decimal. De satser, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes til nærmeste hele tal. Hvis en sats for 2030 er angivet med decimaler, skal denne sats ved regulering og afrunding angives med samme antal decimaler. Hvis en sats for 2030 er angivet uden decimaler, skal denne sats ved regulering og afrunding også angives uden decimaler.

### Kapitel 3 *Afgiftspligten*

**§ 4.** Afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument sker.

*Stk. 2.* Afgiftspligten efter denne lov påhviler det luftfartsselskab, der foretager den kommercielle flyrejse.

## UDKAST

§ 5. Virksomheder, der efter § 4, stk. 2, er afgiftspligtige, skal anmelden deres virksomhed til registrering hos told- og skatteforvaltningen.

*Stk. 2.* Afgiftspligtige virksomheder efter stk. 1, med forretningssted i et andet EU-land eller i et land uden for EU, med hvilket Danmark har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, kan lade sig registrere ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet.

*Stk. 3.* Afgiftspligtige virksomheder efter stk. 1, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal registreres ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet.

*Stk. 4.* Anmeldelse til registrering skal ske senest 8 dage, inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes. Ændringer i en virksomheds eksisterende registreringsforhold skal meddeles til told- og skatteforvaltningen senest 8 dage efter ændringen. Virksomheder, der ophører med at drive registreringspligtig virksomhed efter denne lov, skal underrette told- og skatteforvaltningen om virksomhedens ophør senest 8 dage efter ophøret.

*Stk. 5.* Til de registrerede virksomheder udstedes et bevis for registreringen.

### Kapitel 4

#### *Angivelse og opkrævning af betaling*

§ 6. Afgiftsperioden er måneden.

§ 7. De registrerede virksomheder skal opgøre den afgiftspligtige mængde for en afgiftsperiode som den mængde flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der er solgt eller bookede i perioden, jf. § 6.

*Stk. 2.* I den afgiftspligtige mængde opgjort efter stk. 1, fradrages flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der er omfattet af den afgiftspligtige mængde efter stk. 1 for indeværende eller en tidligere afgiftsperiode, og hvor salget eller anden booking af flybilletten eller det tilsvarende dokument er annulleret, og passageren er blevet refunderet det beløb, som er betalt.

*Stk. 3.* Fradraget efter stk. 2 foretages i den afgiftsperiode, hvor det, som er betalt, er blevet refunderet, og i de tilfælde, hvor der ikke er sket betaling, den afgiftsperiode, hvor flybilletten eller det tilsvarende dokument annulleres.

## UDKAST

**§ 8.** De registrerede virksomheder skal efter udløbet af hver afgiftsperiode, jf. § 6, og senest den 15. i den følgende måned over for told- og skatteforvaltningen angive mængden af de solgte eller bookede flybilletter og tilsvarende dokumenter pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1, jf. dog § 9, stk. 3, hvoraf der skal betales afgift, jf. § 9, stk. 1 og 2.

**§ 9.** De afgiftspligtige virksomheder skal indbetale afgiften til told- og skatteforvaltningen.

*Stk. 2.* 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.

*Stk. 3.* Er den sidste rettidige angivelses- og betalingsdag en banklukkedag, anses den førstkommende bankdag som sidste rettidige angivelses- og betalingsdag.

**§ 10.** Er en virksomhed registreret ved en repræsentant efter § 5, stk. 3, hæfter denne og repræsentanten solidarisk for betaling af afgiften.

### Kapitel 5

#### *Regnskabsbestemmelser*

**§ 11.** De registrerede virksomheder skal føre et regnskab over flybilletter eller tilsvarende dokumenter, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige flybilletter eller tilsvarende dokumenter er betalt. Regnskabet skal kunne danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling. Regnskabet kan føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven.

*Stk. 2.* De registrerede virksomheder skal opbevare kopi af fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter, som danner grundlag for afgiftsberegningen. Opbevaringen kan ske elektronisk. Regnskabsmaterialet skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets udløb.

*Stk. 3.* Told- og skatteforvaltningen kan fastsætte nærmere regler for virksomhedernes regnskabsførelse efter stk. 1.

# UDKAST

## Kapitel 6 *Kontrolbestemmelser*

§ 12. Told- og skatteforvaltningen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til hos afgiftspligtige virksomheder, jf. § 4, stk. 2, eller deres repræsentant efter § 5, stk. 3, at gennemgå forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance m.v., der kan have betydning for kontrollen med betaling af afgiften. Ved gennemgangen kan told- og skatteforvaltningen sikre sig oplysninger som nævnt i 1. pkt. I det omfang de nævnte oplysninger er registreret elektronisk, omfatter told- og skatteforvaltningens adgang også en elektronisk adgang hertil.

*Stk. 2.* Ved kontrollen skal ejeren af virksomheden og dennes ansatte yde told- og skatteforvaltningen den nødvendige vejledning og hjælp.

*Stk. 3.* Materiale nævnt i stk. 1 skal efter anmodning udleveres eller indsendes til told- og skatteforvaltningen. Det gælder også, hvis materialet foreligger i elektronisk form.

*Stk. 4.* Offentlige myndigheder skal efter anmodning fra told- og skatteforvaltningen videregive enhver oplysning til brug for registrering af og kontrol med virksomheder, der er omfattet af denne lov.

*Stk. 5.* Politiet yder om fornødent told- og skatteforvaltningen bistand til gennemførelse af kontrollen efter stk. 1.

§ 13. 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.

## Kapitel 7 *Straffebestemmelser*

§ 14. Med bøde straffes den, som forsætligt eller groft uagtsomt

## UDKAST

1) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen eller

2) overtræder § 5, stk. 1, 3 eller 4, § 8 eller § 11, stk. 1 eller 2.

*Stk. 2.* Den, der begår en af de nævnte overtrædelser omfattet af stk. 1 med forsæt til at unddrage afgift til det offentlige, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

**§ 15.** Reglerne i opkrævningslovens §§ 18 og 19 finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af denne lov.

**§ 16.** I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

### Kapitel 8

#### *Ikrafttræden m.v.*

**§ 17.** Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

*Stk. 2.* For registreringspligtige virksomheder, jf. § 5, stk. 1, kan registreringspligten efter § 5, stk. 4, tidligst indtræde den 15. januar 2025.

### Kapitel 9

#### *Ændring i anden lovgivning*

**§ 18.** I opkrævningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 2711 af 20. december 2021, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1795 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

**1.** I *bilag 1, liste A*, indsættes som *nr. 32*:

»32) Lov om passagerafgift på flyrejser.«

### Kapitel 10

#### *Territorialbestemmelse*

**§ 19.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

# UDKAST

## Bilag 1

Af bilag 1 fremgår de lande, der er omfattet af slutdestinationer i § 3, stk. 1, nr. 1:

Albanien	Malta
Andorra	Moldova
Belgien	Monaco
Bosnien Hercegovina	Montenegro
Bulgarien	Nederlandene
Cypern	Norge
Danmark	Polen
Estland	Portugal
Finland	Rumænien
Frankrig	San Marino
Færøerne	Schweiz
Grækenland	Serbien
Grønland	Slovakiet
Hviderusland	Slovenien
Irland	Spanien
Island	Storbritannien
Italien	Sverige
Kosovo	Tjekkiet
Kroatien	Tyrkiet
Letland	Tyskland
Liechtenstein	Ukraine
Litauen	Ungarn
Luxembourg	Vatikanstaten
Makedonien	Østrig

# UDKAST

## Bilag 2

Af bilag 2 fremgår de lande, der er omfattet af slutdestinationer i § 3, stk. 1, nr. 2:

Afghanistan	Kuwait
Algeriet	Libanon
Armenien	Libyen
Aserbajdsjan	Mali
Bahrain	Mauretanien
Burkina Faso	Marokko
Canada	Niger
Djibouti	Oman
Egypten	Pakistan
Elfenbenskysten	Palæstina
Eritrea	Qatar
Etiopien	Rusland
De Forenede Arabiske Emirater	Saudi-Arabien
Gambia	Senegal
Georgien	Sudan
Guinea	Syrien
Guinea-Bissau	Tadsjikistan
Irak	Tchad
Iran	Tunesien
Israel	Turkmenistan
Yemen	Usbekistan
Jordan	USA
Kap Verde	
Kasakhstan	
Kirgisistan	



## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets indhold
  - 2.1. Indførelse af en passagerafgift på visse flyrejser
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
      - 2.1.2.1. Afgiftsgrundlaget
      - 2.1.2.2. Afgiftens størrelse
      - 2.1.2.3. Afgifts- og registreringspligt
      - 2.1.2.4. Angivelse og afregning
      - 2.1.2.5. Regnskab
      - 2.1.2.6. Kontrol- og straffebestemmelser
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
  - 3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige
  - 3.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klimamæssige konsekvenser
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten

## UDKAST

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten blev med Aftale om Grøn luftfart i Danmark af den 15. december 2023 enige om en grøn omstilling af indenrigsluftfarten i Danmark og om at understøtte den teknologiske udvikling af en mere bæredygtig luftfart.

Med det formål er aftalepartierne enige om at indføre en passagerafgift på flyrejser, som skal 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.

Med lovforslaget foreslås det, at en passagerafgift på flyrejser indføres fra den 1. januar 2025. Afgiften tager højde for, at længere flyrejser belaster klimaet mere, da afgiften differentieres efter flyrejsens længde.

Passagerafgiften på flyrejser skønnes at have en positiv samfundsøkonomisk virkning i størrelsesordenen 750 mio. kr. fra 2030. Det skyldes, at udenlandske rejsende betaler størstedelen af afgiften.

Det foreslås, at passagerafgiften vil stige fra i gennemsnit 70 kr. pr. rejse i 2025 til i gennemsnit 100 kr. pr. rejse i 2030. Afgiften vil blive prisindekseret fra 2031 og frem. Afgiftens størrelse vil afhænge af, hvor lang flyrejsen er. Det betyder, at afgiften vil være lavest på indenrigsrejser og rejser inden for Europa og højest på lange rejser.

Det foreslås, at afgiften vil blive pålagt flybilletter ved afrejse fra en dansk lufthavn og omfatter kommercielle flyvninger. Militære flyvninger, rednings- og eftersøgningstjeneste osv. vil ikke være omfattet.

Pligten til at betale afgift foreslås at indtræde på tidspunktet for salget eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument og indføres fra den 1. januar 2025, så flybilletter eller tilsvarende dokumenter solgt fra og med det tidspunkt pålægges afgiften. Hvis der ikke sker et salg, vil pligten til at betale afgift indtræde på tidspunktet for bookingen af en flybillet eller et tilsvarende dokument.

Undtaget fra afgiften foreslås at være passagerer under 2 år, luftbefordrerens personale på tjenesterejse og transfer- og transitpassagerer, hvilket betyder, at der ikke svares afgift ved mellemlandning i en dansk lufthavn.

Passagerafgiften skønnes at medføre et provenu på 900 mio. kr. i 2025, 920 mio. kr. i 2026, 950 mio. kr. i 2027, 1.050 mio. kr. i 2028, 1.100 mio. kr. 2029 og 1.200 mio. kr. i 2030 og frem (2024-niveau).

### **2. Lovforslagets indhold**

#### 2.1. Indførelse af en passagerafgift på visse flyrejser

##### 2.1.1. Gældende ret

Der gælder i dag ikke en passagerafgift på flyrejser i Danmark.

Der har tidligere været en lov om afgift af visse flyrejser, der blev indført den 1. september 1991 og ophævet den 1. januar 2007.

##### 2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med lovforslaget er at gennemføre Aftale om grøn luftfart i Danmark af 15. december 2023, hvor det blev aftalt at indføre en passagerafgift på flyrejser. Det foreslås, at afgiften skal træde i kraft den 1. januar 2025 og have virkning fra samme dato.

##### 2.1.2.1. Afgiftsgrundlaget

Det foreslås, at passagerafgiften vil omfatte salg eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn.

Ved en kommerciel flyrejse forstås f.eks. rute- og charterflyvninger og enhver anden flytransport af passagerer, som udføres mod betaling. Lovforslaget omfatter således ikke transport af passagerer i f.eks. militærfly, statsfly, ambulancefly, eftersøgnings- og redningsfly, humanitære fly og politifly.

Det foreslås, at der alene svares afgift af flybilletter eller tilsvarende dokumenter til rejser foretaget med luftfartøjer, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg.

Denne afgrænsning svarer omtrent til afgrænsningen af de luftfartøjer, der er omfattet af safety-bidraget i lufthavnsloven til finansiering af Trafikstyrelsens løbende tilsyn, jf. bekendtgørelse nr. 1692 af 20. december 2023 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet. Safety-bidraget opkræves hos luftfartsselskaberne pr. passager, der befordres med luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på 5.700 kg, jf. bekendtgørelsens § 2, nr. 2. Safety-bidraget adskiller sig dog fra den foreslåede passagerafgift, da safety-bidraget ikke kun opkræves ved afgang fra en dansk lufthavn, men også fra en færøsk eller grønlandsk flyveplads.

## UDKAST

Det foreslås desuden, at i de tilfælde, hvor der ikke sker et salg eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument, vil afgiftspligten indtræde på det tidspunkt, hvor der sker en booking af flybilletten eller det tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse med afgang fra en dansk lufthavn. Dette vil f.eks. omfatte klippekort, hvor der købes et vist antal eller et ubegrænset antal rejser, og hvor bookingen af en rejse ikke sker samtidig med køb af klippekortet.

Det foreslås, at transfer- og transitpassager, luftfartsselskabernes personale og børn under 2 år ikke skal være omfattet af den foreslåede afgiftspligt. Forslaget skal i forhold til transfer- og transitpassagerer ses i sammenhæng med, at der pålægges afgift efter slutdestinationen.

### 2.1.2.2. Afgiftens størrelse

Det foreslås, at afgiftssatsen skal afhænge af, hvor lang flyrejsen er, og at det er den afgiftssats, der er gældende på salgstidspunktet, der er bestemmende for afgiftens størrelse.

Afgiften vil efter forslaget være lavest på indenrigsrejser og rejser inden for Europa og højest på lange rejser. Det er slutdestinationen, der er afgørende for afgiftssatsen. Dette sikrer, at der f.eks. ikke skal betales afgift to eller flere gange for en passager, der starter sin rejse fra en dansk lufthavn og via en eller flere lufthavne skal videre til sin slutdestination. I de tilfælde, hvor der er mellemlandinger, må slutdestinationen dog fremgå af billetten. Der skal med andre ord være tale om en sammenhængende billet. Ved en sammenhængende billet forstås således en samlet flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver adgang til to eller flere flyrejser, der til sammen skal bringe passageren til sin slutdestination. En sammenhængende billet kræver således, at der sker en samlet indtjekning. Her vil slutdestinationen forsat være bestemmende for den afgiftssats, der skal betales.

Det foreslås, at det er tidspunktet for salget eller anden booking af flybilletten, der er afgørende for, hvilken afgiftssats, der skal betales. Loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2025, hvormed flybilletter solgt fra og med den 1. januar 2025 vil blive pålagt en afgift. Afgiftssatserne foreslås at stige hvert år indtil den 1. januar 2030, hvor afgiften vil være fuldt ud indfaset.

Som led i Aftale om Grøn luftfart i Danmark foreslås der en inddeling af destinationer i kategorierne ”Intra-Europa”, ”Mellemlange rejser” og ”Lange rejser”. Landeinddelingen er tilsvarende den landeinddeling, der følger af den svenske afgiftslov lag (2017:1200) om skatt på flygresor.

## UDKAST

Af det foreslåede bilag 1 fremgår de lande, der er omfattet af kategorien ”Intra-Europa”: Albanien, Andorra, Belgien, Bosnien Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Færøerne, Grækenland, Grønland, Hviderusland, Irland, Island, Italien, Kosovo, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Makedonien, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, San Marino, Schweiz, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn, Vatikanstaten og Østrig.

Det foreslås, at for lande omfattet af ”Intra-Europa” i bilag 1 skal afgiften pr. flybillet udgøre 30 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2027, 40 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften 50 kr. (2030-niveau).

Af det foreslåede bilag 2 fremgår de lande, der er omfattet af kategorien ”Mellemlange rejser”: Afghanistan, Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Bahrain, Burkina Faso, Canada, Djibouti, Egypten, Elfenbenskysten, Eritrea, Etiopien, De Forenede Arabiske Emirater, Gambia, Georgien, Guinea, Guinea-Bissau, Irak, Iran, Israel, Yemen, Jordan, Kap Verde, Kasakhstan, Kirgisistan, Kuwait, Libanon, Libyen, Mali, Mauretanien, Marokko, Niger, Oman, Pakistan, Palæstina, Qatar, Rusland, Saudi-Arabien, Senegal, Sudan, Syrien, Tadsjikistan, Tchad, Tunesien, Turkmenistan, Usbekistan og USA.

Det foreslås, at for lande omfattet af ”Mellemlange rejser” i bilag 2 skal afgiften per flybillet udgøre 250 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 260 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 300 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften 310 kr. (2030-niveau).

Det foreslås, at ”Lange rejser” vil omfatte alle andre slutdestinationer end de slutdestinationer, der geografisk hører til de lande, som fremgår af de foreslåede bilag 1 og 2.

Det foreslås, at afgiften per flybillet for ”Lange rejser” skal udgøre 300 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 320 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 340 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 350 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 390 kr.

## UDKAST

fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029. Fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften 410 kr.

Det foreslås, at afgiftssatserne reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen foreslås at skulle ske første gang i 2031.

### 2.1.2.3. Afgifts- og registreringspligt

Det foreslås, at afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument til en passager sker.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der indføres afgiftspligt for flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der sælges til en passager til brug for en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn den 1. januar 2025 eller senere.

Ved salg af en flybillet forstås den juridiske transaktion, hvorved retten til en plads i et luftfartøj på en rejse med afgang fra en dansk lufthavn sker som modydelse til en pengebetaling. Begrebet salg i denne lov omfatter dog ikke kun pengebetaling, men også anvendelse af bonuspoint eller lignende fordele, som i en konkret situation kan substituere et bestemt pengebeløb. Det kan f.eks. være udstedelse af en flybillet eller et tilsvarende dokument, som en gave fra luftfartsselskabet, en pris vundet i en konkurrence eller som en del af en ansættelseskontrakt.

Hvis der ikke sker et salg, vil pligten til at betale afgift indtræde på tidspunktet for bookingen af en flybillet eller et tilsvarende dokument.

Det foreslås, at afgiftspligten efter denne lov skal påhvile det luftfartsselskab, der foretager den kommercielle flyrejse.

Med det luftfartsselskab, der foretager den kommercielle flyrejse, forstås det luftfartsselskab, der er ansvarlig for udførelsen af den pågældende flyrejse og udsteder flybillet eller et tilsvarende dokument. I de tilfælde, hvor det luftfartsselskab, der foretager flyvningen, ikke er identisk med det luftfartsselskab eller anden virksomhed, der sælger flybilletten, vil afgiftspligten fortsat påhvile det luftfartsselskab, der er ansvarlig for udførelsen af flyreisen.

Virksomheder, der skal svare afgift, vil skulle anmelde deres virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen.

## UDKAST

Hvis et luftfartsselskab foretager kommercielle flyrejser med afgang fra en dansk lufthavn, men har forretningssted i et land uden for EU, hvor Danmark ikke har aftale om gensidig bistand til inddrivelse, skal luftfartsselskabet registreres ved en person eller virksomhed i Danmark. Den foreslåede regel svarer til, hvad der gælder i andre punktafgiftslove samt momslovens § 47, stk. 2.

Afgiftspligtige virksomheder, som har forretningssted i et andet EU-land eller i et land uden for EU, med hvilket Danmark har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, kan lade sig registrere ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet, hvis de ønsker det. Hvis en virksomhed, som har forretningssted i et andet EU-land, ikke ønsker at registrere sig ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet, skal de blot registrere deres virksomhed hos Skatteforvaltningen efter samme procedure for udenlandske virksomheder, som det kendes fra andre punktafgiftslove.

Lovforslaget følger som udgangspunkt de almindelige regler for registrering i punktafgiftslovene.

Virksomheden skal registreres på [www.virk.dk](http://www.virk.dk) for at opnå en registrering i Erhvervssystemet.

Skatteforvaltningen udsteder bevis for registreringen. Virksomhederne kan tilgå deres registrering på Skatteforvaltningens hjemmeside. Der er således ikke tale om en udstedelse af fysisk bevis.

### 2.1.2.4. Angivelse og afregning

Det følger af opkrævningslovens § 1, stk. 1, at opkrævningsloven gælder for opkrævning af skatter og afgifter, i det omfang der ikke er fastsat særlige bestemmelser i anden lovgivning. Opkrævningsloven vil dermed gælde for både registrerede virksomheder og virksomheder, der ikke er registrerede, selv om de er pligtige hertil efter denne lov.

Det indebærer bl.a., at processen for angivelse og afregning vil skulle følge reglerne i opkrævningsloven. Denne proces vil være lig med, hvad der kendes fra andre punktafgiftslove.

Det foreslås, at de registrerede virksomheder for hver måned og senest den 15. i den følgende måned over for Skatteforvaltningen skal angive antallet af solgte eller bookede flybilletter for hver af afgiftskategorierne i det foreslåede § 3, stk. 1.



## UDKAST

Den foreslåede angivelsesfrist vil være i overensstemmelse med, hvad der i øvrigt gælder for de fleste punktafgiftslove, der er omfattet af opkrævningslovens bilag 1, liste A.

Opkrævningsloven gælder for skatter og afgifter oplistet i lovens bilag 1, liste A og B. Opkrævningsloven fastlægger tidspunktet for angivelse af afgiften og for forfald, jf. § 2, samt krav til angivelsen, jf. § 3. Opkrævningsloven indeholder desuden bestemmelser om konsekvenser ved manglende angivelse, herunder foreløbige fastsættelser, inddragelse af registrering, påbud og daglige bøder, jf. §§ 4 og 4 a.

Der gælder i opkrævningsloven desuden regler om betaling af afgifter ved urigtig eller ikke rettidig angivelse, jf. § 5, om Skatteforvaltningens afgørelse om virksomheders pligt til at anvende revisorer ved udarbejdelsen af et regnskab, jf. §§ 5 a-5 g, gebyr for erindringskrivelser, jf. § 6, betaling af rente ved manglende rettidig betaling eller henstand med betalingen, jf. § 7, og særlige fritagelser for betaling af f.eks. renter, jf. § 8.

Opkrævningsloven indeholder desuden regler i kapitel 4 om hæftelse m.v., i kapitel 5 om én skattekonto, i kapitel 5 a om anmeldelse og registrering og i kapitel 6 om straffe- og sanktionsbestemmelser. Det følger således af opkrævningslovens § 16, nr. 1, at skatter og afgifter, for hvilke der er registreringspligt, vil skulle betales til skattekontoen.

Det foreslås, at lov om passagerafgift på flyrejser indsættes i opkrævningslovens bilag 1, liste A.

Det foreslås, at de registrerede virksomheder i opgørelsen af den afgiftspligtige mængde vil kunne fradrage afgiften af allerede afgiftsberigtigede flybilletter eller tilsvarende dokumenter, hvor en passager er blevet refunderet hele billetprisen, eller hvor billetten er annulleret efter afgiftsberigtigelsen, men før betaling af nogen del af billetprisen.

Fradraget vil kunne foretages i den måned, hvor billetprisen blev refunderet og i den måned, hvor annulleringen foretages i det tilfælde, hvor ingen del af billetprisen har været betalt.

### 2.1.2.5. Regnskabsbestemmelser

Det foreslås, at virksomheder, der skal lade sig registrere efter regler i dette lovforslag, skal føre regnskab over afgiftspligtige flybilletter, der er solgt til passagerer til en kommerciel flyrejse med afgang fra en dansk lufthavn.

## UDKAST

Regnskabet vil skulle danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode og for Skatteforvaltningens kontrol med afgiftens betaling. Regnskabet vil kunne føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven.

Virksomheder foreslås at skulle føre regnskab i overensstemmelse med bogføringslovens almindelige regler. Regnskabsbestemmelserne foreslås at svare til bestemmelserne i de øvrige punktafgiftslove.

### 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.

## 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

### 3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Den foreslåede passagerafgift på flyrejser vil stige fra i gennemsnit 70 kr. pr. rejse i 2025 til i gennemsnit 100 kr. pr. rejse i 2030. Det skønnes at, den lave sats efter § 3, stk. 1, nr. 1, og § 3, stk. 1, nr. 2, vil skulle betales for knapt 95 pct. af de rejsende, mens passagerer på de lange rejser efter § 3, stk. 1, nr. 3, udgør resten. Afgiften vil blive prisindekseret fra og med 2031.

Afgiften omfatter alle solgte flybilletter til et flysæde med fly, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg, hvilket med usikkerhed skønnes at medføre et umiddelbart provenu på ca. 1,0 mia. kr. i 2025 stigende til 1,4 mia. kr. i 2030 (2024-priser), jf. tabel 1. Der er usikkerhed forbundet med, hvornår rejseaktiviteten vil være fuldt genoprettet efter COVID-19 pandemien. Den faktiske udvikling i rejseaktiviteten vil være afgørende for provenuets størrelse. Provenuskønnet er foretaget med udgangspunkt i, at passagertallet for 2025 skønnes at være tilbage på 2019-niveau, der grundet COVID-19 pandemien er det seneste år med normal rejseaktivitet. Efter 2025 er passagertallet fremskrevet med den forventede vækstrate for flytrafikken fra Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23).

**Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved implementering af passagerafgiften**

Mio. kr. i 2024-niveau	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
---------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

## UDKAST

Umiddelbart provenu	1.000	1.040	1.050	1.200	1.250	1.400	1.400	1.400	1.400
Provenu efter tilbageløb	950	960	1.000	1.100	1.150	1.300	1.300	1.300	1.300
Provenu efter adfærd og til- bageløb	900	920	950	1.050	1.100	1.200	1.200	1.200	1.200

Anm: Tal er afrundet til nærmeste 50 mio. kr. med undtagelse af 2026, hvor der er afrundet til nærmeste 20 mio. kr.

Kilde: Skatteministeriet.

Grundet tilbageløb vil det umiddelbare provenu reduceres. Tilbageløbseffekten begrænses dog af, at en betydelig andel af passagererne vil være udenlandske borgere, hvorfra der ikke regnes en tilbageløbseffekt. Det skønnes med usikkerhed, at omkring 60 pct. af passagererne vil være udenlandske.

Hertil kommer adfærdseffekter, der reducerer provenuet. Dette skønnes primært at skyldes et mindre fald i antallet af passagerer som konsekvens af de øgede billetpriser og en afledt effekt på arbejdsudbuddet. Efterspørgselseffekten regnes for alle typer af passagerer, hvor der forventes den største effekt fra private indenrigspassagerer. Det skyldes, at private indenrigspassagerer forventes at få en relativt højere prisstigning som følge af passagerafgiften, og samtidig vurderes de lettere at kunne skifte fra fly til anden transport som følge heraf. Der skønnes en procentuelt lavere stigning i billetprisen for erhvervsrejsende til længere distancer. Trods differentieringen i passagerafgiften, så afgiftsbeløbet er højere for længere rejser, forventes en procentuelt begrænset merpris på længere erhvervsrejser, da disse rejser i udgangspunkt skønnes at have højere billetpriser.

Det skønnes således med betydelig usikkerhed, at passagerafgiften vil medføre et provenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 0,9 mia. kr. i 2025 stigende til ca. 1,2 mia. kr. i 2030 (2024-priser), jf. tabel 1. Usikkerheden ved provenuskønnet er ikke mindst knyttet til udviklingen i rejseaktiviteten, herunder genopretningen og vækstudsigter for flypassagertallet efter COVID-19 pandemien. De samlede provenukonsekvenser af implementeringen af flypassagerafgiften kan dermed kun opgøres med stor usikkerhed.

Arbejdsudbudseffekten ved passagerafgiften skønnes svarende til ca. -100 fuldtidspersoner i 2030, jf. tabel 2. Indførelsen af passagerafgiften indebærer, at danske husholdninger vil have ekstra udgifter ved private flyrejser, som beløbsmæssigt skønnes størst for de største indkomster, hvor udgifter

## UDKAST

til flyrejser generelt er større. Den samlede virkning på Gini-koefficienten skønnes svarende til 0,00 pct. point i 2030, jf. tabel 2.

