

Regeringen

Vejen til grøn luftfart

Udspil om grøn luftfart

NOVEMBER 2023

Indhold

Forord	4
Passagerafgift på flyrejser	9
Grøn indenrigsrute i 2025	11
Helt grøn indenrigsluftfart i 2030	12
Støtte til danske lufthavne	13
Pulje til grøn omstilling af luftfarten	14
Forhøjelse af ældrechecken	16
Konsekvenser og finansiering	17



Forord

Luftfarten er med til at binde Danmark sammen – og binde Danmark sammen med verden. Men i dag sker det ikke på en bæredygtig måde. Regeringen vil derfor sætte turbo på den grønne omstilling af luftfarten.

Allerede i 2025 skal det være muligt at åbne en grøn indenrigsrute i Danmark, og senest i 2030 skal indenrigsluftfarten være helt grøn. Regeringen foreslår derfor at indføre en ny passagerafgift på gennemsnitligt 100 kr. pr. flybillet, som skal være med til at finansiere omstillingen.

Luftfarten står for 2-3 pct. af verdens samlede CO₂-udledninger, og alene flyrejser i og fra Danmark står for udledning af ca. 3 mio. ton CO₂ årligt.

I fremtiden skal vi fortsat kunne flyve ud i verden og hjem igen, men det skal være bæredygtigt. Det mål når vi kun gennem klog international regulering, og Danmark skubber i alle relevante internationale sammenhænge på for en grønnere luftfart.

Vores stemme får, som i andre sammenhænge, størst vægt, når vi går foran med et godt eksempel. Som en del af Danmarks samlede klimapolitik går vi forrest. Også ved at gøre indenrigsluftfarten grønnere og mere bæredygtig.

Jeppe Bruus
Skatteminister

Lars Aagaard
Klima-, energi- og
forsyningsminister

Thomas Danielsen
Transportminister



2-3 %

2-3 pct. af verdens samlede udledninger kommer fra luftfarten. Flyrejser i og fra Danmark udleder ca. 3 mio. ton CO₂ årligt.



Nye krav til en **grønnere luftfart** er allerede på vej både nationalt og internationalt. Dem vil regeringen med dette udspil bygge videre på.



Flere lande i Europa har allerede indført en **passagerafgift** på flyrejser.



Danmark har allerede investeret i en række **grønne teknologier**, der kan understøtte en grøn luftfart.

Vejen til grøn luftfart

2025

Passagerafgift



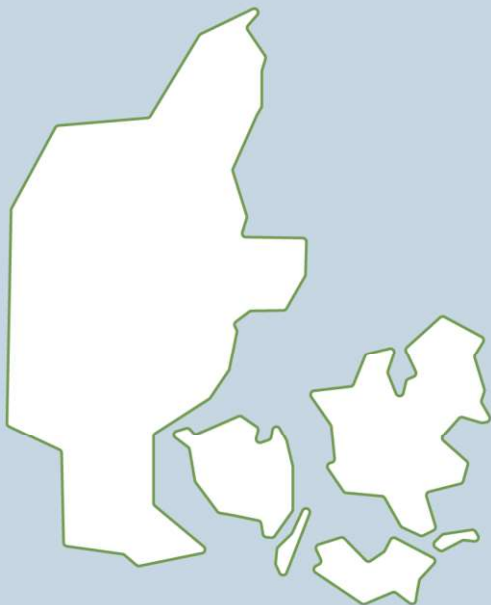
2025

Grøn indenrigsrute



2025-2030

Støtte til danske lufthavne

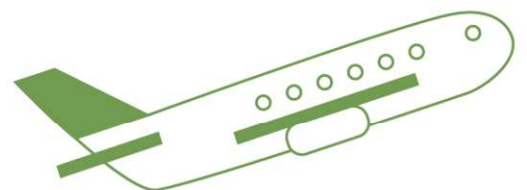


2030

Helt grøn indenrigsluftfart

2030 →

Videreudvikling af grøn luftfart





Passagerafgift på flyrejser

Flere europæiske lande har en passagerafgift på flyrejser. Det har Danmark ikke i dag. Samtidig betaler luftfarten fx ikke energifgifter af brændstof, sådan som andre transportformer gør.

