



INDFØRELSE AF FLYAFGIFTER

Flyrejser udleder store mængder CO₂. En tur til Thailand svarer til en udledning på ca. 1 ton CO₂¹. Udviklingen i antallet af flyrejser har over de seneste mange år været stigende². CO₂-udledning fra flyrejser er særligt problematisk, da der sker en yderligere påvirkning på grund af flyenes kondensstriber, som betyder, at klimabelastningen næsten bliver fordoblet. Kondensstriberne er ligesom skyer med til at holde på varmen på jorden og øger dermed drivhuseffekten.

Danskerne rejser ca. 17,5 mio. gange årligt fra Danmark eller med indenrigsflyvninger – dette er et tal der har været støt stigende fra 2001, hvor der årligt blev rejst 11 mio. gange³. Forventningen er, at dette tal vil fortsætte med at stige. Concito regner med, at den enkelte dansker i gennemsnit udleder 1 tons CO₂ fra flyrejser årligt⁴.

Enhedslisten mener, at det på kort sigt kan give mening, at der arbejdes for en øget andel af biobrændsel i flybrændstof. Men på længere sigt skal der udvikles klimavenlige electrofuels, og på den helt lange bane udvikles eldrevne fly. Enhedslisten mener, at der her og nu skal indføres en afgift på flyrejser, der skal dæmpe stigningen i antallet af rejser.

Model for flyafgifter

Enhedslisten ønsker at indføre en flypassagerafgift, der stiger progressivt med antallet af årlige flyrejser. Hensigten med afgiften er at reducere det totale antal flyrejser per år, og samtidig gøre afgiften mere socialt afbalanceret i forhold til en flad afgift. Der sættes et årligt loft på 60.000 kr. i afgifter pr person. Erfaringerne fra Norge og Sverige viser, at afgifterne skal forholdsvist højt op, før det får en effekt på rejsemønstre. Dette taler igen for en progressiv afgift, hvor beløbene hurtigt når til et niveau, der med al sandsynlighed har en betydning for de fleste forbrugeres adfærd.

Størrelsen af effekten af afgiften er usikker, men hensigten er at lægge en væsentlig dæmper på rejseaktiviteten. Hvis denne effekt ikke fremkommer med de foreslåede afgifter, skal afgifterne løbende justeres.

¹ Vitapus (2018): CO₂ beregner – Flyrejse, <https://www.vitapus.dk/co2-kompensation/>

² Ingeniøren (2013): To flyrejser påvirker klimaet som et helt års bilkørsel, <https://ing.dk/artikel/flyrejser-paavirker-klimaet-som-et-helt-aars-bilkoersel-160752>

³ Danmarks Statistik (2018): Afrejsende passagerer fra større, offentlige, betjente lufthavne efter lufthavn, transporttype, flyvning og tid, <http://www.statistikbanken.dk/FLYV91>

⁴ TV2: Vi er nogle af de største CO₂-udledere i verden – hvordan kan du skære ned?, <http://vejr.tv2.dk/2018-08-29-vi-er-nogle-af-de-stoerste-co2-udledere-i-verden-hvordan-kan-du-skaere-ned>



Flyvning	Indenrigs (kr.)		Europa (kr.)		Uden for Europa (kr.)	
	Økonomiklasse	Business og 1. klasse	Økonomiklasse	Business og 1. klasse	Økonomiklasse	Business og 1. klasse
1	50	65	150	195	250	325
2	70	91	180	234	300	390
3	98	127	210	273	400	520
4	137	178	250	325	600	780
5	200	250	400	520	800	1.040
6	Herefter 200 kr. pr. tur	Herefter 250 kr. pr. tur	Herefter 400 kr. pr. tur	Herefter 520 kr. pr. tur	Herefter 800 kr. pr. tur	Herefter 1.040 kr. pr. tur

En progressiv afgift kræver, at passagerens rejser registreres inden for en periode fra 1. januar til 31. december med henblik på opkræve den rette afgift. Registreringen af de rejsende sker allerede af flyselskaberne og af EU⁵. Ved årets udløb slettes oplysningerne umiddelbart efter en 3 måneders frist for at klage over eventuelle afgifter. Registeret administreres af skattevæsenet, men kan udelukkende anvendes i forbindelse med beregning af personlige flyafgifter.