2030 (2024-niveau)	Umiddelbar provenuvirkning	Provenu efter tilbageløb og adfærd	Arbejdsudbud	Ændring i Gini-koefficient	Samfundsøkonomi
	Mio. kr.		Fuldtids-personer	Pct.-point	Mio. kr.
Effekter med lovforslag	1.400	1.200	-100	0,00	+750

Anm: Tal er afrundet til nærmeste 50 mio. kr. Den samfundsøkonomiske virkning er opgjort i faktorpriser.

Kilde: Skatteministeriet

Passagerafgiften skønnes at have en positiv samfundsøkonomisk virkning i størrelsesordenen 750 mio. kr. fra 2030. Det skyldes, at udenlandske rejsende betaler størstedelen af afgiften.

### 3.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger i Skatteforvaltningen for 0,1 mio. kr. i 2024, 3,2 mio. kr. i 2025, 2,4 mio. kr. årligt i 2026-2029 og 2,3 mio. kr. varigt. Omkostningerne vedrører opgaver til kontrol, vejledning, straffesager og systemtilpasning.

Der vurderes ikke at være implementeringsmæssige konsekvenser for regioner og kommuner.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet. Lovforslaget vurderes at følge de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

Det vurderes, at princip 1 er iagttaget, da den foreslåede afgiftsstruktur er differentieret efter tre foruddefinerede afgiftskategorier, betalingen af afgiften skal ske via Skattekontoen, mens afgiftspligten indtræder for salg eller anden booking af flybilletter efter den 1. januar 2025. Endvidere er der udarbejdet enkle og klare regler for transferpassagerer.

Det vurderes, at princip 2 og princip 3 er iagttaget, da skattekontoen anvendes til betaling af afgiften, og angivelse af betaling foretages i Skatteforvaltningens eksisterende systemer.

Princip 4 om ensartede begreber og genbrug af data er delvist iagttaget, da der er introduceres en ny afgift med nye begreber. Der genbruges dog begreber indenfor nuværende registrerings- og angivelsesprocesser,

herunder de samme systemer. Det vurderes, at princip 5 om tryk og sikker datahåndtering er efterlevet.

Det vurderes, at princip 6 er iagttaget, da opkrævningen vil ske via skattekontoen, som virksomhederne kender fra andre ind- og udbetalinger inden for afgifts- og skatteområdet.

Endelig vurderes, at princip 7 om forebyggelse af snyd og fejl er efterlevet, da lovforslaget tager højde for en efterfølgende kontrol.

#### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Indførelse af en passagerafgift forventes at blive væltet over på billetpriserne grundet konkurrencesituationen mellem luftfartsselskaberne. Erhverv, der køber flyrejser, vil opleve højere omkostninger som følge af højere priser på flyrejser, og flyerhvervet ventes at opleve en faldende omsætning som følge af et lavere passagertal.

Det skønnes, at de erhvervsrejsende i 2030 vil have meromkostninger ved flyrejser på ca. 450 mio. kr. som følge af afgiften. Luftfartsselskaberne skønnes som følge af nedgangen i passagertallet at få en reduktion i omsætning på skønnet ca. 550 mio. kr. Der er tale om usikre estimater. Lufthavnene og andet erhverv tilknyttet luftfartssektoren, såsom catering, vil også få en mindre omsætning som følge af det lavere passagertal.

Det vurderes, at lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Innovations- og iværksættertjekknet vurderes ikke at være relevant for lovforslaget.

#### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

#### **6. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget vurderes at have begrænsede klimamæssige konsekvenser. Lovforslaget kan påvirke de klimamæssige konsekvenser af luftfarten gennem et reduceret passagerantal. Passagertallet skønnes at reducere procentuelt mest på indenrigsluftfarten, hvor den klimamæssige effekt skal ses i sammenhæng med indfasningen af 100 pct. grønt brændstof i indenrigsluft-

farten, jf. aftale om Grøn luftfart i Danmark af 15. december 2023. På udenrigsluftfarten skønnes en begrænset reduktion i passagertallet som følge af lovforslaget.

### **7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget vurderes ikke at have nævneværdige miljø- og naturmæssige konsekvenser.

### **8. Forholdet til EU-retten**

Loven har til formål at indføre en passagerafgift på flyrejser i Danmark. Der findes ikke harmoniserede regler inden for EU på dette område.

Passagerafgiften på flyrejser vurderes at være forenelig med EU-retten, herunder reglerne for statsstøtte og energibeskatningsdirektivet.

I henhold til artikel 14, stk. 1, litra b, i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (energibeskatningsdirektivet), skal flybrændstof fritages for afgift, medmindre det anvendes til ikke-erhvervsmæssig privatflyvning.

Det er dog muligt inden for rammerne af energibeskatningsdirektivet at afgiftspålægge flybrændstof anvendt til indenrigsflyvninger, når der tankes i Danmark, og til flyvninger inden for EU, hvis der er indgået bilaterale aftaler herom mellem de enkelte EU-medlemsstater.

Den foreslåede afgift vurderes at være i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivet, da afgiften ikke differentierer mellem fly med forskelligt brændstofforbrug og hverken er direkte eller indirekte forbundet med brændstofforbruget.

Den foreslåede afgift vurderes ikke at indebære statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 1, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsområde (TEUF), idet afgiften er et generelt tiltag, der har til formål at afgiftspålægge kommercielle flyvninger med transport af passagerer, og som derved ikke er rettet mod eller påvirker bestemte flyselskaber. Tilsvarende medfører lovforslagets afgiftsfritagelser ikke, at bestemte flyselskaber begunstiges i forhold til andre selskaber.

Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informations-samfundets tjenester. Der er tale om en skattemæssige foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand still-periode.

## **9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 9. februar 2024 til den 8. marts 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: 3F, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), Bio-brændselsforeningen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brintbranchen, Business Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Jordbrugsforskning, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Aktionærforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Luftfart, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Energiforbrugere (DENFO), Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Speditører, DANVA, Dataetisk Råd, Datatilsynet, DBU, De Samvirkende Købmænd, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Drivkraft Danmark, Eksportrådet, Energi Danmark, Energinet, Energistyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Flyvebranchens Personale Union, Finans Danmark, Finansforbundet, FOA, Forbrugerrådet Tænk, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Biogasbranchen, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for Platformsøkonomi i Danmark, Forsikring & Pension, Forsikringsmæglerforeningen, Forsyningstilsynet, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, GAFSAM, GRAKOM (erhvervs- og arbejdsgiverorganisation inden for grafisk kommunikation, medier og markedsføring), Greenpeace Danmark, Green Power Denmark, HK-Kommunal, HK-Privat, HOFOR, HORESTA, Ingeniørforeningen i Danmark, Investering Danmark, Justitia, Kapitalmarked Danmark, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kraka, Kræftens Bekæmpelse, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, Lokale Pengeinstitutter, Mellempfolkeligt Samvirke, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalbanken, Nationalt Center for Miljø og Energi, Naturstyrelsen, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nærbutikkernes Landsforening, Nævnenes Hus, Oxfam IBIS, Rejsearbejdere.dk, Rejsearrangører i Danmark, SEGES Innovation P/S, Serviceforbundet, Sikkerhedsstyrelsen,

## UDKAST

Skatteankeforvaltningen, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Styrelsen for dataforsyning og infrastruktur (SDFI), Vedvarende Energi, VELTEK, Vindmølleindustrien, VisitDenmark, WWF, Ældre Sagen, Økonomistyrelsen, Økologisk Landsforening.

### 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Det skønnes med betydelig usikkerhed, at passagerafgiften vil medføre et provenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 0,9 mia. kr. i 2025 stigende til ca. 1,2 mia. kr. i 2030 (2024-priser)	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	<p>Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger i Skatteforvaltningen for 0,1 mio. kr. i 2024, 3,2 mio. kr. i 2025, 2,4 mio. kr. årligt i 2026-2029 og 2,3 mio. kr. varigt. Omkostningerne vedrører opgaver til kontrol, vejledning, straffesager og systemtilpasning.</p> <p>Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.</p> <p>Lovforslaget vurderes at overholde principperne for digitaliseringsklar lovgivning.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Det skønnes, at de erhvervsrejsende i 2030 vil have meromkostninger ved flyrejser på ca. 450 mio. kr. som følge af afgiften. Luftfartsselskaberne skønnes som følge af nedgangen i passagertallet at opleve en



## UDKAST

		reduktion i omsætningen på skønnet ca. 550 mio. kr. Det bemærkes, at der er tale om usikre estimater. Lufthavnene og andet erhverv tilknyttet luftfartssektoren, såsom catering, vil også få en mindre omsætning som følge af det lavere passagertal.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Lovforslaget har administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at have begrænsede klimamæssige konsekvenser.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informations-samfundets tjenester. Der er tale om en skattemæssige foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand still-periode.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav	Ja	Nej X

## UDKAST

i EU-regulering (sæt X)	
-------------------------	--

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Det foreslås i § 1, stk. 1, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov ved salg eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn eller flyveplads.

Uden for lovens anvendelsesområde falder dermed transport af gods og post, og det samme gælder privatfly, militære og medicinske flyvninger, rednings- og eftersøgningstjeneste m.v.

Der henvises til § 2 for en nærmere gennemgang af lovens anvendelsesområde.

Ved salg af en flybillet eller et tilsvarende dokument forstås den juridiske transaktion, hvorved retten til en plads i et luftfartøj på en rejse med afgang fra en dansk lufthavn sker som modydelse til en pengebetaling.

Begrebet salg i denne lov omfatter dog ikke kun pengebetaling, men også anvendelse af bonuspoint eller lignende fordele, som i en konkret situation kan substituere et bestemt pengebeløb, udstedes som en gave fra luftfartselskabet, en pris vundet i en konkurrence eller som en del af en ansættelseskontrakt.

Salg af en flybillet vil ligeledes kunne ske som en del af en pakkerejse, hvor en flybillet er en del af kontrakten.

Som tilsvarende dokumenter til en flybillet forstås f.eks. et klippekort, månedskort, periodekort, lejekontrakter eller andre dokumenter, der tilsvarende en flybillet, giver en passager eller en gruppe af passagerer adgang til en eller flere kommercielle flyrejser i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn. Der kan ligeledes være tale om et tilsvarende dokument, der giver adgang til at leje eller chartre et helt luftfartøj.

Aftaler mellem rejseselskaber og luftfartsselskaber, der alene giver rejseselskaberne en sikkerhed for ledige sæder, anses ikke for at være et salg af flybillet eller et tilsvarende dokument, da disse aftaler indgås for at sikre en mulighed for en afgang for et bestemt antal af passagerer, men ikke giver en

## UDKAST

passager eller flere adgang til en kommerciel flyrejse, som en flybillet eller et tilsvarende dokument.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at udover salg, så vil anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn.

Det ville f.eks. kunne være tilfældet ved køb af et klippekort eller periodekort, der er købt til brug mellem to destinationer. Hvis et klippekort f.eks. giver en passager adgang til 10 kommercielle flyrejser, vil det være ved bookingen af de enkelte flyrejser, at pligten til at svare afgift indtræder.

Det vil ligeledes kunne være den situation, hvor en passager booker en flyrejse, men hvor der først betales for billetten på et tidspunkt, som ligger f.eks. efter afrejsetidspunktet. Her vil det være på tidspunktet for bookingen af flybilletten, at afgiftspligten opstår. Et eksempel på dette vil f.eks. være, hvis en flybillet sælges med vilkår om betaling på et senere tidspunkt eller ved periodekort eller lignede koncepter, hvor en passager f.eks. har ubegrænset adgang til en kommerciel flyrejse og betaler efterfølgende enten et fast beløb eller et beløb på baggrund af antallet af flyrejser.

Med en kommerciel flyrejse forstås f.eks. rute- og charterflyvninger og enhver anden flytransport af passager, som udføres mod betaling. Lovforslaget omfatter således ikke transport af passagerer, der i militærfly, statsfly, ambulancefly, eftersøgnings- og redningsfly, humanitære fly og politifly, vil være omfattet.

For så vidt angår betegnelsen luftfartøj henvises til den foreslåede § 2 og bemærkninger hertil, hvor luftfartøjstypen afgrænses i relation til afgiftspligten.

Det forhold, at en flybillet ikke benyttes, vil ikke fritage for betaling af afgift, da afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget af en flybillet sker efter det foreslåede § 4, stk. 1.

En passager kan efter købet af en flybillet ændre flere forhold ved flybilletten, herunder passagerens navn, rejsedatoen eller -tidspunktet, uden at det har betydning for afgiftspligten.

Ved en ændring af en flybillet eller et tilsvarende dokument forstås ikke, at en flybillet annulleres, og der efterfølgende købes en ny billet. Ved en ændring af en flybillet eller et tilsvarende dokument forstås, at der ved den

## UDKAST

samme transaktion sker et salg efter denne lov af en ny flybillet til en f.eks. ændret destination.

Det forhold, at en passager efter salget af en flybillet ændrer f.eks. navnet på en flybillet, vil således ikke have betydning for afgiften.

Det forhold, at en passager ændrer rejsedatoen- eller -tidspunktet, men hvor destination fastholdes, vil ligeledes ikke have betydning for afgiften.

Afgiftspligten efter det foreslåede § 4, stk. 1, vil indtræde på det tidspunkt, hvor salget af en flybillet eller et tilsvarende dokument sker. Derfor vil en ændring af afrejsedatoen eller -tidspunktet ikke have betydning for betaling af afgiften.

Hvis en passager ændrer slutdestinationen på en flybillet og afgiftskategorien efter det foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1-3, som konsekvens heraf ændres, vil det i afgiftsmæssig henseende blive anset for at være en ny flybillet. Hvis afgiftskategorien efter § 3, stk. 1, nr. 1-3, ikke ændres, vil ændringen ikke have afgiftsmæssig betydning.

