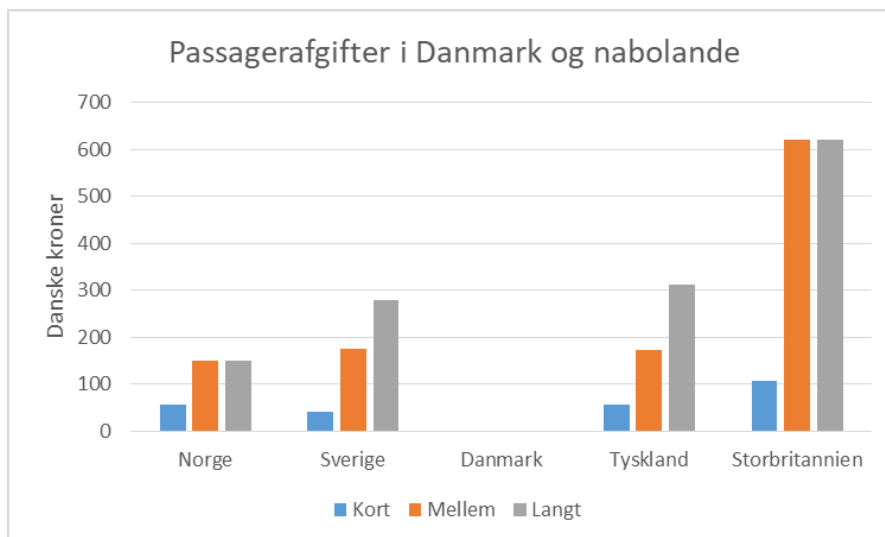


Danmark skal ikke være et CO2-skattely for luftfarten

Vi skal nå 70% mindre klimaforurening i 2030. Det bliver ikke gratis, og indsatsen skal starte nu. Der skal derfor findes penge til den klimahandlingsplan, der skal laves i løbet af foråret. Samtidig er det nødvendigt at bremse væksten i flytrafikken. Af begge disse grunde er det for SF afgørende, at en del af finansieringen findes ved at indføre en flyafgift med social kompensation. For kan ikke være rigtigt at flytrafikken afgiftsmæssigt skal favoriseres i forhold andre transportformer som fx tog og bus, samt at Danmark skal fremstå som nordens skattely for flytrafik. Via flyafgiften skal skaffes en lille milliard til konkrete handlinger, der her og nu kan sætte skub i den grønne omstilling.

Danmark er ét af de kun fire lande i EU, der ikke har nogen former for flyafgifter. Som det fremgår af nedenstående figur har flere af vores nabolande således en passagerafgift på flyrejser. Danmark fungerer derfor som en form for CO2-skattely for flyselskaber, hvor de i modsætning til i vores nabolande slipper for at betale fly- eller passagerafgifter.¹



Kilde: Klimarådet

Anm. 1: Afgifterne betales pr. rejse

Anm. 2.: Den tyske regering har fremsat et forslag, der vil øge deres afgifter med knap 40 pct.

Det kan ikke være rigtigt, at flyvning, som er den allermest klimaskadelige transportform, skal være stort set fritaget fra afgifter² i Danmark samtidig med, at rejser med tog, bus og bil er pålagt betydelige afgifter. Det giver en helt skæv økonomisk favorisering af flyvning sammenlignet med andre mere klimavenlige transportformer.³ Derudover er det en skamlet, at vi i Danmark har indtaget rollen som en form for skattely for flytrafikken og har langt lavere afgifter på flyvning end vores nabolande. Danmark bliver ikke en grøn vindernation ved at konkurrere med vores nabolande om at have de laveste miljøafgifter.

¹ Se <https://ing.dk/artikel/danmark-kun-fire-eu-lande-med-nul-flyafgifter-226063> og

<https://www.mm.dk/artikel/klimaorganisationer-danmark-er-co2-skattely-for-luftfarten>

² Flyvninger internt i EU er underlagt kvotehandelssystemet og skal købe kvoter svarende til deres CO2-udledning. Denne 'beskatning' er dog relativt lav sammenlignet med den andre transportformer er underlagt, og internationale flyvninger er ikke omfattet. Derudover udgør den kvotebelagte CO2-udledning fra flyvningen udgør dog kun en del af dennes klimabelastning, da de kondensstriber flyvende skaber også bidrager til klimaforandringerne.