Konkret skal der ved billetkøb indtastes pasnummer. Herefter vil en afgift, svarende til antal flyvninger foretaget inden for kalenderåret, blive opkrævet.

Hvem og hvor meget rejses der pr. person

Der mangler generelt opgørelser over, hvor meget hver person rejser. Men en ældre undersøgelse fra Transportrådet i 2000 viser en fordeling (tabel 2) af flyrejser fordelt efter indkomst, som gennemsnitsbetragtninger over hele befolkningen (10–84 årige). Der er tale om en surveyundersøgelse, der er foretaget i efteråret 1999⁶. I 1999 var der 12 mio. rejser årligt og i 2017 var der ca. 17,5 mio. Det svarer til en stigning på ca. 146 pct. Hvis antallet af personlige flyvninger ganges med den procentvise stigning i antal flyvninger, når vi et groft skøn på fordelingen af antal flyvninger pr. person i 2017.

Indkomst	Antal pr. rejser pr. pers. pr. år (1999)		Antal pr. rejser pr. pers. pr. år (2017)	
	Privat	Erhverv	Privat	Erhverv
Under 100.000 kr.	0,5	0	0,7	0
100.000 – 199.999 kr.	0,5	0,1	0,7	0,2
200.000 – 299.999 kr.	0,5	0,2	0,7	0,3
300.000 – 399.999 kr.	1	1,2	1,5	1,8
400.000 – 499.999 kr.	1	2,7	1,5	3,9
≥ 500.000 kr.	1,1	4,3	1,6	6,3

Tabel 2. Fordelingen af rejser er taget fra Transportrådets rapport fra 2001

⁵ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/681, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0681&from=EN>

⁶ Transportrådet (2001): Danskernes flyvaner – en survey, Rapport nr. 01-02.



Fordelingen af rejser efter destinationer

Danskerne rejste i 2017 ca. 17,5 mio. gange med fly indenrigs eller til udlandet.

Destination	Antal rejser i 2017	Korrigerede tal for 2017
Indlands	1.865.000	1.865.000
Inden for Europa	13.320.000*	14.033.684
Øvrige internationale	1.499.000*	1.579.316

Tabel 3.7 *Det samlede antal rejser var i 2017 på 17,478 mio. Dette stemmer ikke med antal rejser i 2017 i ovenstående tabel. Det skyldes, at tallene fra mindre lufthavne ikke er medtaget for udenlandsrejser. For at korrigere for dette fordeles de manglende rejser forholdsmæssigt i ovenstående tabel i "Korrigerede tal for 2017".

Andre lande har indført afgifter

I Sverige er der i 2018 indført afgifter på flyrejser. I Sverige differentieres afgifter efter destination: Korte indenrigs- og Europarejser ca. 43 kr., rejser uden for Europa, men kortere end 6.000 km fra Stockholm ca. 180 kr. og rejser længere end 6.000 km fra Stockholm ca. 288 kr. I vores andre nabolande – Norge og Tyskland – er der indført tilsvarende afgifter, som er differentieret på kort, mellemlange og lange ture.

Norge og Sverige har en flyafgift som fordeler sig som vist i tabel 4.

Afstande	Afgift pr. rejse Tyskland (dkr.) Indført 2011	Afgift pr. rejse Norge (dkr.) Indført 2016	Afgift pr. rejse Sverige (dkr.) ⁸ Indført i 2018
Korte	60	59	43
Mellemlange	186	158	180
Lange	336	186	288

Tabel 4⁹.

I Storbritannien er der også afgifter på flyrejser, som er differentieret efter rejsens længde, men også efter om der rejses på økonomiklasse og øvrige klasser, samt en særlig høj afgift for små fly, der kan have mindre end 19 passagerer.

Turens længde	Afgift pr. rejse (dkr.)		
	Billigste pladser	Øvrige pladser	For fly over 20 ton med færre end 19 pladser
Fra 0 til ca. 3.200 km.	109	219	656
Fra 3.200 km.	631	1.261	3.785

Tabel 5¹⁰

Erfaringerne fra Sverige og Norge er, at afgifterne ikke har påvirket passagerens rejsemønster, da flyselskaber har påtaget sig udgiften. Dette har dog visse steder resulteret i nedlagte ruter.

