



MINISTEREN

Transport- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 2. oktober 2019
J. nr. 2019-4830

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 5. september 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 50:

Vil ministeren redegøre for eventuel direkte og indirekte støtte til flytrafik i et dansk perspektiv, f.eks. med udgangspunkt i Kastrup Lufthavn? I redegørelsen bedes ministeren bruge samme metode som artiklen på www.transportenvironment.org den 27. august 2019 "Cheap Airline Ticket doesn't fall from the sky"?

Svar:

Jeg mener ikke, at opgørelsen i artiklen er helt retvisende. Når man øger mobiliteten i hovedstads- og Øresundsområdet og forbedrer sammenhængskraften mellem landsdelene ved for eksempel at anlægge Øresundsbroen, udvide Køge Bugt-motorvejen, etablere metro eller forbedre togbetjeningen, bliver det også lettere for passagerer at komme til og fra lufthavnen. Det betyder dog ikke, at formålet med denne infrastruktur har været at støtte luftfarten. I så fald skal en stor del af dansk infrastruktur med på opgørelsen, idet Københavns Lufthavn tiltrækker passagerer fra hele landet. På samme måde ville Storebæltsbroen efter denne logik kunne siges at udgøre støtte til mælkeproducenterne, der som bekendt fik mulighed for at fragte frisk mælk hurtigere fra Jylland til Sjælland.

Jeg er dog enig i, at det selvfølgelig er relevant at overveje, hvordan og i hvilken grad der gives støtte til luftfarten. Også i lyset af, at det fremgår af den politiske forståelse mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten, at regeringen vil igangsætte initiativer der skal sikre mere bæredygtig flytransport.

En opgørelse af støtten til luftfart bør tage udgangspunkt i, om luftfarten er særligt begunstiget eller bebyrdet i forhold til øvrige transportformer. Støtten til luftfarten har derfor følgende elementer:

Flybrændstof er fritaget for afgifter i henhold til EU's energibeskatningsdirektiv. Det svarer til forholdene i andre europæiske lande og i resten af verden,



men står i modsætning til den afgiftsmæssige behandling af vejtransport, hvor der er betydelige brændstofafgifter samt registrerings- og ejerafgifter.

Side 2/2

Luftfarten er underlagt særlige momsregler. Momsmæssigt skelnes der mellem indenrigsflyvninger og udenrigsflyvninger. I Danmark er persontransport i udgangspunktet momsfritaget. Dette gælder også for indenrigsflytrafikken. Ved udenrigsflyvninger har luftfartsselskaberne nulmoms, som i modsætning til momsfritagelse giver dem mulighed for at fradrage indgående moms. Nulmoms er således mere gunstigt end momsfritagelse.

Luftfarten er på den anden side som den eneste transportsektor omfattet af EU's CO₂-kvotehandelsystem, hvor luftfartsselskaber skal aflevere CO₂-kvoter svarende til det omfang, som de udleder. Hvis luftfartsselskabernes faktiske udledning er større end de tildelte kvoter, skal selskaberne købe ekstra kvoter. Omkring 82 pct. af kvoterne tildeles gratis til luftfartsselskaberne. Den internationale luftfart bliver endvidere fra 2021 reguleret gennem CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Aftalen forpligter luftfartsselskaber fra de 71 deltagende stater, der står for omkring 75 pct. af den samlede internationale flytransport, til at kompensere for stigninger i de samlede CO₂-emissioner fra international civil luftfart i forhold til 2020-niveaue. Der skal som udgangspunkt kompenseres for stigende udledninger fra luftfarten via reduktioner i andre sektorer i form af internationale klimakreditter.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht