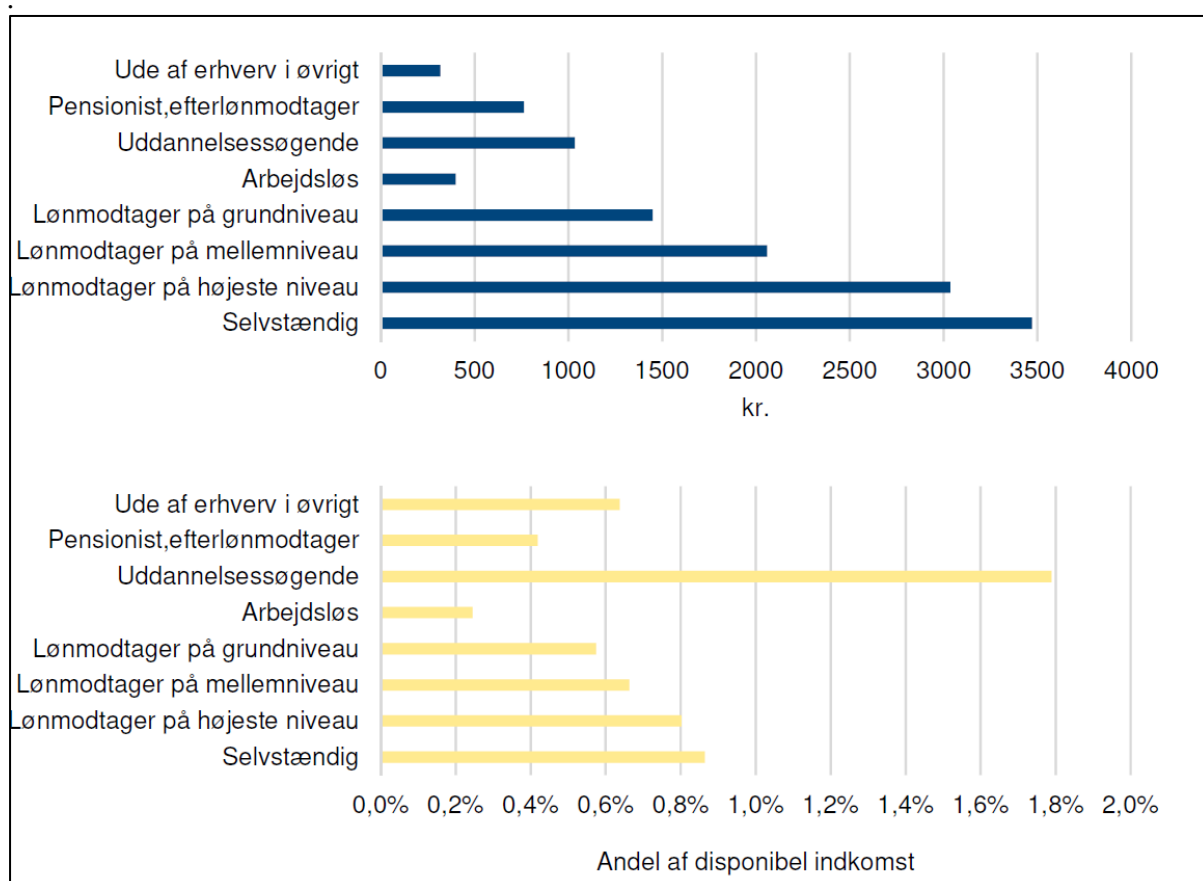


Flyafgifters sociale element

Note, Gunnar Boye Olesen, Miljøorganisationen VedvarendeEnergi, 15/9 2020.

Et spørgsmål, der ofte kommer op i forbindelse med flyafgifter, er hvordan de rammer forskellige sociale grupper i samfundet. Dette notat samler hvad vi har kunnet konkludere med data fra Danmarks Statistik m.m.

En vurdering af Klimarådet fra 2019 er at meget tyder på, at en flyafgift primært vil blive betalt af højindkomstgrupper. Det skyldes, at det er højindkomstgrupper, der bruger flest penge på flyvning både i kroner og øre, men også i forhold til deres indtægt.¹ Som dokumentation for vurderingen fremlægger Klimarådet følgende grafer over privates forbrug af flyrejser i kr. (øverst) og som andel af den disponible indkomst (nederst), baseret på data fra Danmarks Statistik²



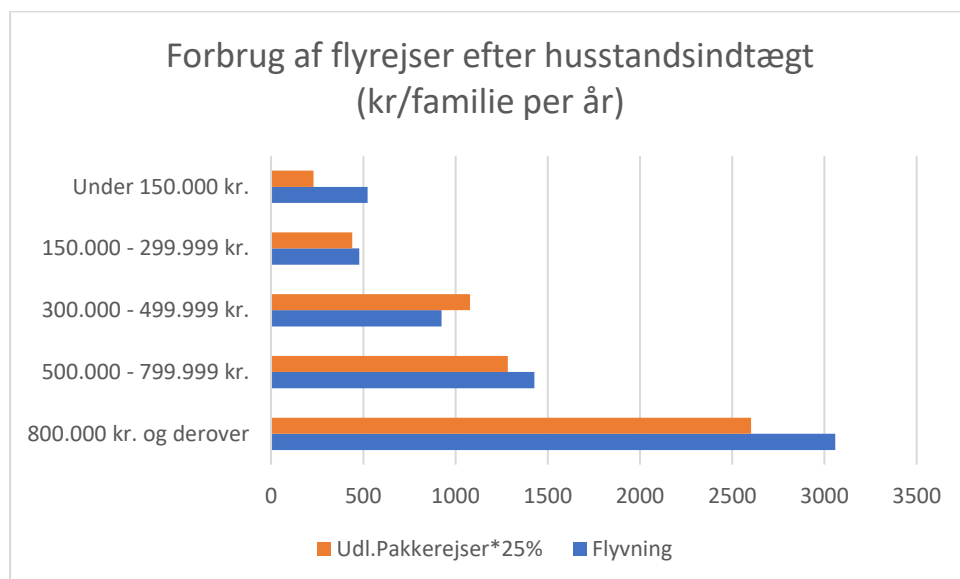
Som det ses af graferne, er forbruget for lønmodtagere på højeste niveau og selvstændige over dobbelt så høje som for lønmodtagere på laveste niveau og over tre gange eller mere så høje som for pensionister, arbejdsløse og uddannelsessøgende.

Grafen for flyrejsers andel af disponibel indtægt viser at selvstændige og de højest lønnede lønmodtagere bruger relativt mere af deres disponible indtægt end pensionister og arbejdsløse. Til gengæld bruger studerende størst andel af deres disponible indtægt på flyvning.

¹ Re, gulering af flysektoren. Vurderingsnotat om mulighederne for at nedbringe luftfartens drivhusgasudledninger. Klimarådet 2019.

² Udtræk fra Danmarks Statistik over forbrug af flyrejser (tabel FU51 og INDKP104).

Ser man i stedet på forbrug af flyrejser i for familier opdelt i indkomstgrupper, var fordelingen i 2016 ifølge Danmarks Statistik, tabel FU51



Der er i denne graf også medtaget 25% af forbruget af udenlandske pakkerejser, som oftest vil være med fly (orange linjer). Dette er gjort med en antagelse om at 25% af pakkeprisen dækker flyrejsen.

Det store forbrug af flyrejser udover pakkerejser i den laveste indkomstgruppe kan forklares med de studerendes store forbrug af flyvning, som det ses af den første graf.

Det ses af grafen at husstande med indtægter under 300.000 kr kun bruger 1/6 på flyrejser af hvad husstande med indtægter over 800.000 kr bruger og under halvdelen af hvad husstande med indtægter mellem 500.000 kr og 800.000 kr bruger.

Danmark Statistik opgør ikke hvor mange flyture forbruget dækker over. En vurdering er at flyafgifter som i Sverige vil øge omkostningerne ved at flyve med 6-9%³. Hvis der regnes med 8% stigning af prisen for flyvning pga. flyafgifter, vil en afgift påvirke familier med indtægter under 300.000 kr/år med omkring 67 kr/år mens familier med indtægter over 800.000 kr vil blive påvirket med omkring 450 kr/år. Familierne med de laveste indtægter vil således have mindre end 1/6 af de omkostninger ved en flyafgift, som familierne med de højeste indtægter vil have.

Hvis man antager at familier med indtægter under 300.000 kr/år meget konsekvent går efter de billigste flyrejser og at de derfor køber flyrejser til halvdelen af gennemsnitsprisen, vil de komme til at betale omkring 134 kr/år; men stadig under 1/3 af familierne med de højeste indtægter.

Konklusionen er at med den information, der er tilgængelig fra Danmark Statistik, vil en flyafgift kun koste familier med indtægter under 300.000 kr/år 1/3 – 1/6 af hvad den vil koste familier med indtægter over 800.000 kr/år. Blandt familierne med de laveste indtægter, vil den påvirke studerende 25% mere end pensionister og over dobbelt så meget som arbejdsløse, der sammen med andre ude af erhverv (bistandsmodtagere, hjemmegående) vil blive påvirket mindst. Flyafgifter er derfor socialt retfærdige afgifter, som primært vil blive betalt af de bedst lønnede.

³ Ifølge Dansk Flyprisindex koster en flytur til Paris 800 kr, som med en 45 kr afgift vil blive 6% dyrere mens en flytur til Bangkok koster 3200 kr (gennemsnit af uge 39-51), som med en afgift på 300 kr vil blive 9% dyrere.