

Den nye flyskat er årets største politiske ommer

Børsen den 20 februari 2025

Ved årsskiftet trådte regeringens nye flyskat i kraft.

Alle afgang fra danske lufthavne koster nu 30 kr. for korte ruter, 250 kr. for mellemlange ruter, inklusive USA, og 300 kr. for lange ruter.

Meningen med skatten er fra regeringens side at finansiere en forhøjet ældrecheck og grøn omstilling af flysektoren, mens venstrefløjens har haft til formål at begrænse almindelige danskeres rejseforbrug. Men den nye flyskat rammer både socialt og regionalt skævt og har indbyrdes modstridende formål.

De skæve virkninger af en dårligt gennemtænkt skat blev tydelige forleden, da lavprisselskabet Ryanair meddelte, at det lukker alle ruter fra Aalborg og Billund.

Konsekvensen burde ikke komme som en overraskelse: I skrivende stund koster en enkeltbillet fredag morgen den 28. februar 151 kr. med Ryanair fra Billund til London. Det kræver ikke en stor matematiker at indse, at en flyskat på 30 kr. er det samme som en ekstraskat på ca. 20 pct. på afgang.

Normalt regner man med, at højere skat giver mindre forbrug, men hvis en vare eller service i forvejen er marginalt profitabel – som de billige flyruter ud i Europa fra Jylland netop er – kan selv en mindre skat føre til, at den slet ikke er profitabel at udbyde.

I det tilfælde er konsekvensen heraf det, økonomer kalder 'den ekstensive margin' – dvs. om servicen overhovedet udbydes eller ej.

Det er netop også derfor, at flyskatten rammer regional skævt. De mindre lufthavne i Jylland lever i høj grad af de relativt billige, europæiske ruter, mens Københavns Lufthavn sidder på de fede long-haul ruter.

Flyskatten bliver dermed et klassisk eksempel på en afgift, der reducerer konkurrencen på et marked og koncentrerer aktiviteten hos store spillere – her lufthavnen i Kastrup og SAS, og hovedstaden på bekostning af Jylland.

Derudover rammer flyskatten også socialt skævt, fordi den i særlig grad rammer de billigste selskaber hårdest. Problemet kommer, præcist fordi der er tale om en stykskat og ikke en procentskat.

Jo billigere en afgang er, jo større en procent af prisen udgør flyskatten. Det indebærer dermed, at den med andre ord er en regressiv skat, dvs. en skat der rammer de varer, som den relativt fattige del af befolkningen forbruger.

Sidst, men ikke mindst, er det meningen, at skatten skal finansiere grøn omstilling og en højere ældrecheck, samtidig med at den begrænser folks forbrug af flyvninger.

Men hvis den lykkes med at ændre folks flyvaner i en miljørigtig retning, vil den kun indbringe et begrænset provenu. Hvis den skal give nok til at finansiere regeringens planer, er det bedst, hvis den ikke virker efter den officielle hensigt.

Den nye flyskat er, som det burde være klart, et ekstremt ringe designet stykke politik.

Dens to formål er indbyrdes modsigende og rammer jyder og økonomisk svage borgere hårdest. Flyskatten er inkompetent designet og er årets klareste politiske ommer.

Christian Bjørnskov