



København, Aarhus 5/12 2018:

11 organisationer går sammen om et forslag til en klimaafgift på fly.

Flyvning har en stor og stigende klimabelastning. Danskernes klimabelastende flyvning er 4-5 gange større end verdensgennemsnittet og er kraftigt stigende. Hvis vi skal stoppe uoverskuelige klimaændringer, skal vi reducere alle drivhusgasudledninger, også fra flyvning. Derfor er 11 organisationer i dag gået sammen om et forslag for flyafgifter i Danmark. Da vi er bundet af internationale aftaler, kan vi ikke lægge afgifter direkte på fly eller på flybrændstof. Derfor foreslår vi en passagerafgift, som i vore nabolande.

Forslag om en passagerafgift på flyrejser

Flyvning er ikke alene den mest klimaskadelige, men også den hurtigst voksende transportform. Denne vækst skyldes ikke mindst at flyvning, på trods af den store klimabelastning, er næsten totalt undtaget fra afgifter. Flyvning er **fritaget fra moms**, og jetfuel leveres **uden afgift**.

Hvis vi skal sikre et stabilt klima, skal vi reducere i CO₂-udledninger i hidtil uset omfang.

Det mest logiske første træk for at begrænse flyenes klimaskader er at gøre det dyrere at flyve ved at indføre en passagerafgift som i vores nabolande, noget vi kunne kalde for en klimaskadeafgift. Det skal være et første skridt. Skatteindtægterne skal bruges til en grøn omstilling i transportsektoren.

Forslag fra:

- 350 Klimabevægelsen i Danmark, kontakt Thomas Meinert Larsen, tml@nexs.ku.dk, tlf. 2271 7058
- Bedsteforældrenes Klimaaktion, kontakt Annegrethe Jørgensen, annegrethejorgensen@gmail.com, tlf. 30 13 96 91
- Bevar Jordforbindelsen, kontakt Poul Kattler, poul@kattler.dk, tlf. 26 17 72 23
- Danmarks Naturfredningsforening København, kontakt Ole Damsgaard, koebenhavn@dn.dk, tlf. 22 95 40 47
- Den Grønne Studenterbevægelse, kontakt Frederik Sandby, dengroennestudenterbevaegelse@gmail.com, tlf. 22 95 40 47
- Det Økologiske Råd, kontakt Jeppe Juul, jeppe@ecocouncil.dk, tlf. 30 29 99 82
- Greenpeace, kontakt Tarjei Haaland, tarjei.haaland@greenpeace.org, tlf. 28 10 90 53
- Jyder mod Overflødige Motorveje, kontakt Ellen Odgaard <ellenodgaard@hotmail.com>
- Miljøorganisationen Vedvarende Energi, kontakt Gunnar Boye Olesen, gbo@ve.dk, tlf. 24 26 99 33
- NOAH - Friends of the Earth Denmark, kontakt Jacob Sørensen jacob@gusto.dk, tlf. 61 99 18 65
- Rådet for Bæredygtig Trafik, kontakt Kjeld Allan Larsen kjeld.allan.larsen@gmail.com, tlf. 38 60 66 19

Baggrundsinformation til forslag om passagerafgift på fly.

Gunnar Boye Olesen, Miljøorganisationen VedvarendeEnergi, tlf. 24 26 99 33, gbo@ve.dk, 5/12 2018

Hovedpunkter:

- Uden begrænsninger forventes flytrafikken at tredobles frem til 2050 globalt
- Danskeres flyvning belaster klimaet 4-5 gange så meget som verdensgennemsnittet
- Danskeres flyvning belaster klimaet med omkring 1,4 tons CO₂e/år, væsentligt mere end hvad vi langsigtet kan udlede for alle vore aktiviteter
- Flybrændstof koster kun 3,27 kr/ltr, mindre end 40% af prisen for benzin.
- Norge, Sverige, Tyskland, England og Frankrig har allerede flyafgifter i form af passagerafgifter
- Danmark er et "sort hul" uden egen indsats for at begrænse flyenes drivhusgasudledninger mens vore nabolande har passagerafgifter.
- Den foreslåede flypassagerafgift vil overvejende blive betalt af dem med de højeste indtægter, da de flyver langt mere og også længere end folk med lavere indtægter. Den vil derfor bidrage til at reducere ulighed i Danmark.

Flyenes klimabelastning er et stigende globalt problem

Flyenes andel af de globale, menneskeskabte udledninger af drivhusgasser er 5%¹; mens andre drivhusgasudledninger er stagnerende eller kun langsomt stigende², er flyenes udledninger hastigt stigende og vil med den nuværende udvikling tredobles frem til 2050 globalt³. En sådan stigning er uforenlig med vore fælles mål i Paris Aftalen om at holde den globale temperaturstigning under 2°C og så vidt muligt på 1,5°C.

Drivhusgasudledninger fra dansk flyvning og dansk bidrag til globale klimamål

Per indbygger har Danmark 4-5 gange større klimabelastning fra fly end verdensgennemsnittet⁴. Og på trods af at vi i Danmark allerede har langt større udledninger per person end verdensgennemsnittet, er de danske drivhusgasudledninger fra fly hastigt stigende⁵. Drivhusgasudledningerne fra danskeres og danske varers flyvning svarer nu til omkring 17% af de danske indenlandske drivhusgasudledninger⁶, heraf er 13% fra

¹ Ifølge Transport & Environment var flyvnings drivhusgasudledninger globalt 4,9% af de samlede drivhusgasudledninger i en angivelse fra 2017, se <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/aviation>

² I de seneste tre år er globale drivhusgasudledninger hhv. faldet 0,1%(2015), faldet 0,2%(2016) og steget 1,6% (2017) ifølge BP Statistical Review of World Energy

³ Ifølge Transport & Environment, <https://www.transportenvironment.org/publications/decarbonisation-aviation-why-eu-and-icao-action-needed>

⁴ Ifølge <https://www.eia.gov/opendata/qb.php?category=2135044> var det danske jetbrændstofforbrug 20,000 tønner olie/dag i 2014, hvilket svarer til 1,3 tønne/år per person mens det globale forbrug var 5.772.000 tønner/dag, svarende til 0,3 tønner per år per person. 1 tønne olie indeholder 159 liter og drivhusgasudledninger fra fly følger brændstofforbruget.

⁵ Ifølge Energistyrelsens energistatistik (årsstatistik), tabelsamling "Figurer" steg dansk flyvnings brændstofforbrug (samlet for indenrigs og udenrigsluftfat, afgang) fra 36,3 PJ i 2013 til 41,1 PJ i 2016, en stigning på 13% eller ca. 4%/år

⁶ Det danske olieforbrug til fly, der afgik fra danske lufthavne, var 41 PJ (ifølge ovenstående note), svarende til 15,6% af det danske olieforbrug. Det resulterede i CO₂-udledninger på 3,07 mio. tons CO₂. Da CO₂-

udledninger fra fly, der letter fra danske lufthavne mens resten er udledninger fra returflyvning af charterfly og effekten af at flere danskere flyver via transitlufthavne end udlændinge bruger danske lufthavne til transfer og transit.

Langt det meste flyvning er passagerflyvning⁷ og heraf er det meste ferie-og fritidsflyvning⁸. For den enkelte dansker er den gennemsnitlige udledning af drivhusgasser fra flyvning ca. 1,4 tons CO₂e/år, hvoraf ca. 1 tons er ferie-og fritidsflyvning⁹.

Selvom vi ikke skal forvente samme vækst i dansk flyvning som globalt, er der forventning om en vækst, så udledningerne stiger til omkring 2 tons CO₂e pr. dansker pr. år¹⁰. Hvis vi skal overholde Paris-målsætningen om at leve op til et globalt 1,5 grads drivhusgasbudget, skal vi reducere udledningerne til netto-nul i 2040, incl. flyvning.

På den baggrund bør vi hurtigst muligt begrænse flyvningen i Danmark og arbejde frem mod en luftfart i 2050 med drivhusgasudledninger langt under 1 ton CO₂e/person.

Fly belaster klimaet med meget mere end CO₂

Mens biler, og skibe overvejende belaster klimaet med udledninger af CO₂, har fly en væsentlig større klimabelastning. Drivhusgasudledninger fra fly består af CO₂ udledninger, samt udledninger fra andre gasser som vanddamp, NO_x og partikler, alt udledt i stor højde. Vanddamp giver de kendte flystriber, mens både sod (partikler) og vanddamp bidrager til øget dannelse af cirrus skyer, når de udledes i stor højde. Begge dele bidrager til drivhuseffekten, men der er usikkerhed omkring betydningen af flyvning for øget dannelse af cirrus skyer. Mange vurderer at disse andre gasser og partikler bidrager lige så meget til drivhuseffekten som CO₂ fra flyenes udstødning mens nogle forskere finder at de andre

udledningen kun udgør omkring halvdelen af samlede drivhusgasudledninger fra fly, er samlede udledninger ca. 6,14 mio tons CO₂-ækvivalenter (CO₂e). 10% af flyvningen er charterflyvning, hvor danske charterfly med danske passagerer tanker samme mængde brændstof i udlandet som i Danmark. Det skønnes at der er 8% flere danske passagerer, der flyver videre fra transitlufthavne end der er udenlandske passagerer, der bruger danske lufthavne til transit, samt at danskere, der flyver videre, typisk flyver længere fra en transitlufthavn end fra Danmark til transitlufthavnen. De samlede udledninger for flyvning med danske passagerer og varer vurderes derfor til at være omkring 30% højere end udledninger fra fly, der afgår fra Danmark. Udledningerne er derfor , ca. 8 mio ton CO₂e. Samlede danske, indenlandske udledninger excl. jord og skove (LULUCF) var i 2015 48,3 mio. tons CO₂e også ifølge Energistyrelsens energistatistik (årsstatistik), tabelsamling "Figurer". 8 mio tons er 16,5% af 48,3 mio tons.

⁷ I 2016 var dansk energiforbrug til persontransport med fly 1,3 PJ till indenrigsflyvning og 35,7 PJ til udenrigsflyvning (afgående fly) , ialt 37 PJ mens energiforbrug til godstransport med fly var 4,06 PJ, svarende til 11% af det samlede energiforbrug til flyvning, ifølge Energistyrelsens energistatistik (årsstatistik), tabelsamling "Figurer".

⁸ Danmarks Statistik, publikation "Ferie- og forretningsrejser 2013 - Nyt fra Danmarks Statistik no. 374", 11, juli 2014

⁹ Drivhusgasudledninger fra danske passagerer og fragts flyvning på 8 mio. tons CO₂e/år svarer til 1,43 tons for hver af 5,6 mio. danskere. Heraf er 10% til fragtfly, dvs. 0,14 tons og 20% af resten er til forretningsrejsendes flyvning, svarende til 0,26 mio. tons. Til ferie-fritidsflyvning resterer derfor 1,03 tons.

¹⁰ Hvis den nuværende vækst i dansk flyvnings brændstofudledninger på 4%/år fortsætter, vil flyvningen med danske passagerer og varer om 10 år nå 2 tons CO₂e/person. Hvis den planlagte udbygning af Kastrup Lufthavn fra godt 25 mio. passagerer pr. år til 40 mio. passagerer pr. år modsvares af en lige så stor stigning i flyvningen vil det uden en energieffektivisering af flyene give en stigning i udledninger til 2,1 tons CO₂e pr. dansker pr. år. Med en forventelig energieffektivisering af flyene, vil der være en stigning til ca. 2 tons.

gassers og partiklers bidrag er noget større end CO₂'s¹¹. Det betyder at flyvnings drivhuseffekt er dobbelt så stor som effekten af afbrændingen af den same mængde olie i et skib, en bil eller et oliefyr.

Manglende dansk indsat for at begrænse flyvningens drivhusgasudledninger

Modsat en række andre lande har Danmark ingen selvstændig indsats for at begrænse flyvningens drivhusgasudledninger.

Den mest logiske indsats til begrænsning af flyvningens klimabelastning ville være at regulere flyvningen ved at beskatte drivhusgasudledningen. Da udledningen svarer til brændselsforbruget, kunne man ganske enkelt beskatte flybrændstof, som det f.eks. er tilfældet for benzin. Dagsprisen på jetfuel er kun 3,27 kr/ltr, svarende til 40% af dagens benzinpris incl. moms. Desværre har Danmark og en række andre lande tilsluttet sig Chicago Konvention¹², som forbyder landene af beskatte flybrændstof på udenrigsfly. Også imed EU samarbejdet har vi begrænset vore muligheder for at lægge afgifter på fly og flybrændsel. Til gengæld er fly indenfor EU omfattet af EU's kvotehandel, der giver en ganske lille meromkostning for fly mellem EU-lande m.m.¹³

Der er ikke moms på flyvning eller på flybrændstof. I Danmark er der heller ikke moms på kollektiv transport som tog og busser, så på det område er der lige vilkår; men i Tyskland er der 19% moms på tog, så på ture, der passerer Tyskland, giver det en ulige konkurrence mellem fly og tog. Der er også moms på indenrigsflyvning i Tyskland, men ikke på flyvning mellem Tyskland og andre lande.

Det er muligt at indføre skatter på passagerer (flybilletter), og dermed på en lidt indirekte måde beskatte klimabelastningen af fly. Det har mange af vore nabolande gjort; men det

¹¹ Ifølge i Climate Change and Aviation - Issues, Challenges and Solutions. Stefan Gössling and Paul Upham (editors). Udgivet af Earthscan, UK & USA, 2009, tabel 3.4 er den samlede drivhuseffekt fra fly 3,8 gange så stor som effekten af CO₂ alene i et 20-års perspektiv og 1,8 gange så stor i et 100-års perspektiv. Udover CO₂ er den største klimaeffekt dannelse af cirrus-skyer med partikler og vanddamp udledt i stor højde. Der er en del usikkerhed om denne effekt og nogle forskere vurderer kan være op til dobbelt så stor som angivet i ovennævnte publikation. Tyskland Forbundsmiljøstyrelse angiver flyvnings drivhuseffekt til to gange CO₂-udledningens effekt ifølge "Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel in Personenverkehr", Umweltbundesamt (UBA) 2016 mens Østrigs Forbundsmiljøstyrelse angiver den til 2,7 gange ifølge Emissionskennzahlen Umweltbundesamt (Österreich) 2016. På den baggrund er der i dette notat anvendt en faktor 2.

¹² I Chicago Convention on International Civil Aviation, der trådte i kraft i 1947, står i artikel 24 " Aircraft flying to, from or across, the territory of a state shall be admitted temporarily free of duty. Fuel, oil, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board are also exempted from customs duty, inspection fees or similar charges."

¹³ Luftfartsselskaber skal købe CO₂-kvoter i EU's CO₂-kvotesystem (Emission Trading Scheme, ETS) for flyvning indenfor EU + EFTA (Norge m.m.). De skal købe kvoter for at dække deres CO₂-udledninger, men ikke deres øvrige drivhusgasbelastning. Da flyselskaberne får gratis kvoter op til 0,64 kg CO₂ pr "full ton km", dvs. i forhold til flyenes vægt og flyturens længde, betaler de i praksis langt mindre. De får omkring 60% af kvoterne gratis. Turen København - Bruxelles belastes derfor kun med omkring 8 kr/passager og Italiensturen med omkring 16 kr/passage ved en CO₂-kvotepris på 22 €/ton (pris i september 2018). Der regnes med udledninger pr. passager for en flyvning København – Bruxelles 124 kg CO₂ tur/retur og omkostninger 124 kg CO₂ * 0,022 €/kg CO₂ * 7,5 kr/€ * 40% = 8 kr. For Italiensturen er udledningerne omkring det dobbelte. Andelen af gratis kvoter er faldende, til gengæld. Siden september er kvoteprisen faldet til omkring 18 €/ton og flyselskabernes omkostninger til kvotekøb er faldet tilsvarende.

gør vi ikke i Danmark. Danmark er derfor klimamæssigt et sort hul, der tiltrækker klimabelastende flyvning og som udhuler vore nabolandes mulighed for klimabeskatning af flyvning. Aktuell beskatning af flyvning i vore nabolande er:

Norge: Her beskattes alle flybilletter med 83 NOK svarende til ca. 65 DKK. Afgiften blev indført i 2016. Der er planer om at hæve den til 200 NOK (156 DKK) for lange flyvninger.

Sverige: Her beskattes flybilletter til rejser i Europa med 60 SEK (45 DKK) mens rejser udenfor Europa, men under 6000 km, beskattes med 250 SEK (182 DKK) og længere flyrejser beskattes med 400 SEK (292 DKK). Afgiften blev indført i april 2018.

Tyskland: Her beskattes flybilletter til rejser i Europa og Marokko, Tunesien og Algeriet med 7.45 € (56 DKK). For andre flyrejser under 6000 km er afgiften 23,31 € (174 DKK) og for længere flyvninger 41,97 € (313 DKK). Det er muligt at Tyskland afskaffer flyafgiften igen, hvis den ikke bliver understøttet af f.eks. tilsvarende afgifter i nabolande. Tyskland har haft flyafgifter siden 2011.

I andre Østrig, Frankrig og England beskattes flybilletter også. England har verdens højeste flyafgifter. I Holland har Parlamentet besluttet at undersøge indførsel af en flyafgift.

Flyafgifter og ulighed.

Afgiften vil overvejende blive betalt af dem med de højeste indtægter, da de flyver langt mere og også længere end folk med lavere indtægter. Den vil derfor bidrage til at reducere ulighed i Danmark.

Indsatserne for klimavenlige alternativer til flyvning kan udformes, kan de bidrage til at folk med lave indtægter får forbedret deres feriealternativer.

Alt i alt er en flyafgift reelt en afgift som vil være med til at reducere uligheden i Danmark.

Spørgsmål om disse baggrundsinformationer stilles til Gunnar Boye Olesen,
Miljøorganisationen VedvarendeEnergi, tlf. 24269933, gbo@ve.dk