



## Skatteministeriet

5. februar 2021  
J.nr. 2021 - 666

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 138 af 13. januar 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Sikandar Siddique (UFG).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Hvordan ser regeringen på den norske regerings ambition om at indføre en fælles nordisk CO<sub>2</sub>-afgift på flybrændstof på ruter internt i Norden?

## Svar

En CO<sub>2</sub>-afgift, som foreslået af den norske regering, vurderes umiddelbart at være omfattet af såvel FN's konvention angående civil luftfart (Chicagokonventionen) som Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter.

Energibeskatningsdirektivet indeholder en obligatorisk afgiftsfritagelse for flybrændstof anvendt til internationale flyvninger og flyvninger internt i EU. Energibeskatningsdirektivet giver dog mulighed for at pålægge afgifter på flybrændstof anvendt til indenrigsflyvninger, når der tankes i Danmark, og på EU-flyvninger, hvis der indgås bilaterale aftaler mellem EU-medlemsstaterne.

Chicago-konventionen indeholder et forbud mod afgifter på brændstof, som indebærer, at de deltagende stater ikke må afgiftspålægge brændstof, som forefindes ombord på et luftfartøj ved ankomst.

Afhængig af indholdet af en fælles nordiske aftale vil en CO<sub>2</sub>-afgift kun finde anvendelse på indenrigsflyvninger og flyruter mellem de deltagende parter i Norden.

Flytransport er forbundet med CO<sub>2</sub>-udledningerne og miljøomkostninger fra udledning af NO<sub>x</sub> og partikler samt støj. Luftfarten bidrager omvendt til at øge Danmarks tilgængelighed, som indebærer positive effekter gennem øget mobilitet, nye handelsrelationer og turisme mv.

Den foreslåede CO<sub>2</sub>-afgift på flybrændstoffer giver direkte incitament til at begrænse brugen af fossilt brændstof fx ved at anvende mere energieffektive fly mv. og dermed sænke udledningen af CO<sub>2</sub>. Den foreslåede afgift vil imidlertid kun mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra indenrigsflyruter og flyruter mellem de nordiske deltagerlande, hvilket udgør en mindre del af luftsektorens udledninger. Derudover er det kun indenrigsflyvninger, der indgår i Danmarks klimaforpligtelser.

Luftfartssektoren udleder årligt omkring 3,1 mio. tons CO<sub>2</sub>e, hvoraf indenrigsluftfarten, står for blot 0,1 mio. tons CO<sub>2</sub>e svarende til ca. 1 pct. af transportsektorens emissioner. Dermed vil den foreslåede afgift kun bidrage meget begrænset til 70 pct.-målsætningen.

Indførelse af en evt. CO<sub>2</sub>-afgift på flybrændstof bør desuden ses i lyset af COVID-19-krisen, hvor luftfarten er hårdt ramt. En implementering af en CO<sub>2</sub>-afgift på flybrændstoffer vil desuden kræve et udviklingsarbejde.

Ovenstående forhold skal således vurderes nærmere, førend der kan tages stilling til forslaget.