Hvis en passager f.eks. køber en flybillet til Belgien, der er omfattet af det foreslåede bilag 1, der er omfattet af det foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1, og ændrer destination til Canada, der er omfattet af det foreslåede bilag 2, der er omfattet af § 3, stk. 1, nr. 2, vil der være en forskel på afgiftssatserne, der fremgår af den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1 og 2. En sådan ændring af destinationen vil medføre, at der skal betales afgift efter den nye destination. I det anførte eksempel vil der skulle betales afgift i henhold til § 3, stk. 1, nr. 3, fordi den nye destination er Canada.

Hvis en passager ændrer slutdestinationen på en flybillet og afgiftskategorien efter den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1-3 ændres, vil det blive anset for at være en ny flybillet, hvorefter luftfartsselskabet kan fradrage afgiften af den oprindelige billet i afgiftstilsvaret som det foreslås i § 7, stk. 2.

Loven vil kun gælde for afgange, der foretages fra en dansk lufthavn.

Loven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da skatte- og afgiftsområdet er hjemtaget. Det følger ligeledes af Aftale om grøn luftfart i Danmark, at afgiften pålægges ved afrejse fra en dansk lufthavn, samt at Færøerne og Grønland er omfattet af afgiftskategorien i det foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1. Der henvises nærmere til bemærkningerne til territorialbestemmelsen i lovforslagets § 19.

## UDKAST

Det vil f.eks. medføre, at der pålægges afgift ved afgang fra en lufthavn i Danmark til Færøerne, men at der ikke pålægges afgift ved salg af en flybillet med afgang fra Færøerne til Danmark.

Det vil ligeledes medføre, at der pålægges afgift ved afgang fra en lufthavn i Danmark til Grønland, men at der ikke pålægges afgift ved salg af en flybillet med afgang fra en lufthavn i Grønland til Danmark.

### *Til § 2*

Det foreslås i § 2, *stk. 1*, at der alene svares afgift af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på mere end 5.700 kg.

Afgrænsningen af afgiftspligten i det foreslåede § 2, *stk. 1*, indebærer, at der ikke skal betales afgift for passagerer, der transporteres i luftfartøjer med en maksimal startvægt under 5.700 kg.

Med luftfartøjets maksimal startvægt forstås vægt i henhold til certificeringen, inklusive passagerer, bagage, brændstof m.v.

Det foreslås i § 2, *stk. 2, nr. 1*, at der ikke svares afgift af en flybillet eller et tilsvarende dokument for transit- og transferpassagerer, hvis rejsen står i direkte forbindelse med en anden flyrejse.

Transitpassagerer er passagerer, der efter et kort stop i lufthavnen fortsætter flyrejsen med samme fly og rutenummer eller med et andet fly, men med samme rutenummer.

Transferpassagerer er passagerer, der er ankommet med fly og afrejser fra samme lufthavn med andet fly eller med samme fly med ændret rutenummer.

Fælles for transit- og transferpassagerer er, at de ikke starter deres rejse fra den pågældende lufthavn. Denne ordning sikrer samtidig, at der ikke skal betales afgift to gange for en passager, der starter sin rejse fra en dansk lufthavn og skal videre fra en anden dansk lufthavn på en sammenhængende billet. Ved en sammenhængende billet forstås en flybillet eller et tilsvarende dokument til to eller flere flyrejser, når disse er direkte tilsluttede, og der findes en sammenhængende billet for de to flyrejser, herunder at der sker en

## UDKAST

samlet indtjekning. Den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 2, nr. 1, vil medføre, at der ikke skal svares afgift af passagerer, der mellemlander i Danmark.

Afgiftsfritagelsen er ikke tidsbegrænset eller -bestemt, hvilket vil medføre, at transit- og transferpassagerer kan opholde sig i de danske lufthavne i den tid, der medgår til en transit eller transfer, uden at miste denne status.

For at opretholde status som transit- og transferpassager er det afgørende, at der opnås direkte forbindelse med et andet fly. Hvis passageren afbryder sin rejse, vil status som transfer- og transitpassager bortfalde, og der vil skulle betales passagerafgift ved salget af en ny flybillet.

Det følger ligeledes allerede af det foreslåede § 1, at der efter denne lov svares afgift til statskassen ved salg af billetter eller tilsvarende dokumenter til en kommerciel flyrejse med afgang fra en dansk lufthavn. Bestemmelsen vil medføre, at hvis en passager rejser fra Stockholm til New York med en mellemlanding i København, vil passageren ikke skulle betale afgift efter denne lov for afgang fra København til New York, men vil pålagt den svenske afgift for denne rejse.

Det foreslås i § 2, *stk. 2, nr. 2*, at der ikke svares afgift af en flybillet eller et tilsvarende dokument for luftbefordrerens personale på tjenesterejse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der ikke skal svares afgift for personale, der er i tjeneste under flyvningen.

Det foreslås i § 2, *stk. 2, nr. 3*, at der ikke svares afgift af en flybillet eller et tilsvarende dokument for børn under 2 år.

Det er ikke afgørende for afgiftspligten, om barnet under 2 år sidder på skødet af en anden passager eller har sit eget sæde. Hvis barnet ikke er fyldt 2 år på salgstidspunktet, skal der ikke betales afgift, uanset om barnet har sit eget sæde på flyrejsen eller ej. Der henvises til bemærkningerne til § 5 for en nærmere gennemgang af afgiftspligten.

Det har således ingen betydning, om barnet fylder 2 år inden påbegyndelsen af flyrejsen.

### *Til § 3*

De foreslåede afgiftssatser per flybillet fremgår af § 3.

## UDKAST

Det foreslås, at afgiftssatsen vil afhænge af, hvor lang flyrejsen er, og slutdestinationen er dermed afgørende for afgiftssatsen. Det vil betyde, at afgiften vil være lavest på indenrigsrejser og rejser inden for Europa og højest på lange rejser.

Med slutdestination forstås den destination, som er anført på en flybillet eller et tilsvarende dokument, der fremvises ved afgang, herunder indcheckningskranken eller i forbindelse med check-in eller ved direkte tilsluttede flyforbindelser destinationen for den sidste flyvning.

Den foreslåede definition af slutdestination skal forstås i overensstemmelse med det tilsvarende begreb om et endeligt bestemmelsessted, der følger af artikel 2, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91.

Hvis den samlede flyrejse alene består af én flyvning, vil slutdestinationen være det ankomststed, som er anført på flybilletten eller det tilsvarende dokument, der fremvises ved afgang. Ved en sammenhængende billet vil slutdestinationen være ankomststedet for den sidste flyvning.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at det ingen betydning har, om der foretages en eller flere mellemlandinger for at nå slutdestinationen, hvis der er tale om en sammenhængende billet. Et eksempel på en sammenhængende billet er for en flyrejse med afgang fra København til New York med en mellemlanding i Amsterdam. Hvis der er tale om en sammenhængende billet, vil den foreslåede afgiftssats i § 3, stk. 1, nr. 2, finde anvendelse, hvor New York er slutdestinationen.

Det følger af det foreslåede § 4, stk. 1, at det er tidspunktet for salget eller anden booking af flybilletten eller det tilsvarende dokument, der er afgørende for, hvilken afgiftssats der skal betales efter det foreslåede § 3, stk. 1.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., at afgiften udgør 30 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2027, 40 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2029 for en flybillet med en slutdestination i et land, som fremgår af bilag 1.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 1, 2. pkt., at fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 50 kr. (2030-niveau).



## UDKAST

Ifølge det foreslåede bilag 1 er følgende lande omfattet: Albanien, Andorra, Belgien, Bosnien Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Færøerne, Grækenland, Grønland, Irland, Island, Italien, Kosovo, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Makedonien, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, San Marino, Schweiz, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn, Vatikanstaten, Hviderusland og Østrig.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 2, 1. pkt., at afgiften udgør 250 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 260 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 280 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 300 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029 for en flybillet eller et tilsvarende dokument med en slutdestination i et land, som fremgår af bilag 2.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 2, 2. pkt., at fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften efter 1. pkt. 310 kr. (2030-niveau).

Ifølge det foreslåede bilag 2 er følgende lande omfattet: Afghanistan, Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Bahrain, Burkina Faso, Canada, Djibouti, Egypten, Elfenbenskysten, Eritrea, Etiopien, De Forenede Arabiske Emirater, Gambia, Georgien, Guinea, Guinea-Bissau, Irak, Iran, Israel, Yemen, Jordan, Kap Verde, Kasakhstan, Kirgisistan, Kuwait, Libanon, Libyen, Mali, Mauretanien, Marokko, Niger, Oman, Pakistan, Palæstina, Qatar, Rusland, Saudi-Arabien, Senegal, Sudan, Syrien, Tadsjikistan, Tchad, Tunesien, Turkmenistan, Usbekistan og USA.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 3, 1. pkt., at afgiften udgør 300 kr. fra og med den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025, 320 kr. fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2026, 340 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027, 350 kr. fra og med den 1. januar 2028 til og med den 31. december 2028, 390 kr. fra og med den 1. januar 2029 til og med den 31. december 2029 for en flybillet eller et tilsvarende dokument med en anden slutdestination end de slutdestinationer, som fremgår af bilag 1 og 2.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., at fra og med den 1. januar 2030 udgør afgiften i 1. pkt. 410 kr. (2030-niveau).

## UDKAST

Den foreslås i § 3, *stk. 2*, at satserne som nævnt i stk. 1, nr. 1, 2. pkt., nr. 2, 2. pkt. og nr. 3, 2. pkt., reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen sker første gang for kalenderåret 2031.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de foreslåede afgiftssatser indekseres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset efter lov om beregning af et nettoprisindeks. En indeksering følger ligeledes af en række andre punktafgiftslove, herunder i § 32 a i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

Det foreslås i § 3, *stk. 3*, at reguleringen, jf. stk. 2, foretages på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Satserne forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2028. Den procentvise ændring beregnes med en decimal. De satser, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes til nærmeste hele tal. Hvis en sats for 2030 er angivet med decimaler, skal denne sats ved regulering og afrunding angives med samme antal decimaler. Hvis en sats for 2030 er angivet uden decimaler, skal denne sats ved regulering og afrunding også angives uden decimaler.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de foreslåede afgiftssatser i stk. 1, nr. 1, 2. pkt., stk. 1, nr. 2, 2. pkt. og stk. 1, nr. 3, 2. pkt., reguleres på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit to år forud for det kalenderår, som satsen skal gælde for. Reguleringen, der foretages første gang for kalenderåret 2031, sker således på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit for 2029. Årsgennemsnittet beregnes som et uvægtet gennemsnit af kalenderårets 12 måneder med en decimal.

Ændringsprocenten beregnes med én decimal, og de satser, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes.

Eksempel på beregning af satser gældende i 2031: Hvis det antages, at årsgennemsnittet for nettoprisindekset for 2028 og 2029 udgør henholdsvis 96,2 og 98,0, skal en sats i 2030 reguleres med:  $(96,2/98,0 - 1) \times 100$  pct. = 1,915 pct., som afrundet udgør 1,9 pct. En afgiftssats på f.eks. 50 kr. pr. flyrejse i 2030 vil i 2031 efter regulering med 1,9 pct. Og afrunding udgøre 51 kr. pr. rejse.

Følgende er et eksempel på beregning af satser gældende i 2032. Hvis det antages at årsgennemsnittet for nettoprisindekset for 2028 og 2030 udgør henholdsvis 96,2 og 100,0 skal en sats i 2030 reguleres med:  $(96,2/100,0 -$

## UDKAST

1) x 100 pct. = 3,953 pct. Som afrundet udgør 4,0 pct. En afgiftssats på 50 kr. pr. rejse i 2030 vil i 2032 efter regulering med 4,0 pct. Og afrunding udgøre 52 kr. pr. rejse.

### *Til § 4*

Det foreslås i § 4, stk. 1, at afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument sker.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der indføres en afgiftspligt på det tidspunkt, hvor salget eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument sker. Det følger af det foreslåede § 17, stk. 1, at denne lov vil træde i kraft den 1. januar 2025.

Den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 1, vil medføre, at der skal betales afgift for flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der sælges eller bookes fra den 1. januar eller senere til en passager til brug for en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn.

Det følger af den foreslåede § 3, at afgiftssatsen vil afhænge af, hvor lang flyreisen er. Den destination, der fremgår af flybilletten eller det tilsvarende dokument, anses for at være slutdestinationen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at tidspunktet for salget eller anden booking af flybilletten er bestemmende for hvilken afgiftssats, der skal betales.

Som et eksempel nævnes køb af en flybillet den 15. juni 2027 til Marokko med afgang den 10. januar 2028. Efter denne lov er Marokko omfattet af bilag 2, og dermed af afgiftssatsen, der følger af den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 2. Det følger af § 3, stk. 1, nr. 2, at afgiften per flybillet udgør 270 kr. fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027. Afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget af flybilletten sker. Afgiften vil derfor udgøre 270 kr., da salget sker den 15. juni 2027. Det forhold, at afrejsen først er den 10. januar 2028, har dermed ingen betydning for afgiftssatsen. Der vil ikke indtræde en afgiftspligt for forholdene oplyst i § 2, stk. 2, nr. 1-3, der falder uden for lovens anvendelsesområde.

Det forhold, at en flybillet eller et tilsvarende dokument ikke benyttes grundet passagerens forhold, vil ikke have betydning for salget af flybilletten, da afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget af en flybillet sker efter det foreslåede § 4, stk. 1.

## UDKAST

Det foreslås i § 4, stk. 2, at afgiftspligten efter denne lov påhviler det luftfartsselskab, der foretager den kommercielle flyrejse.

Forslaget indebærer, at den afgiftspligtige vil være den virksomhed, der foretager den kommercielle flyrejse og udsteder en flybillet.

En flybillet udstedes af et luftfartsselskab. Der findes flere bookingsider eller portaler, hvor nogle kun sammenligner priser, mens andre bookingsider sælger flybilletter på vegne af et flyselskab.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at ved salg eller anden booking af en flybillet til en passager via en bookingside vil det være luftfartsselskabet, der skal svare afgift til Skatteforvaltningen, da det er luftfartsselskaberne, der udsteder flybilletter og foretager de kommercielle flyrejser, som billetten giver adgang til.

I de tilfælde, hvor luftfartsselskabet, der foretager den kommercielle flyrejse, ikke er identisk med det luftfartsselskab, der sælger flybilletten, vil afgiftspligten således påhvile førstnævnte luftfartsselskab, der er ansvarlige for udførelsen af den pågældende flyvning.

De afgiftspligtige efter den foreslåede bestemmelse vil både kunne være fysiske og juridiske personer, idet det er luftfartsselskaberne, der foretager de kommercielle flyrejser efter § 1, der er afgiftspligtige efter denne lov.

### *Til § 5*

Det foreslås i § 5, stk. 1, at virksomheder, der efter § 4, stk. 2, er afgiftspligtige, skal anmelde deres virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen.

I afgiftsreguleringen er virksomheden almindeligvis den registrerings- og afgiftspligtige. Derfor foreslås det, at den virksomhed, som sælger flybilletter til de kommercielle flyrejser, skal lade sig registrere.

Virksomheden skal forinden påbegyndelsen af den afgiftspligtige virksomhed registreres på [www.virk.dk](http://www.virk.dk) for at opnå en registrering i Erhvervssystemet, hvilket under normale omstændigheder kan tage op til 14 dage. En virksomhed, der er registreret i Erhvervssystemet, skal angive afgift for hver afgiftsperiode via TastSelv Erhverv. Afgiftsperioden er nærmere defineret i § 6.

En manglende angivelse vil medføre, at Skatteforvaltningen kan foretage en foreløbig fastsættelse af virksomhedens tilsvarende afgift for afgiftsperioden, jf. opkrævningslovens § 4, stk. 1. Virksomheden skal betale en afgift på 800 kr.

## UDKAST

for en foreløbig fastsættelse, jf. stk. 2. Skatteforvaltningen kontrollerer og efterprøver desuden angivelsen. Virksomheden skal desuden betale afgift via skattekontoen, og ved manglende betaling sendes kravet til inddrivelse ved Gældsstyrelsen.

En for sen angivelse og dermed en for sen betaling vil medføre, at der skal betales renter af kravet.

Det foreslås i § 5, *stk. 2*, at afgiftspligtige virksomheder efter stk. 1, med forretningssted i et andet EU-land eller i et land uden for EU, med hvilket Danmark har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, kan lade sig registrere ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet.

Den foreslåede bestemmelse i § 5, *stk. 2*, vil betyde, at disse virksomheder har en ret til at være registreret hos Skatteforvaltningen ved at registrere sig ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet, men det vil ikke være et krav.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at det følger af Rådets direktiv 2010/24/EU af 16. marts 2010 om gensidig bistand ved inddrivelse af fordringer i forbindelse med skatter, afgifter og andre foranstaltninger, at Danmark kan få bistand fra andre EU-lande til at inddrive skatter og afgifter, herunder den foreslåede afgift. Dermed vil afgiften kunne inddrives hos virksomheden, hvis denne har forretningssted i sådanne lande.

Forslaget vil sikre, at hvis en afgiftspligtig virksomhed efter § 5, *stk. 2*, ønsker at udpege og få registreret en sådan repræsentant, så vil det være muligt.

Det foreslås i § 5, *stk. 3*, at afgiftspligtige virksomheder efter stk. 1, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal registreres ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet.

Den foreslåede § 5, *stk. 3*, vil betyde, at afgiftspligtige virksomheder, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal registreres ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet.

Det foreslås i § 5, *stk. 4, 1. pkt.*, at anmeldelse til registrering skal ske senest 8 dage, inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse indeholder en frist til at anmelde sig til registrering hos Skatteforvaltningen. Det vil medføre, at virksomheder senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes skal registreres hos Skatteforvaltningen.

Efter det foreslåede § 17, stk. 1, træder nærværende lov i kraft den 1. januar 2025. Det følger af det foreslåede § 17, stk. 2, at for registreringspligtige virksomheder, kan registreringspligten efter § 5, stk. 4, tidligst indtræde den 15. januar 2025.

Det foreslås i § 5, stk. 4, 2. pkt., at ændringer i en virksomheds eksisterende registreringsforhold skal meddeles til Skatteforvaltningen senest 8 dage efter ændringen. Virksomheden, der ophører med at drive registreringspligtig virksomhed, skal underrette Skatteforvaltningen om virksomhedens ophør senest 8 dage efter ophøret.

Den foreslåede bestemmelse indeholder en frist til at anmelde sig til registrering, til at meddele Skatteforvaltningen diverse ændringer i registreringsforholdet og til at meddele Skatteforvaltningen, at virksomheden ikke længere driver virksomhed, som medfører registreringspligt. Fristen for anmeldelse til registrering er således efter forslaget 8 dage forud for, at den registreringspligtige virksomhed påbegyndes, og fristen for at meddele senere ændringer i registreringsforholdet eller ophør af den registreringspligtige virksomhed er 8 dage efter ændringen eller ophøret. Bestemmelsen svarer til reglerne i andre punktafgiftslove.

Det foreslås i § 5, stk. 5, at til de registrerede virksomheder udstedes et bevis for registreringen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Skatteforvaltningen udsteder et bevis for registrering til de registrerede virksomheder. Beviset dannes digitalt og ville kunne rekvireres af virksomheden på Skatteforvaltningens hjemmeside via TastSelv.

### *Til § 6*

Det foreslås i § 6, at afgiftsperioden er måneden.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en registreret virksomhed efter § 7 skal opgøre antallet af solgte eller bookede billetter per afgiftskategori efter afgiftssatserne i det foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1-3, for hver kalendermåned.

## UDKAST

Afregningsperioden følger, hvad der gælder for øvrige punktafgiftslove og er i overensstemmelse med opkrævningslovens § 2, stk. 1, 1. pkt., hvor det fremgår, at afregningsperioden er kalendermåneden.

### *Til § 7*

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at de registrerede virksomheder skal opgøre den afgiftspligtige mængde for en afgiftsperiode som den mængde flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der er solgt eller bookede i perioden, jf. § 6.

Det foreslås i § 7, *stk. 2*, at i den afgiftspligtige mængde opgjort efter stk. 1, fradrages flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der er omfattet af den afgiftspligtige mængde efter stk. 1 for indeværende eller en tidligere afgiftsperiode, og hvor salget eller anden booking af flybilletten eller det tilsvarende dokument er annulleret, og passageren er blevet refunderet det beløb, som er betalt.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en registreret virksomhed i den afgiftspligtige mængde efter § 7, stk. 1, kan fradrage flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der er omfattet af den afgiftspligtige mængde for indeværende eller en tidligere afgiftsperiode, og hvor salget af flybilletten eller det tilsvarende dokument er annulleret, og passageren er blevet refunderet det, som er betalt.

Formålet med bestemmelsen er, at de registrerede virksomheder f.eks. vil kunne foretage et fradrag af flybilletter eller tilsvarende dokumenter, der allerede er afgiftsberigtiget, men hvor flybilletten efterfølgende er blevet refunderet eller annulleret, og passageren er blevet refunderet det, som er betalt.

Det foreslås i § 7, *stk. 3*, at fradraget efter stk. 2 foretages i den afgiftsperiode, hvor det, som er betalt, er blevet refunderet, og i de tilfælde, hvor der ikke er sket betaling, den afgiftsperiode, hvor flybilletten eller det tilsvarende dokument annulleres.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at de registreringspligtige virksomheder efterfølgende vil kunne fradrage afgiften af afgiftsberigtigede flybilletter i den måned, hvor billetprisen blev refunderet og i den måned, hvor annulleringen foretages i det tilfælde, at ingen del af billetprisen har været betalt.

## UDKAST

### *Til § 8*

Det foreslås i § 8, at de registrerede virksomheder efter udløbet af hver afgiftsperiode, jf. § 6, og senest den 15. i den følgende måned over for Skatteforvaltningen skal angive mængden af de solgte eller bookede flybilletter og tilsvarende dokumenter pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1, jf. dog § 9, stk. 3, hvoraf der skal betales afgift, jf. § 9, stk. 1 og 2.

Registrerede virksomheder vil dermed månedligt skulle betale afgift af antallet af solgte eller bookede flybilletter eller tilsvarende dokumenter pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at for en opgørelse af antallet af solgte flybilletter eller tilsvarende dokumenter for f.eks. marts måned, der vil angivelsesfristen være den 15. april, der er den 15. i den følgende måned.

Den foreslåede angivelsesfrist vil være i overensstemmelse med, hvad der ellers gælder for de fleste punktafgiftslove, der er omfattet af opkrævningslovens bilag 1, liste A, og dermed opkrævningslovens regler.

Der henvises til den foreslåede § 18, hvor det foreslås, at lov om passagerafgift på flyrejser indsættes i opkrævningslovens bilag 1, liste A.

Angivelser efter § 8 vil skulle være underskrevet af virksomhedens ansvarlige ledelse, jf. opkrævningslovens § 3, stk. 1.

Der henvises til det foreslåede § 9, stk. 3, hvor det foreslås, at hvis den sidste rettidige angivelsesdag er en banklukkedag, anses den førstkommande bankdag som sidste rettidige angivelsesdag. Det vil betyde, at hvis den sidste rettidige angivelsesdag f.eks. er en søndag, der er en banklukkedag, så anses den efterfølgende mandag, der er den førstkommande bankdag, som sidste rettidige angivelsesdag.

### *Til § 9*

Opkrævningsloven gælder for bl.a. skatter og afgifter oplistet i lovens bilag 1, liste A og B. Opkrævningsloven fastlægger tidspunktet for angivelse af afgiften og for forfald, jf. § 2, samt krav til angivelsen, jf. § 3. Opkrævningsloven indeholder desuden bestemmelser om konsekvenser ved manglende angivelse, herunder foreløbige fastsættelser, inddragelse af registrering, påbud og daglige bøder, jf. §§ 4 og 4 a.



## UDKAST

Der gælder i opkrævningsloven desuden regler om betaling af afgifter ved urigtig eller ikke rettidig angivelse, jf. § 5, om Skatteforvaltningens afgørelse om virksomheders pligt til at anvende revisorer ved udarbejdelsen af et regnskab, jf. §§ 5 a-5 g, gebyr for erindringskrivelser, jf. § 6, betaling af rente ved manglende rettidig betaling eller henstand med betalingen, jf. § 7, samt særlige fritagelser for betaling af f.eks. renter, jf. § 8.

Optrækningsloven indeholder desuden regler i kapitel 4 om hæftelse m.v., i kapitel 5 om én skattekonto, i kapitel 5 a om anmeldelse og registrering og i kapitel 6 om straffe- og sanktionsbestemmelser. Det følger således af opkrævningslovens § 16, nr. 1, at skatter og afgifter, for hvilke der er registreringspligt, vil skulle betales til skattekontoen.

Det foreslås i § 9, stk. 1, at de registreringspligtige virksomheder skal indbetale afgiften til Skatteforvaltningen.

Det foreslås i § 9, stk. 2, 1. pkt., at krav på betaling af afgiften stiftes og forfalder den første dag i den måned, hvor angivelsen skal indgives, og skal indbetales senest samtidigt med angivelsesfristens udløb

Det forhold, at afgiftstilsvaret forfalder til betaling den 1. i den måned, hvor angivelsen skal indgives, og skal indbetales senest samtidigt med angivelsesfristens udløb, vil være i overensstemmelse med opkrævningslovens § 2, stk. 4, 1. pkt. Det fremgår af opkrævningslovens § 2, stk. 4, 1. pkt., at skatter og afgifter m.v. (tilsvaret) forfalder til betaling den 1. i den måned, hvor angivelsen skal angives, og skal indbetales senest samtidigt med angivelsesfristens udløb.

Det foreslås i § 9, stk. 2, 2. pkt., at angivelsen og betalingen af afgiften i øvrigt sker efter reglerne i opkrævningsloven.

Den foreslåede bestemmelse følger allerede af, at opkrævningsloven finder anvendelse, medmindre andet er bestemt i nærværende lov, jf. opkrævningslovens § 1, stk. 1. Det foreslås dog, at det fremgår udtrykkeligt i nærværende lov.

Hvis Skatteforvaltningen ikke har modtaget angivelse for en afregningsperiode efter afleveringsfristens udløb, vil Skatteforvaltningen kunne fastsætte virksomhedens tilsvaret af afgifter foreløbigt til et skønsmæssigt beløb, som skal betales senest 14 dage efter påkrav, jf. opkrævningslovens § 4, stk. 1.

Virksomheden vil skulle betale en afgift på 800 kr. for en foreløbig fastsættelse, jf. opkrævningslovens § 4, stk. 2. Skatteforvaltningen vil desuden kunne inddrage en virksomheds registrering, såfremt en virksomhed i 4 på

## UDKAST

hinanden følgende afregningsperioder for det samme registreringsforhold har fået foretaget en foreløbig fastsættelse af virksomhedens tilsvarende af skatter eller afgifter m.v., jf. opkrævningslovens § 4, stk. 3. Skatteforvaltningen vil desuden kunne inddrage virksomhedens øvrige registreringer, såfremt Skatteforvaltningen skønner, at virksomheden ikke vil kunne fortsætte uden registreringsforholdet, der inddrages.

Skatteforvaltningen vil kunne give den afgiftspligtige påbud om at efterleve de i opkrævningslovens § 2, stk. 1 og 2, fastsatte bestemmelser og pålægge den afgiftspligtige daglige bøder efter opkrævningslovens § 18 a, indtil påbuddet efterleveres, jf. opkrævningslovens § 4 a.

Opkrævningslovens regler om betaling af afgifter ved urigtig eller ikke rettidig angivelse, jf. § 5, om Skatteforvaltningens afgørelse om virksomheders pligt til at anvende en revisor ved udarbejdelsen af et regnskab, jf. §§ 5 a-5 g, gebyr for erindringsskrivelser, jf. § 6, betaling af rente ved manglende rettidig betaling eller henstand med betalingen, jf. § 7, samt særlige fritagelser for betaling af f.eks. renter, jf. § 8, vil desuden finde anvendelse på afgifter efter nærværende lov.

Opkrævningslovens regler i kapitel 4 om hæftelse m.v., i kapitel 5 om én skattekonto, i kapitel 5 a om anmeldelse og registrering og i kapitel 6 om straffe- og sanktionsbestemmelser vil tilsvarende finde anvendelse for afgifter efter nærværende lov. Herunder vil betaling af afgiften efter det foreslåede § 9, skulle ske til skattekontoen, jf. i opkrævningslovens § 16, nr. 1.

Det foreslås i § 9, stk. 3, at hvis den sidste rettidige angivelses- og betalingsdag er en banklukkedag, anses den førstkommende bankdag som sidste rettidige angivelses- og betalingsdag.

Den foreslåede bestemmelse svarer til indholdet i opkrævningslovens § 2, stk. 3, men det foreslås, at det fremgår udtrykkeligt i nærværende lov.

Det foreslåede § 9, stk. 3, vil medføre, at hvis den sidste rettidige betalingsdag er en banklukkedag, anses den førstkommende bankdag som sidste rettidige betalingsdag. Det vil betyde, at hvis den sidste rettidige betalingsdag f.eks. er en søndag, der er en banklukkedag, så anses den efterfølgende mandag, der er den førstkommende bankdag, som den sidste rettidige betalingsdag.

### *Til § 10*

Det foreslås i § 10, at er en virksomhed registreret ved en repræsentant efter § 5, stk. 3, hæfter denne og repræsentanten solidarisk for betaling af afgiften.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en person bosiddende i Danmark eller en virksomhed med forretningssted i Danmark, som den afgiftspligtige virksomhed er repræsenteret ved efter den foreslåede § 5, stk. 3, vil hæfte solidarisk med den afgiftspligtige virksomhed. Det vil være tilfældet for de virksomheder, der har forretningssted i et land uden for EU, som Danmark ikke har en mellemstatslig samarbejdsaftale med, der svarer til samarbejdet inden for EU.

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at Danmark har indgået aftaler med andre EU-lande om gensidig bistand ved inddrivelse af fordringer. Har Danmark indgået en lignende aftale med et land uden for EU, vil der ligeledes ikke være et krav om, at en afgiftspligtig virksomhed med forretningssted i et sådant land, skal registreres ved en person eller virksomhed efter det foreslåede § 5, stk. 3. Af den grund vil de ligeledes ikke være omfattet af bestemmelsen om solidarisk hæftelse.

Det foreslåede § 10 er tilsvarende bestemmelser i andre punktafgiftslove samt momslovens § 46, stk. 8.

### *Til § 11*

I lovforslagets § 11, stk. 1-3, foreslås regnskabsbestemmelser for registrerede luftfartsselskaber.

Det foreslås, at regnskabsbestemmelserne udformes på tilsvarende måde som de regler, der er gældende for andre punktafgifter.

Det foreslås i § 11, stk. 1, 1. pkt., at de registrerede virksomheder skal føre et regnskab over flybilletter eller tilsvarende dokumenter, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige flybilletter eller tilsvarende dokumenter er betalt.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at luftfartsselskaberne vil skulle føre et regnskab over de afgiftspligtige flybilletter, der er solgt til passagerer til en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn efter § 1, der kan danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode og for kontrol med afgiftens betaling.

Det foreslås i § 11, stk. 1, 2. pkt., at regnskabet skal kunne danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling.

Det foreslås i § 11, stk. 1, 3. pkt., at regnskabet kan føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at regnskabet kan være integreret i det almindelige forretningsregnskab hos det afgiftspligtige luftfartsselskab eller dets repræsentant, jf. § 5, stk. 3.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 1. pkt. at de registrerede virksomheder skal opbevare kopi af fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter, som danner grundlag for afgiftsberegningen.

For afgiftspligtige virksomheder efter § 5, stk. 2, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, skal efter det foreslåede § 5, stk. 3, registreres ved en person, der er bosiddende her i landet.

Her vil opbevaringen af en kopi af de omtalte dokumenter være tilgængelig hos deres repræsentant.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 2. pkt., at opbevaringen kan ske elektronisk.

Det foreslås i § 11, stk. 2, 3. pkt., at regnskabsmaterialet skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets udløb.

Det vil medføre, at de registrerede virksomheder skal opbevare regnskabsmaterialet i overensstemmelse med bogføringslovens kapitel 4 om opbevaring af regnskabsmateriale. Da den foreslåede bestemmelse om at opbevare regnskabsmaterialet dermed vil svare til den pligt, der følger af bogføringslovens § 12, stk. 1, hvorefter virksomheder på betryggende vis skal opbevare regnskabsmateriale i 5 år fra udgangen af det regnskabsår, materialet vedrører.

Det foreslås i § 11, stk. 3, at Skatteforvaltningen kan fastsætte nærmere regler for de registrerede virksomheders regnskabsførelse efter stk. 1.

Med den foreslåede bestemmelse bemyndiges Skatteforvaltningen til at fastsætte regler for regnskabsførelse over salget af afgiftspligtige flybilletter eller tilsvarende dokumenter, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige flybilletter eller tilsvarende dokumenter er betalt efter stk. 1.

### *Til § 12*

Det foreslås i § 12, stk. 1, 1. pkt., at Skatteforvaltningen, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse har

## UDKAST

adgang til hos afgiftspligtige virksomheder, jf. § 4, stk. 2, eller deres repræsentant efter § 5, stk. 3, at gennemgå forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance m.v., der kan have betydning for kontrollen med betaling af afgiften.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er, at Skatteforvaltningen skal kunne foretage udgående kontrol hos en afgiftspligtig virksomhed eller dennes repræsentant, når det efter Skatteforvaltningens skøn er nødvendigt, og under kontrolbesøget have adgang til materiale, der kan have betydning for kontrollen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Skatteforvaltningen uden retskendelse vil have adgang til at kunne foretage et kontroleftersyn på en afgiftspligtig virksomheds eller dennes repræsentants lokaliteter med henblik på at gennemgå materiale, der kan have betydning for, om den afgiftspligtige virksomhed afregner afgift i overensstemmelse med reglerne i dette lovforslag.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at Skatteforvaltningen under kontrolbesøget vil have adgang til at gennemgå »forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance m.v.«. Opregningen er ikke udtømmende, jf. »m.v.«, og det er hensigten, at Skatteforvaltningen skal kunne gennemgå ethvert materiale, som vil kunne have betydning for kontrollen med korrekt betaling af afgiften.

Skatteforvaltningen vil ved et kontrolbesøg i medfør af den foreslåede bestemmelse skulle fremvise behørig legitimation. Legitimationen vil skulle indeholde identifikationsoplysninger om den medarbejder, der er mødt hos den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant i forbindelse med kontrolbesøget. Legitimationen vil desuden skulle indeholde oplysning om, at medarbejderen repræsenterer Skatteforvaltningen.

Skatteforvaltningen vil i forbindelse med et kontrolbesøg skulle iagttage reglerne i retssikkerhedsloven. Det vil bl.a. medføre, at den afgiftspligtige virksomhed som udgangspunkt skal modtage et skriftligt varsel senest 14 dage, inden kontrolbesøget vil blive gennemført, jf. retssikkerhedslovens § 5, stk. 1 og 2.

Hvis der er tale om virksomheder, som ikke er registreret hos Skatteforvaltningen i medfør af de foreslåede regler, men der foreligger en formodning for, at virksomheden er registreringspligtig, vil disse virksomheder også være omfattet af den foreslåede bestemmelse.

## UDKAST

Det foreslås i § 12, stk. 1, 2. pkt., at Skatteforvaltningen ved gennemgangen kan sikre sig oplysninger som nævnt i 1. pkt.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at, hvis Skatteforvaltningen skønner det nødvendigt, kan Skatteforvaltningen sikre sig oplysninger som bl.a. forretningsbøger, andet regnskabsmateriale samt korrespondance, der kan have betydning for kontrollen med korrekt betaling af afgiften.

Det foreslås i § 12, stk. 1, 3. pkt., at i det omfang oplysninger som nævnt i 1. og 2. pkt. er registreret elektronisk, omfatter Skatteforvaltningens adgang også en elektronisk adgang hertil.

Formålet med forslaget er at sikre, at Skatteforvaltningens adgang til at kontrollere materiale ikke er begrænset til fysisk materiale. Adgangen vil dermed også gælde for materiale, som eksisterer digitalt.

Kravet om Skatteforvaltningens adgang kan opfyldes ved, at den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant giver online-adgang til det elektroniske materiale, således at der via f.eks. en computer med adgang til internettet kan opnås adgang til materialet. Det er i så fald uden betydning, om den server, materialet opbevares på, fysisk er placeret her i landet eller i udlandet. Det samme gælder, hvis den afgiftspligtige virksomhed anvender en cloud-løsning, hvor serverens fysiske placering ikke er kendt.

Skatteforvaltningens adgang til elektronisk opbevaret materiale omfatter ikke dataspejling. Ved dataspejling tages der en fuldstændig kopi af alle data, der findes på f.eks. en harddisk, herunder slettede filer.

Skatteforvaltningen vil kunne benytte såkaldt dataanalyse ved kontrollen. Ved dataanalyse foretages en analyse af indholdet af datamedier. Dataanalyse vil kunne foregå på den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants datamedier eller på IT-udstyr, som Skatteforvaltningen medbringer, og kun elektroniske dokumenter, der er relevante for kontrolsagen, medtages fra virksomheden. Hvis der ved dataanalysen findes relevante dokumenter til kontrolsagen, vil disse blive markeret. Udpegning af relevante dokumenter kan også ske efter den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants anvisning. Der er således udelukkende tale om en elektronisk gennemgang af indholdet af datamedier, og kun relevante dokumenter vil blive kopieret og forlade den, som er genstand for kontrollen. Den, der er blevet kontrolleret, vil modtage en elektronisk kopi af det kopierede og en elektronisk dokumentliste, inden kontrollen afsluttes. Den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentanter har under hele forløbet mulighed for at kommentere og drøfte relevansen af de udvalgte dokumenter. Brug af

## UDKAST

specielle it-værktøjer sikrer, at der ikke kan ske utilsigtede ændringer på den kontrolleredes datamedier, f.eks. sletning af dokumenter, og giver samtidig en garanti for, at autenticiteten af dokumenterne bevares, da det ikke efterfølgende vil være muligt at ændre dokumenternes indhold, metadata m.v. It-værktøjerne sikrer i den sammenhæng den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant, at det materiale, der indgår i Skatteforvaltningens kontrolsag, er en eksakt kopi af det originale dokument, og at der ikke kan ske menneskelige fejl ved håndteringen af materialet.

Skatteforvaltningen vil ikke under en kontrol kunne koble sit eget it-udstyr til den kontrolleredes udstyr, hvis den pågældende ikke giver tilladelse her til. Skatteforvaltningen må i så fald nøjes med at få adgang via den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants systemer og enten få materialet udskrevet på papir eller få en elektronisk kopi, f.eks. på et krypteret USB-stik. Skatteforvaltningen vil ikke uden den afgiftspligtige virksomheds eller dennes repræsentants samtykke kunne medtage originalt fysisk materiale. Der vil i givet fald være tale om beslaglæggelse, der skal ske efter retsplejelovens regler og fordrer politiets og rettens mellemkomst.

Hvis der findes personoplysninger i det materiale, som er relevant for kontrollen, og som Skatteforvaltningen derfor har krav på at få adgang til, vil de kun kunne indsamles under iagttagelse af databeskyttelseslovgivningens regler.

Det foreslås i § 12, *stk.* 2, at ejeren af virksomheden og dennes ansatte ved kontrollen skal yde Skatteforvaltningen den nødvendige vejledning og hjælp.

Forslaget vil medføre, at ejeren eller ejerne af virksomheden og dennes ansatte som udgangspunkt vil have pligt til at yde Skatteforvaltningen vejledning og hjælp i forbindelse med kontrollen, jf. dog det følgende om retssikkerhedslovens anvendelse.

Som anført ovenfor vil retssikkerhedslovens regler finde anvendelse på kontrolbesøg, der bliver gennemført af Skatteforvaltningen. Udgangspunktet om pligt til at yde Skatteforvaltningen vejledning og hjælp vil dermed efter omstændighederne skulle fraviges. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis der er konkret mistanke om, at en fysisk eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf. I så fald gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger til Skatteforvaltningen ikke med hensyn til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse, jf. retssikkerhedslovens § 9, *stk.* 1. I forhold til

## UDKAST

andre end den mistænkte gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger, i det omfang oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 2.

Det foreslås i § 12, stk. 3, 1. pkt., at materiale nævnt i stk. 1 efter anmodning skal udleveres eller indsendes til Skatteforvaltningen.

Forslaget vil medføre, at den afgiftspligtige virksomhed eller dennes repræsentant vil have en pligt til at imødekomme en anmodning fra Skatteforvaltningen om at udlevere eller indsende det materiale, som Skatteforvaltningen anmoder om.

Skatteforvaltningen vil under et kontrolbesøg kunne anmode om at få forelagt bestemt materiale med henblik på en kontrolgennemgang heraf. I kontrolsager, hvor Skatteforvaltningen ikke tager på udgående kontrol, vil Skatteforvaltningen kunne anmode om, at materialet bliver indsendt med henblik på kontrolgennemgangen. En anmodning vil skulle indeholde en frist, der vil skulle give den afgiftspligtige virksomhed behørig tid til at fremskaffe og indsende materialet. Fristens længde vil dermed bero på anmodningens nærmere indhold og omfanget af det materiale, Skatteforvaltningen anmoder om.

Pligten til at imødekomme en anmodning fra Skatteforvaltningen vil for det første finde anvendelse for afgiftspligtige virksomheder, der er registrerede i medfør af det forslåede § 5, stk. 1. Pligten vil desuden finde anvendelse for øvrige virksomheder, hvor Skatteforvaltningen har en formodning for, at en virksomhed er omfattet af lovforslagets regler og dermed registreringspligtig.

Skatteforvaltningen vil så vidt muligt skulle konkretisere sin anmodning om materiale, og det vil være en forudsætning, at der hos Skatteforvaltningen er en konkret formodning for, at det materiale, der anmodes om, vil have betydning for kontrollen.

Hvis Skatteforvaltningen har en konkret mistanke om, at en fysisk person eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger ikke i forhold til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. Hvis den mistænkte meddeler samtykke til at afgive oplysninger, finder reglerne i retssikkerhedslovens § 9, stk. 4, 2.



## UDKAST

og 3. pkt., tilsvarende anvendelse. I forhold til andre end den mistænkte gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger, i det omfang oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf.

Det foreslås i § 12, stk. 4, at offentlige myndigheder efter anmodning fra Skatteforvaltningen skal videregive enhver oplysning til brug for registrering af og kontrol med virksomheder, der er omfattet af denne lov.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at alle oplysninger, som Skatteforvaltningen har vurderet som relevante til brug for registrering og kontrol i medfør af denne lov, kan tilvejebringes.

Forslaget vil medføre, at eksempelvis fortrolige oplysninger om juridiske personer vil kunne tilvejebringes af Skatteforvaltningen, jf. hertil forvaltningslovens § 28, stk. 2, nr. 2, jf. stk. 1. Hvis en anmodning fra Skatteforvaltningen vedrører personoplysninger, vil behandlingsgrundlaget bero på databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Skatteforvaltningen vil kun kunne anmode om oplysninger, når formålet er registrering af og kontrol med en afgiftspligtig virksomhed eller dennes repræsentant, som er omfattet af reglerne i dette lovforslag. Det vil desuden være en forudsætning, at oplysningerne er vurderet nødvendige til dette formål.

Det foreslås i § 12, stk. 5, at politiet om fornødent yder Skatteforvaltningen bistand med gennemførelse af kontrollen efter stk. 1.

Politiets bistand efter bestemmelsen vil begrænse sig til overvindelse af fysiske hindringer for gennemførelsen af kontrollen, f.eks. at skaffe adgang til et aflåst rum. Selve kontrollen vil skulle gennemføres af medarbejdere hos Skatteforvaltningen. Politiets bistand vil skulle ske efter reglerne i lov om politiets virksomhed. Hvis der på tidspunktet for politiets bistand ved Skatteforvaltningens kontrolbesøg er, eller der i forbindelse hermed opstår, konkret mistanke om et strafbart forhold, vil politiets bistand til gennemførelsen af kontrollen skulle ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler, når bistanden har karakter af efterforskning.

### *Til § 13*

Det foreslås i § 13, stk. 1, at hvis den registrerede virksomhed ikke rettidigt har angivet antallet af solgte eller bookede flybilletter per afgiftskategori, jf. § 8, kan Skatteforvaltningen pålægge daglige tvangsbøder, indtil virksomheden har angivet dette.

## UDKAST

Formålet med den foreslåede bestemmelse er, at Skatteforvaltningen vil få mulighed for at kunne pålægge daglige tvangsbøder med henblik på at fremme, at den registrerede virksomhed angiver antallet af solgte flybilletter i overensstemmelse med den foreslåede § 8.

Ved »rettidigt« forstår den frist, der følger af den foreslåede § 8, det vil sige senest den 15. i den følgende måned, som angivelsen vedrører, jf. dog lovforslagets § 9, stk. 3.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at det vil være den registrerede virksomhed, som vil kunne blive pålagt en daglig tvangsbøde.

En daglig tvangsbøde vil ikke være en strafferetlig sanktion, men et middel til at søge at gennemtvinge en handlepligt. En daglig tvangsbøde vil kunne gives for hver kalenderdag, det vil sige 7 dage om ugen. En tvangsbøde vil skulle være på mindst 1.000 kr. dagligt, og den vil herudover kunne fastsættes skønsmæssigt ved, at der ved fastsættelsen tages hensyn til den registrerede virksomheds økonomiske formåen, således at tvangsbøden vil have den tilsigtede effekt. Daglige tvangsbøder vil kunne forhøjes med skriftligt varsel, hvis en allerede pålagt tvangsbøde ikke har givet resultat. Dette vil svare til den generelle praksis for tvangsbøder i skatte- og afgiftslovgivningen i øvrigt.

Når den oplysningspligtige har angivet i overensstemmelse med § 8, vil eventuelle tvangsbøder, der ikke er betalt, bortfalde. Allerede betalte tvangsbøder vil ikke skulle tilbagebetales. Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at hvis Skatteforvaltningen ikke rettidigt har modtaget en angivelse af antallet af solgte flybilletter per passagerer i overensstemmelse med den foreslåede § 8, vil Skatteforvaltningen kunne sende en rykker. I rykkeren vil det skulle fremgå, at hvis ikke angivelsen foretages inden en i rykkeren fastsat dato, vil Skatteforvaltningen pålægge daglige tvangsbøder, for hver dag fristen overskrides, indtil virksomheden angiver som foreskrevet.

Det vil bero på Skatteforvaltningens vurdering, om der under hensyn til de konkrete omstændigheder i den enkelte sag vil skulle anvendes daglige tvangsbøder.

Det foreslås i § 13, stk. 2, at efterkommes en anmodning om oplysninger efter § 12, stk. 3, ikke, kan Skatteforvaltningen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, og indtil pålægget efterkommes.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at når en anmodning om oplysninger i medfør af det foreslåede § 12, stk. 3, ikke er efterkommet, vil Skatteforvaltningen kunne give et pålæg om at indsende de oplysninger, der er anmodet om. Efterkommes pålægget ikke inden en i pålægget fastsat frist, vil Skatteforvaltningen kunne anvende daglige tvangsbøder.

En daglig tvangsbøde vil kunne gives for hver kalenderdag, det vil sige 7 dage om ugen. En tvangsbøde vil skulle være på mindst 1.000 kr. dagligt, og den vil herudover kunne fastsættes skønsmæssigt ved, at der ved fastsættelsen tages hensyn til den registrerede virksomheds økonomiske formåen, således at tvangsbøden vil have den tilsigtede effekt. Daglige tvangsbøder vil kunne forhøjes med skriftligt varsel, hvis en allerede pålagt tvangsbøde ikke har givet resultat. Dette vil svare til den generelle praksis for tvangsbøder i skatte- og afgiftslovgivningen i øvrigt.

Det vil bero på Skatteforvaltningens vurdering, om der under hensyn til de konkrete omstændigheder i den enkelte sag vil skulle anvendes daglige tvangsbøder.

Det foreslås i § 13, stk. 3, at klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 ikke har opsættende virkning. Klageinstansen kan tillægge en klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 opsættende virkning, hvis særlige omstændigheder taler herfor.

Et »pålæg« vil være en afgørelse i forvaltningslovens forstand og vil derfor kunne påklages. Klagen vil skulle være modtaget senest 3 måneder efter modtagelsen af pålægget, jf. skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 3. Hvis klageinstansen giver Skatteforvaltningen medhold, vil klageinstansen skulle fastsætte en frist for, hvornår virksomheden vil skulle have indsendt oplysningerne til Skatteforvaltningen.

Efter den foreslåede bestemmelse vil udgangspunktet være, at en klage over pålægget ikke vil have opsættende virkning. At en klage tillægges opsættende virkning, betyder, at pligten til at komme med oplysninger, og pligten til at betale daglige tvangsbøder, er suspenderet, mens klageinstansen behandler klagesagen.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at klageinstansen dog kan tillægge en klage over et pålæg efter stk. 1 og 2 opsættende virkning, hvis særlige omstændigheder taler herfor.

## UDKAST

Særlige omstændigheder, der vil kunne tale for at tillægge en klage opsættende virkning, vil f.eks. kunne være, at klageinstansen finder, at der er en begrundet tvivl om, hvorvidt der er pligt til at indsende oplysningerne.

### *Til § 14*

Det foreslås i § 14, stk. 1, nr. 1, at med bøde straffes den, som forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen.

Ved »urigtig« forstår, at en oplysning er usand og i strid med faktiske forhold. Ved »ufuldstændig« forstår, at en konkret oplysning for så vidt er korrekt, men at den som en del af en helhed eller større sammenhæng er utilstrækkelig til at give et fyldestgørende billede af de faktiske forhold. Ved »fortier« forstår, at den pågældende undlader at give de nødvendige oplysninger til Skatteforvaltningen. Det er et fællestræk ved begreberne, at Skatteforvaltningen gives en forkert opfattelse af de forhold, der vil indgå i afgiftskontrollen og dermed den korrekte afgiftsafregning.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der vil kunne idømmes straf i form af bøde til den, der forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger over for Skatteforvaltningen til brug for afgiftskontrollen. Bestemmelsen vil finde anvendelse på enhver oplysning, der bliver afgivet eller fortiet, når det er til brug for afgiftskontrollen. Den vil dermed ikke være begrænset til den månedlige angivelse, der følger af den foreslåede § 8, eller til oplysninger, som Skatteforvaltningen måtte modtage på grundlag af en anmodning i medfør af det foreslåede § 12, stk. 3. Det objektive gerningsindhold vil dermed være realiseret, når oplysningerne er kommet frem til Skatteforvaltningen. I tilfælde af fortielse af oplysningerne vil gerningsindholdet være realiseret, hvis den, der skulle have afgivet oplysninger, undlader dette, eller hvis den pågældende undlader at korrigere tidligere afgivne oplysninger, som senere viser sig ukorrekte.

Hvis en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 14, stk. 1, nr. 1, er begået forsætligt, vil straffebestemmelsen i praksis kun finde anvendelse, hvis overtrædelsen medfører eller er egnet til at medføre unddragelse af afgift. Der henvises derfor til bemærkningerne til stk. 2 for en beskrivelse af det forudsatte sanktionsniveau.

## UDKAST

Hvis en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse begås groft uagtsomt, og overtrædelsen medfører eller er egnet til at medføre unddragelse af afgift, forudsættes bøden at skulle udgøre et beløb, der svarer til unddragelsens størrelse.

Det foreslås i § 14, stk. 1, nr. 2, at med bøde straffes den, som forsætligt eller groft uagtsomt overtræder § 5, stk. 1, 3 eller 4, § 8 eller § 11, stk. 1 eller 2.

Efter det foreslåede § 5, stk. 1, skal virksomheder, der efter § 4, stk. 2, skal svare afgift, anmelde sin virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen. Anmeldelse til registrering skal ske, senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes, jf. § 5, stk. 4, 1. pkt. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når den anmeldelsespligtige ikke inden for den anførte frist anmelder sin virksomhed til registrering hos Skatteforvaltningen.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 1, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 5, stk. 3, skal afgiftspligtige virksomheder efter § 4, stk. 2, som har forretningssted i et land uden for EU, med hvilket Danmark ikke har en aftale om gensidig bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU, registreres ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet. Anmeldelse til registrering skal ske, senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes, jf. § 5, stk. 4, 1. pkt. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke inden for den anførte frist er sket anmeldelse til registrering hos Skatteforvaltningen.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 3, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 5, stk. 4, 1. pkt., skal anmeldelse til registrering ske senest 8 dage inden registreringspligtig virksomhed påbegyndes. Med hensyn til overtrædelser, som knytter sig til stk. 4, 1. pkt., henvises til omtalen ovenfor om overtrædelse af § 5, stk. 1 og 3.

Efter det foreslåede § 5, stk. 4, 2. pkt., skal ændringer i en virksomheds eksisterende registreringsforhold meddeles til Skatteforvaltningen senest 8 dage efter ændringen. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når

## UDKAST

der ikke inden for den angivne frist er givet meddelelse til Skatteforvaltningen i overensstemmelse med § 5, stk. 4, 2. pkt.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 4, 2. pkt., vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 5, stk. 4, 3. pkt., skal virksomheder, der ophører med at drive registreringspligtig virksomhed efter denne lov, underrette Skatteforvaltningen om virksomhedens ophør senest 8 dage efter ophøret. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke inden for den angivne frist er givet meddelelse til Skatteforvaltningen i overensstemmelse med § 5, stk. 4, 3. pkt.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 5, stk. 4, 3. pkt., vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter den foreslåede § 8 skal de registrerede virksomheder efter udløbet af hver afgiftsperiode, jf. § 6, og senest den 15. i den følgende måned over for Skatteforvaltningen angive mængden af de solgte flybilletter og tilsvarende dokumenter pr. afgiftskategori efter afgiftssatserne i § 3, stk. 1, jf. dog § 9, stk. 3, hvoraf der skal betales afgift, jf. § 9, stk. 1 og 2. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når der ikke rettidigt er sket angivelse som foreskrevet i medfør af § 8.

Det forudsættes, at en overtrædelse af den foreslåede § 8 vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 11, stk. 1, skal de registrerede virksomheder føre et regnskab over flybilletter eller tilsvarende dokumenter, som kan danne grundlag for opgørelsen af, om afgiften af de afgiftspligtige flybilletter eller tilsvarende dokumenter er betalt. Regnskabet skal kunne danne grundlag for opgørelse af afgiftstilsvaret for hver afgiftsperiode efter § 7 og for kontrol med afgiftens betaling. Regnskabet kan føres i virksomhedens almindelige forretningsregnskab efter reglerne i bogføringsloven.

Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når det kan konstateres, at der ikke foreligger et regnskab i overensstemmelse med det foreslåede § 11, stk. 1. Det vil til eksempel kunne være tilfældet, hvis der i medfør af det foreslåede § 11, stk. 3, bliver fastsat nærmere regler for regnskabsførelsen, og regnskabet ikke er i overensstemmelse med disse regler.

## UDKAST

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 11, stk. 1, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter det foreslåede § 11, stk. 2, skal de registrerede virksomheder opbevare kopi af fakturaer, kvitteringer eller andre fysiske eller elektroniske dokumenter, som danner grundlag for afgiftsberegningen. Opbevaringen kan ske elektronisk. Regnskabsmaterialet skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets udløb. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, enten ved at materiale som angivet i bestemmelsen slet ikke bliver opbevaret, eller ved at opbevaringen kun sker for en kortere periode.

Det forudsættes, at en overtrædelse af det foreslåede § 11, stk. 2, vil skulle sanktioneres med en bøde på 10.000 kr., uanset om overtrædelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

Efter omstændighederne vil en overtrædelse af de foreslåede § 5, stk. 1, 3 eller 4, § 8 eller § 11, stk. 1 eller 2, kunne ske som led i, at der sker en unddragelse af afgift. Hvis dette er tilfældet, vil overtrædelsen være omfattet af den sanktionspraksis, der er beskrevet nedenfor til det foreslåede stk. 2.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det foreslås i § 14, stk. 2, at den, der begår en af de nævnte overtrædelser omfattet af stk. 1 med forsæt til at unddrage afgift til det offentlige, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at når en gerning omfattet af stk. 1 er begået med forsæt til at unddrage afgift til det offentlige, vil strafferammen være bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289 om bl.a. afgiftssvig af særlig grov karakter. Den foreslåede bestemmelse svarer til straffebestemmelsen for unddragelsesovertrædelser i den øvrige skatte- og afgiftslovgivning, og det forudsættes, at denne sanktionspraksis vil skulle finde anvendelse i unddragelsessager efter denne lov.

