



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
25. maj 2020

J nr. 2020 - 1070

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 24. januar 2020 stillet mig følgende spørgsmål 219 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 CO₂-udledning i 2030 og for, hvor stor CO₂-lægekagen vil være, hvis man indfører en flyafgift som skitseret i vedhæftede bilag?

Svar

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

Den i spørgsmålet foreslåede afgiftsmodel indebærer en flyafgift differentieret efter antal flyvninger i et givet år, den enkelte rejses længde og hvorvidt rejsen foretages på økonomi, eller business/1. klasse. I den foreslåede model differentieres afgiften mellem indenrigsflyvninger og flyvninger i Europa.

Det vil imidlertid ikke være foreneligt med EU-retten at diskriminere på tværs af EU-lande. Det er derfor lagt til grund for besvarelsen, at europæiske distancer pålægges samme sats som på indenlandske, dvs. de laveste satser for hhv. økonomi- og 1. klasse skitseret i modellen i bilaget. Dertil kommer, at en sådan model vil indebære en vis udviklingstid samt betydelig administrative omkostninger, jf. besvarelsen af SAU 160 af 5. december 2018 (alm. del). Desuden kan den komplekse afgiftsstruktur rumme udfordringer i forhold til EU-retten og persondatalovgivningen.

Overført på antallet af årlige rejser fra og i Danmark, skønnes det med betydelig usikkerhed at svare til en gennemsnitlig afgift på henholdsvis ca. 80 kr. pr. passager for indenrigsrejser samt rejser i Europa og ca. 360 kr. pr. passager for rejser i øvrig verden.

Det vurderes, at den foreslåede afgift vil reducere den samlede CO₂-udledning med ca. 114.000 tons CO₂ i 2030. Det bemærkes, at beregningsgrundlaget bygger på data fra da før CORVID-19-situationen.

Imidlertid indregnes alene indenrigsflyvninger i Danmarks nationale klimaregnskab.

Den foreslåede afgiftsmodel skønnes at reducere udledningerne fra indenrigsflyvninger i Danmark med ca. 24.000 tons CO₂ i 2030.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Tabel 1

Reduktionen af Danmarks CO₂-udledninger som følge af benævnte model for flyafgift

	2030
Reduktion fra indenrigsflyvninger, 1.000 ton CO ₂	24
Reduktion fra udenrigsflyvninger, 1.000 ton CO ₂	90
Samlet CO ₂ -reduktion fra flyvninger fra Danmark, 1.000 ton CO ₂	114

Anm.: CO₂ 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 passager i transfer/transit, men disse fly indgår i beregningen af den totale udledning.

Kilde: Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet & Skatteministeriet

Den foreslåede afgiftsmodel skønnes at reducere udledningerne fra udenrigsflyvninger fra Danmark med ca. 90.000 tons CO₂ i 2030, svarende til et fald i de samlede udledninger fra udenrigsflyvninger fra Danmark i 2030 på 3 pct.

CO₂-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 CO₂-udledning for en given rejse end flyvning). Dette er ikke indregnet i de skønnede reduktioner.

Samtidig må der forventes en vis CO₂-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