



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
29. maj 2020

**J nr.** 2020 - 1070

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 5. februar 2020 stillet mig følgende spørgsmål 239 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Alex Vanopslagh (LA).

### Spørgsmål 219

Vil ministeren redegøre for effekten på Danmarks CO<sub>2</sub>-udledning i 2030 og for, hvor stor CO<sub>2</sub>-lægekagen vil være, hvis man indfører en flyafgift på 60 kr. pr. billet for flyvninger i Europa, 200 kr. pr. billet for mellemlange flyvninger og 400 kr. pr. billet for lange interkontinentale flyvninger?

### Svar

Luftfartsbranchen befinder sig for øjeblikket i en meget alvorlig økonomisk krise, som følge af COVID-19-situationen. En evt. flyafgift skal derfor ses i lyset heraf.

Med den i spørgsmålet foreslåede afgiftsmodel pålægges passagerer en flyafgift, hvor afgiftssatserne differentieres efter rejsens længde.

Det vurderes, at den foreslåede afgift vil reducere den samlede CO<sub>2</sub>-udledning med ca. 98.000 tons CO<sub>2</sub> i 2030. Det bemærkes, at beregningsgrundlaget bygger på data fra da før COVID-19-situationen.

Imidlertid indregnes alene indenrigsflyvninger indregnes i Danmarks nationale klimaregnskab.

Den foreslåede afgiftsmodel skønnes at reducere udledningerne fra indenrigsflyvninger i Danmark med ca. 18.000 tons CO<sub>2</sub> i 2030.

**Tabel 1**  
Reduktionen af Danmarks CO<sub>2</sub>-udledninger som følge af benævnte model for flyafgift

	2030
Reduktion fra indenrigsflyvninger, 1.000 ton CO <sub>2</sub>	18
Reduktion fra udenrigsflyvninger, 1.000 ton CO <sub>2</sub>	70
Samlet CO <sub>2</sub> -reduktion fra flyvninger fra Danmark, 1.000 ton CO <sub>2</sub>	98

Anm.: CO<sub>2</sub> reduktionen beregnes pba. basisfremskrivning 2019 for lufttransport forudsat flybrændstof JP1 og JP4. Fløjet passagerkilometer fordelt på distancer følger af Danmark Statistik (FLYV35). Det er lagt til grund, at flyafgiften ikke pålægges passagerer i transfer/transit, men disse fly indgår i beregningen af den totale udledning.

Kilde: Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet & Skatteministeriet

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2800  
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



Den foreslåede afgiftsmodel skønnes at reducere udledningerne fra udenrigsflyvninger fra Danmark med ca. 70.000 tons CO<sub>2</sub> i 2030, svarende til et fald i de samlede udledninger fra udenrigsflyvninger fra Danmark i 2030 på 2 pct.

CO<sub>2</sub>-reduktionseffekten er relativt større for indenrigsrejser end for udenrigsrejser, da afgiften for indenrigsrejser udgør en relativ større andel af prisen og endvidere pålægges både ud- og hjemrejse. Forskellen forstærkes af, at der oftere vil være gode alternative transportformer for indenrigsflyrejser, hvorfor der regnes med en væsentligt højere priselasticitet på indenrigsflyvninger.

Reduktionen vedr. indenrigsflyvninger må derfor forventes at føre til en delvist modgående stigning i udledningen fra andre transportformer såsom bil eller tog (der dog som udgangspunkt er forbundet med en mindre CO<sub>2</sub>-udledning for en given rejse end flyvning). Dette er ikke indregnet i de skønnede reduktioner.

Samtidig må der forventes en vis CO<sub>2</sub>-lækage. Da priserne vil stige på udenrigsafgange fra danske lufthavne, vil det blive mere attraktivt at foretage rejsen på nærliggende lufthavne i Sverige eller Tyskland. Dog er det meget vanskeligt at skønne over størrelsen af denne effekt, hvormed det ikke har været muligt at indregne i de skønnede reduktioner.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen