

Klimabidrag på flyrejser til udvikling Power-to-X og grønne brændstoffer

Radikale Venstre vil indføre et klimabidrag på flyrejser gældende fra 2023. Klimabidraget lægges på flyrejser, der afgår lokalt fra danske lufthavne og provenuet fra bidraget øremærkes til udvikling af Power-to-X og konkret til at dække merudgiften for branchen ved køb af bæredygtigt flybrændstof.

Klimabidraget udformes som en passagerafgift og pålægges både nationale og internationale lokalt afgående afgange, og differentieres på baggrund af flyrejsens længde i kort, mellemlang og lange rejser. Klimabidraget tilpasses i takt med at EU-afgifter på flybrændstof indføres, jf. Kommissionens Fit for 55 udspil, og disse midler bør ligeledes øremærkes omstillingen af sektoren. Dermed fastholdes en finansiering til Power-to-X og efterspørgsel efter bæredygtigt flybrændstof, uden at dansk luftfart stilles ringere konkurrencemæssigt end resten af den europæiske luftfartssektor.

Luftfarten er international og derfor skal løsninger for luftfartens klimabelastning findes i internationale samarbejder. Når vi alligevel foreslår at indføre et klimabidrag i Danmark, er det fordi, klimaet ikke kan vente. Det er på tide, at vi får sat skub i udviklingen af de grønne flybrændstoffer, og det kan vi gøre på denne måde, som sektoren selv har foreslået. Det ændrer dog ikke på, at Danmark bør intensivere indsatsen i internationale fora for at opnå europæisk og international enighed om samme niveau af flyafgifter. Vi skal søge maksimal politisk indflydelse for at nå dette, herunder ikke mindst i ICAO (FN's International Civil Aviation Organisation) og i EU.

Derudover foreslår Radikale Venstre, at det afsøges, hvorvidt det er muligt at implementere klimabidraget differentieret, således at klimabidraget understøtter flyselskabernes incitament til at sikre energieffektive flåder samt understøtte flyselskaber som, af egen drift, køber mere bæredygtigt flybrændstof end klimabidraget tilvejebringer.

Sådan gør vi:

- **Klimabidrag på flyrejser.** Fra 2023 skal der indføres et klimabidrag på 50, 200 og 300 kr. for hhv. korte, mellemlange og lange ture. Herefter øges klimabidraget, så det som udgangspunkt stiger til 100, 300 og 450 kr. for hhv. korte, mellemlange og lange flyrejser i 2030.
- **Etablering af luftfartsfond.** Der etableres en luftfartsfond med inspiration fra Luftfartens Klimapartnerskab. Fonden skal finansieres ved provenu fra klimabidraget.
- **Markant satsning på Power-to-X.** Provenu fra klimabidraget øremærkes til udvikling af Power-to-X og til at dække merudgiften for branchen ved køb af bæredygtigt flybrændstof.
- **Styrket dansk indsats for internationale løsninger.** Danmark skal arbejde aktivt for et ensartet niveau af flyafgifter i EU. Klimabidraget tilpasses i takt med, at EU-afgifter på flybrændstof indføres, jf. Kommissionen Fit for 55 udspil.

Baggrund

Med klimapartnerskabet for luftfart fremlagde sektoren en vision om en grøn luftfartsfond finansieret ved et klimabidrag på passagerbilletten. En fond som skal sætte skub i efterspørgslen af bæredygtigt flybrændstof til luftfarten og give det nødvendige rygstød til udvikling af en Power-to-X sektor i Danmark. Power-to-X og bæredygtigt brændstof er uomgængeligt fremtiden for flybranchen og kan blive et nyt eksporteventyr og bl.a. gøre danske lufthavne yderligere attraktive for luftfartsselskaber og rejsende, der ønsker at komme grønnere på farten.

Danmark er i dag det eneste land blandt vores naboer, som ikke har passagerafgifter på flyrejser ud af landet. Fra vores nabolande har vi set, at en passagerafgift ikke er en hindring for de rejsende, og samtidig ønsker flere rejsende at træffe grønnere transportvalg. Det er en unik mulighed for en grønnere retning for luftfarten. Derfor ser Radikale Venstre et klimabidrag fra luftfarten i Danmark på niveau med passagerafgiften i vores nabolande som et vigtigt bidrag i den grønne omstilling. Klimabidraget øremærkes den grønne omstilling og udvikling af de teknologier, som skal gøre luftfarten klimaneutral på sigt. Krone for krone skal klimabidraget fra luftfarten øremærkes til udvikling af Power-to-X og ikke mindst sikre efterspørgsel på bæredygtigt flybrændstof.

Fakta

- I perioden 2015-19 var der godt 17,4 mio. afgang fra danske lufthavne i 2030 forventes antallet at stige til over 20 mio. afgang.
- Det foreslåede klimabidrag vil i gennemsnit ligge på omkring 90 kr. pr. billet i 2023 og stige til ca. 160 kr. pr. billet i 2030.
- For at undgå risiko for dobbeltbeskatning, pålægges flypassagerer i transfer ikke et klimabidrag, da disse kan være beskattet i afrejselandet.
- I perioden 2023-30 medfører klimabidraget et provenu på omkring 10-15 mia. kr. som øremærkes til udvikling af Power-to-X herunder køb af bæredygtigt flybrændstof.
- Estimat af provenu baseres på svar fra Skatteministeriet og beregninger på baggrund af fremskrivning af flytrafikken, samt antagelser om andel af transferpassagerer og priselasticitet fra Luftfartens klimapartnerskab.
- Klimabidraget i 2023 svarer til niveau for den passagerafgift der er indført i Sverige, mens niveau i 2030 svarer til tysk niveau.
- Afhængigt af den teknologiske udvikling og udvikling i flytrafikken forventes der at kunne iblandes op til 30 % bæredygtigt brændstof i 2030 og årene frem.
- Indsatsen bidrager til klimalovens målsætning om reduktion af CO₂-udledning fra indenrigsflyvninger. Derudover bidrager indsatsen til at opnå internationale CO₂-reduktioner.

Samlet set vurderes fonden at kunne resultere i 0,6-0,9 mio. ton CO₂-reduktioner årligt alene fra køb af bæredygtig flybrændstof. Derudover tilkommer den adfærdsregulerende effekt fra klimabidraget.