## UDKAST

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at der vil skulle være »forsæt til at unddrage«. Det vil således ikke være et krav for at kunne sanktionere efter bestemmelsen, at en unddragelse er realiseret. Det vil derimod være tilstrækkeligt, at den pågældende har haft forsæt til at unddrage afgift. Det objektive gerningsindhold vil være realiseret, når en gerning omfattet af stk. 1 er begået. Det vil desuden være en forudsætning, at gerningen relaterer sig til opgørelsen af afgiftstilsvaret og er egnet til at medføre en for lav eller helt undladt afgiftsafregning.

Det forudsættes, at der ved en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse, hvor strafssubjektet er en fysisk person, vil kunne idømmes straf i form af fængsel, når unddragelsen er 500.000 kr. eller derover. Det forudsættes, at en unddragelse på 500.000 kr. eller derover som udgangspunkt vil være omfattet af straffelovens § 289. Det vil imidlertid bero på en konkret vurdering, hvorvidt overtrædelsen vil skulle henføres til straffelovens § 289. Hvis der i sagen foreligger formildende omstændigheder, vil forholdet ikke nødvendigvis skulle henføres til straffelovens § 289, selv om unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover.

Det forudsættes endvidere, at der i tillæg til fængselsstraffen vil skulle gives en bøde, der svarer til to gange det unddragne beløb. I sager, hvor der dømmes for forsøg, jf. straffelovens § 21, stk. 1, er det forudsat, at bøden vil skulle udmåles til en gange det beløb, der er forsøgt unddraget.

Det forudsættes, at hvis unddragelsen ikke udgør 500.000 kr. eller derover, vil der skulle idømmes en bøde, der vil skulle udmåles til to gange det unddragne beløb.

I gentagelsestilfælde er det forudsat, at hvis den pågældende fysiske person forsætligt unddrager skatter eller afgifter for mere end 250.000 kr., og den pågældende tidligere er blevet straffet for at unddrage skatter eller afgifter for mere end 250.000 kr., vil vedkommende kunne straffes med fængsel og en tillægsbøde svarende til to gange det unddragne beløb. I denne situation vil den gentagne overtrædelse således have en gentagelsesvirkning, hvor beløbsgrænsen for fængselsstraf er lavere.

Gentagelsesvirkningen vil ophøre, når der, førend den nye strafbare handling blev begået, er forløbet 10 år, efter at den tidligere straf er udstået, endeligt eftergivet eller bortfaldet. Er den tidligere straf en bødestraf, regnes den nævnte frist fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse. Med hensyn til betingede domme regnes fristen fra den endelige dom. Dette følger af straffelovens § 84, stk. 3.



## UDKAST

Det forudsættes, at hvis strafssubjektet er en juridisk person, vil der skulle idømmes en bøde, der vil skulle udmåles til to gange det unddragne beløb. Hvis unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover, vil overtrædelsen som udgangspunkt være omfattet af straffelovens § 289. Det vil imidlertid bero på en konkret vurdering, hvorvidt overtrædelsen vil skulle henføres til straffelovens § 289. Hvis der i sagen foreligger formildende omstændigheder, vil forholdet ikke nødvendigvis skulle henføres til straffelovens § 289, selv om unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover.

Det forudsættes, at der i førstegangstilfælde i sager om unddragelse vil skulle være unddraget for mere end 40.000 kr., før der vil kunne rejses en sag om unddragelse af afgift. Den forudsatte minimumsgrænse vil skulle anvendes, uanset om unddragelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

I sager om unddragelse, hvor unddragelsen ikke overstiger 40.000 kr., men overstiger 20.000 kr., vil der i førstegangstilfælde kunne straffes med en bøde, der forudsættes at skulle udgøre 5.000 kr., uanset om der er handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

Der vil skulle ske fuld kumulation. Det vil sige, at straffen for de enkelte forhold vil skulle lægges sammen. Dette vil også gælde, når der udmåles en tillægsbøde til en fængselsstraf, jf. hertil straffelovens § 50, stk. 2.

Fastsættelsen af straffen vil bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det foreslås i § 14, stk. 3, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Straffelovens kapitel 5 består af §§ 25-27, hvor § 25 fastslår, at en juridisk person kan straffes med bøde, når det er bestemt ved eller i medfør af lov.

Det fremgår af straffelovens § 26, at en juridisk person er alle former for selskaber, herunder interessentskaber, foreninger, fonde, boer, kommuner og statslige myndigheder. I straffelovens § 26, stk. 2, indbefattes også en enkeltmandsvirksomhed, for så vidt dens størrelse og organisation kan side-stilles med en selskabskonstruktion, hvilket antages at betyde, at enkeltmandsvirksomheden beskæftiger mindst ca. 20 ansatte.

## UDKAST

Det fremgår af straffelovens § 306, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i 5. kapitel for overtrædelse af denne lov.

For at en juridisk person kan blive strafansvarlig kræves, at der inden for den juridiske persons virksomhed er begået en overtrædelse, der enten kan tilregnes en eller flere personer, der er knyttet til den juridiske person, eller den juridiske person som sådan. Det sidste betyder, at f.eks. manglende procedurer til sikring af kontrol, anonyme fejl eller ophobning af fejl, hvor hver enkelt fejl ikke i sig selv er nok til at statuere uagtsomhed, kan tilregnes virksomheden.

Der er ikke tale om et objektivi ansvar, idet der skal kunne bevises forhold begået inden for den juridiske person, som kan karakteriseres som enten forsætlige eller groft uagtsomme. Det er ikke et krav, at den eller de personer, der rent faktisk har begået forholdet, skal kunne identificeres. En juridisk person kan kun straffes med bøde, og der kan ikke fastsættes forvandlingsstraf. Det indebærer, at alle straffesager inden for Skatteforvaltningens område, hvor ansvarssubjektet er en juridisk person, kan afgøres administrativt.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der kan pålægges juridiske personer strafansvar for overtrædelse af bestemmelserne i denne lov.

### *Til § 15*

Det følger af opkrævningslovens § 18, stk. 1, at skønnes en overtrædelse ikke at ville medføre højere straf end bøde, kan Skatteforvaltningen tilkendegive den pågældende, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter ansøgning kan forlænges at betale en bøde, der er angivet i tilkendegivelsen. Retsplejelovens § 752, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse.

En tilkendegivelse i medfør af opkrævningslovens § 18, stk. 1, skal indeholde de oplysninger, der følger af retsplejelovens § 834, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 3. Det er bl.a. oplysning om straffehjemmelen og en kort beskrivelse af det forhold, der rejses tiltale for.

Det følger af opkrævningslovens § 18, stk. 3, at hvis en bøde bliver betalt i rette tid, eller bliver den efter vedtagelsen inddrevet eller afsonet, bortfalder videre forfølgning. Bøder i sager, der afgøres administrativt, opkræves af Skatteforvaltningen, jf. stk. 4.

## UDKAST

Det følger af opkrævningslovens § 19, at ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelser i denne lov sker i overensstemmelse med reglerne i retsplejeloven om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.

Det foreslås i § 15, at reglerne i opkrævningslovens §§ 18 og 19 finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af denne lov.

Formålet med bestemmelsen er for det første at give Skatteforvaltningen mulighed for at kunne afslutte en straffesag administrativt, når en overtrædelse af denne lov ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, og den sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelsen. Efter forslaget kan fristen for betaling af den angivne bøde efter begæring forlænges. Det vil være Skatteforvaltningen, der, hvis begæringen imødekommes, fastsætter den nye frist.

Den foreslåede bestemmelse vil som anført medføre, at Skatteforvaltningen vil kunne afslutte en straffesag administrativt, når betingelserne i opkrævningslovens § 18 er opfyldt, herunder kravet til indholdet af et bødeforelæg.

Hvis den, der har modtaget et bødeforelæg, ikke ønsker at vedtage bødeforelægget, f.eks. fordi den pågældende ikke ønsker at erklære sig skyldig, kan vedkommende få sin sag prøvet ved domstolene ved at afvise at vedtage bødeforelægget.

Hvis overtrædelsen skønnes at kunne føre til straf i form af fængsel for den sigtede, kan Skatteforvaltningen ikke afslutte sagen administrativt og skal derfor sende den til politiet med henblik på domstolsbehandling.

Det forudsættes, at der vil kunne idømmes straf i form af fængsel, når en forsætlig unddragelse udgør 500.000 kr. eller derover, og ansvarssubjektet er en fysisk person. Dette medfører, at Skatteforvaltningen vil kunne afslutte en straffesag med et bødeforelæg, når en forsætlig unddragelse ikke udgør 500.000 kr. eller derover.

En juridisk person kan kun straffes med bøde, og der kan ikke fastsættes forvandlingsstraf. Det indebærer, at alle straffesager inden for Skatteforvaltningens område, hvor ansvarssubjektet er en juridisk person, kan afgøres administrativt af Skatteforvaltningen. Det forudsættes imidlertid, at hvis undragelsen udgør 500.000 kr. eller derover, vil overtrædelsen som udgangspunkt være omfattet af straffelovens § 289. I dette tilfælde vil sagen skulle oversendes til politiet med henblik på domstolsbehandling.

Som anført vil straffesagen blive afsluttet administrativt af Skatteforvaltningen, hvis den sigtede vedtager bødeforelægget. Bødevedtagelsen erstatter således en domstolsbehandling. Et bødeforelæg kan genoptages efter en

## UDKAST

konkret vurdering efter anmodning fra den sigtede eller Skatteforvaltningen. Genoptagelse vil f.eks. kunne ske som følge af ugyldighedsgrunde eller sagsbehandlingsfejl. Et bødeforelæg er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand, da det kun får retsvirkninger, hvis det vedtages af den sigtede.

Formålet med den foreslåede § 15 er for det andet at sikre, at opkrævningslovens § 19 finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af reglerne i dette lovforslag.

Anvendelse af retsplejelovens tvangsindgreb, f.eks. ransagning og beslaglæggelse, forudsætter en sigtelse for overtrædelse af en straffebestemmelse. Anmodning om tvangsindgrebet fremsættes af Skatteforvaltningen til politiet. Ransagning kan således ikke foretages af Skatteforvaltningen selv, men kun ved inddragelse af politiet og domstolene. Ransagning kan kun ske efter retskendelse, medmindre der foreligger særlige forhold, der bevirker, at ransagningens øjemed forspildes, hvis retskendelse skulle afventes. Dette beror på politiets vurdering i den konkrete situation.

Den foreslåede bestemmelse vil give politiet mulighed for også at foretage ransagning i sager, hvor strafferammen alene indeholder bødestraf.

### *Til § 16*

Det foreslås i § 16, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

Det følger af det foreslåede § 11, stk. 3, at Skatteforvaltningen kan fastsætte nærmere for virksomhedernes regnskabsførelse efter § 11, stk. 1.

Den foreslåede § 16 vil medføre, at der i forskrifter, der er udstedt med hjemmel i det foreslåede § 11, stk. 3, kan fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

En sag om overtrædelse af bestemmelserne vil kunne afsluttes administrativt af Skatteforvaltningen med et bødeforlæg, hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt, jf. § 14.

Med lovforslaget er det forudsat, at overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne vil kunne straffes med en bøde af ordensmæssig karakter på 10.000 kr.

### *Til § 17*

## UDKAST

Det foreslås i § 17, at loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Det følger af det foreslåede § 4, stk. 1, at afgiftspligten indtræder på det tidspunkt, hvor salget eller anden booking af en eller flere flybilletter til en passager sker.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at flybilletter solgt fra og med den 1. januar 2025 vil blive pålagt afgift.

Det foreslås i § 17, stk. 2, at for registreringspligtige virksomheder, jf. § 5, stk. 1, kan registreringspligten efter § 5, stk. 4 tidligst indtræde den 15. januar 2025.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at virksomheder, der er registreringspligtige efter det foreslåede § 5, stk. 1, i forbindelse med nærværende lovs ikrafttræden vil skulle anmelde sig til registrering hos Skatteforvaltningen senest den 15. januar 2025.

### *Til § 18*

Opkrævningsloven indeholder bestemmelser om opkrævning af skatter og afgifter. Lovens bilag 1, liste A og B, indeholder en liste over de skatte- og afgiftslove, som opkrævningsloven regulerer.

Det foreslås i § 18, at »Lov om passagerafgift på flyrejser« indsættes som nr. 32 i bilag 1, liste A, i opkrævningsloven.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at opkrævningsloven vil finde anvendelse i forbindelse med opkrævning af afgift efter denne lov.

### *Til § 19*

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at loven ikke vil gælde for Færøerne og Grønland.

Det følger af det foreslåede § 1, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov ved salg eller anden booking af en flybillet eller et tilsvarende dokument, der giver en passager adgang til en kommerciel flyrejse i et luftfartøj med afgang fra en dansk lufthavn, jf. dog stk. 2.

## UDKAST

Der vil således blive pålagt afgift på en flybillet med afgang fra en dansk lufthavn med en destination på Færøerne eller i Grønland, men ikke på en flybillet med afgang fra en lufthavn på Færøerne eller i Grønland.

Baggrunden herfor er, at sagsområdet for skatter og afgifter er overtaget af Færøerne og Grønland.

Det fremgår desuden af Aftale om grøn luftfart i Danmark af 15. december 2023, at afgiften pålægges ved afgang fra en dansk lufthavn.

# UDKAST

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p><b>Bilag 1</b> Liste A 1-31) ---</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 18</b></p> <p>I opkrævningsloven, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 2711 af 20. decem- ber 2021, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1795 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:</p> <p><b>1.</b> I <i>bilag 1, liste A</i>, indsættes som <i>nr. 32:</i> »32) Lov om passagerafgift på fly- rejser.«</p>