⁷ Danmarks Statistik (2018): Flyrejser med rute- og charterfly mellem større, offentlige, betjente lufthavne og udlandet efter retning, lufthavn, tid og destinationsland, <http://www.statistikbanken.dk/FLW34> og Afrejsende passagerer fra større, offentlige, betjente lufthavne efter flyvning, lufthavn, tid og transporttype <http://www.statistikbanken.dk/FLYV32>

⁸ Finansministeriet (2018), svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 412 (alm. del) af 18. juni 2018, <https://www.ft.dk/samling/20171/alm-del/fiu/spm/412/svar/1500015/1915815/index.htm>

⁹ Politikken (2018): Flyselskaber cæder den klimaregning, der skulle have fået dig til at tænke dig om, <https://politikken.dk/rejser/art6863815/Flyselskaber-%C3%A6der-den-klimaregning-der-skulle-have-f%C3%A5et-dig-til-at-t%C3%A6nke-dig-om>

¹⁰ Air Passenger Duty – wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Air_Passenger_Duty



Økonomi

Et estimat over provenu vil have en markant usikkerhed, da der ikke er medtaget adfærd.

Beregningen tager udgangspunkt i fordeling af flyrejser per person og på destinationer, som vist i tabel 1 og 2 og giver umiddelbart provenu på mellem 4 og 5 mia. kr. årligt. Hvis vi anvender et standardtilbageløb på 24,5 pct. fordi vi med afgiften trækker penge ud af borgernes disponible indkomster, der ellers ville være brugt på bl.a. moms- og afgiftsbelagte varer, falder det samlede provenu, og ligger på mellem 3-4 mia. kr. årligt.

Elasticiteten for tiltaget kendes ikke, men det må forventes, at der vil ske en reduktion i antallet af rejser. I beregningerne er der dog ikke medtaget den øgede afgift for business- og 1. klasse, som vil give et merprovenu.

Tabel 6

Antal ture årligt	Indenrigs		EU		Int		I alt
	Afgift	Provenu	Afgift	Provenu	Afgift	Provenu	Provenu
1	50	28.176.261	150	614.754.792	250	115.266.524	758.197.577
2	70	21.264.382	180	397.671.562	300	74.563.418	493.499.363
3	98	29.553.410	210	460.572.624	400	98.694.134	588.820.167
4	137	30.462.529	250	404.280.414	600	109.155.712	543.898.655
5	200	40.208.721	400	584.854.125	800	131.592.178	756.655.025
6	200	28.186.313	400	409.982.742	800	92.246.117	530.415.172
7	200	20.104.361	400	292.427.063	800	65.796.089	378.327.512
8	200	17.772.255	400	258.505.523	800	58.163.743	334.441.521
9	200	-	400	-	800	-	-
10	200	-	400	-	800	-	-
Samlet		215.728.233		3.423.048.846		745.477.914	4.384.254.992

Udgifter i forbindelse med tiltaget vil være en administrativ udgift til at håndtere logning af flyrejser og opkrævning af afgifter. Udgifterne vil blive dækket med en del af provenuet fra afgifterne.

Det må forventes, at der vil ske en fortrængning af rejser til nærliggende lufthavne i de tilfælde hvor den danske afgift overstiger afgiften i lufthavne i nabolande. På baggrund af de forslåede afgifter i tabel 1 og omkostninger ved transport til de lufthavne der ligger tættest på Danmark (Malmø og Hamborg) forventes at det vil være at være en mindre del af rejserne hvor det kan betale sig at vælge en lufthavn uden for Danmark.

Konsekvensen af en flyafgift vil være en reduktion i antallet af rejser – enten en reel reduktion eller en stagnering af udviklingen i antallet af rejser. Dette vil betyde, at eventuelle lufthavnsudvidelser ikke vil være nødvendige.

CO₂-reduktion

Der er ikke regnet på de konkrete reduktioner, da effekten på antallet af rejser er meget usikkert.