³ file:///C:/Users/cfthls/Downloads/regulering_af_flysektoren_endelig.pdf

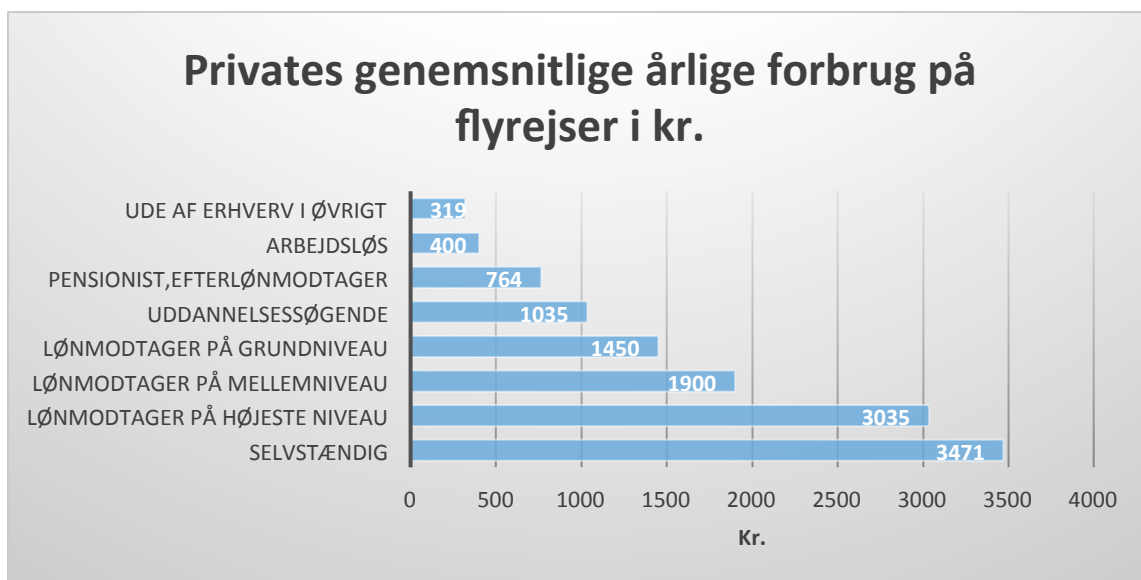
For SF er det derfor afgørende, at en del af finansieringen af klimahandlingsplanen findes ved at lægge en passagerafgift på flyrejser. Konkret foreslår SF en passagerafgift med følgende satser:

- 60 kr. på indenrigsfly og rejser til Europa
- 200 kr. på mellemlange rejser
- 400 kr. på interkontinentale rejser

For børn skal afgiften være det halve. Erhverv skal ikke kunne trække afgiften fra. Herudover indføres en afgift for godstransport pr. fly på 400 kr. pr. tons ankommande gods.

Den sociale balance

En passagerafgift vil øge billetomkostningerne på en returrejse med omkring 10 pct. eller mindre. Indførelsen af en denne skal naturligvis ske med en fornuftig social kompensation via den grønne check, som SF foreslår at hæve med 200 kr. om året. Det vil betyde, at modtagerne af den grønne check helt typisk vil blive overkompenseret, jfr. figuren. På den måde sikrer vi, at personer med lavere indkomster stadig kan have råd til at komme ud at rejse en gang imellem, selvom det bliver lidt dyrere. Folk med højere indkomster, som typisk flyver langt mere end andre grupper i samfundet, vil til gengæld bidrage tilsvarende mere til den grønne omstilling.⁴ Det synes vi er fair.



Kilde: Danmarks Statistik over forbrug af flyrejser (FU51). Inspireret af Klimarådet.

Anm. 1: Erhvervslivets forbrug af flyrejser er ikke medtaget i opgørelserne, da disse rejser betales af virksomhederne

Anm. 2: Af udtrækket fra Danmarks Statistik fremgår det ikke, hvor mange rejser de forskellige indkomstgrupper har foretaget i gennemsnit, og dermed heller ikke hvad den gennemsnitlige pris per rejse har været.

Vi kan ikke vente på en evt. international regulering

Ideelt set indførte vi fælles regler for beskatning af flybrændstofafgift på EU-niveau og strammede op på kvotesystemet for flyvninger indenfor EU, da det ville give et stærkt incitament til en grøn omstilling af flytransporten. Det arbejder SF også for, men det kan tage mange år. Derfor giver det god mening, at indføre en dansk passager afgift her og nu, som klimarådet også har fremhævet.⁵

Økonomi i SFs flyafgift

⁴ [file:///C:/Users/sfthls/Downloads/regulering_af_flysektoren_endelig%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/sfthls/Downloads/regulering_af_flysektoren_endelig%20(1).pdf) Se figur 3.

⁵ <https://klimaraadet.dk/da/nyheder/vurderingsnotat-muligheder-gronnere-flyvninger-fra-danmark>

Initiativ	Mio. kr
Provenu fra afgift	1.200
Social kompensation for flyafgift via den grønne check (200 kr. ekstra)	280
Provenu efter social kompensation	920
Pulje til omstilling af industriens energiforbrug til el og grøn gas	500
Flere hurtigladestandere langs motorveje og statsveje	40
Billigere tog og færgebilletter, hvor flytransport i dag er billigst	330
Støtte til elfærger	50
Samlede udgiftsforslag	920