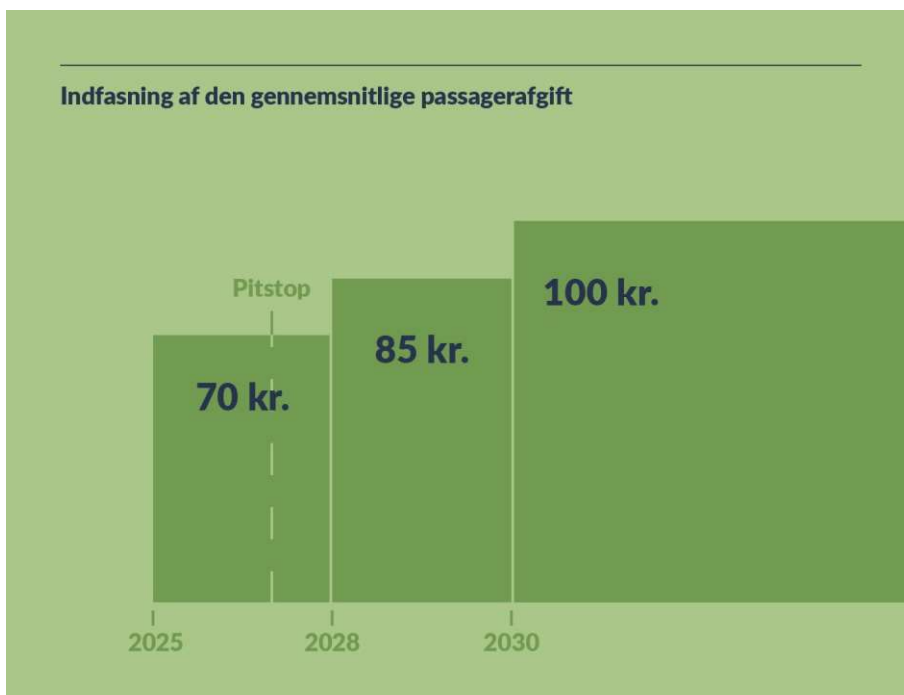
Regeringen foreslår at indføre en passagerafgift på flyrejser på gennemsnitligt 100 kr. pr. rejse i 2030. Afgiften skal blandt andet være med til at finansiere den grønne omstilling af luftfarten.

Passagerafgiften foreslås gradvist indfaset fra 2025 og fuldt indfaset i 2030. Den vil gælde alle flyrejser, både indenrigs- og udenrigsflyvninger. Passagerer, der alene mellemlander i en dansk lufthavn, vil dog være undtaget for afgiften.

Regeringen foreslår, at afgiften skal være forskellig alt efter, hvor lang flyrejsen er. Dermed tages der højde for, at længere rejser belaster klimaet mere. Det betyder, at afgiften vil være lavest på korte rejser, fx indenrigsrejser og rejser inden for Europa, og højest på lange rejser. Når afgiften er fuldt indfaset i 2030, vil afgiften på en rejse inden for Europa således være på ca. 60 kr., mens den for mellemlange rejser vil være på ca. 240 kr. For lange rejser vil afgiften være ca. 390 kr.

Regeringen foreslår desuden, at der i 2027 vil være et "pitstop", hvor passagerafgiften kan evalueres.

En passagerafgift på flyrejser forventes at give et provenu på ca. 1,2 mia. kr. ved fuld indfasning i 2030. Provenuet vil delvist blive ført tilbage til luftfartsbranchen gennem investeringerne i grøn luftfart.



Ca. 1,2 mia. kr.

Provenu i 2030

Passagerafgift i 2030



New York

Paris

Bangkok

Inden for Europa
Mellemlange rejser
Lange rejser

ca. 60 kr.
ca. 240 kr.
ca. 390 kr.

Grøn indenrigsrute i 2025

Grøn teknologi til flyvninger er i rivende udvikling. Det gælder både udviklingen af elfly, brintfly og bæredygtige flybrændstoffer.

Men grønne teknologier kan endnu ikke konkurrere prismæssigt med konventionelt flybrændstof. Fly er i dag kun godkendt til at flyve på brændstof med op til 50 pct. bæredygtigt indhold, men dygtige forskere og virksomheder foretager testflyvninger med 100 pct. bæredygtigt flybrændstof.

I 2025 er det forventningen, at det er muligt at flyve 100 pct. på grønne brændstoffer.

Regeringen ønsker at sætte fart på udviklingen af de grønne teknologier og bogstaveligt talt få dem på vingerne. Regeringen foreslår derfor, at der afsættes midler til at finansiere en grøn indenrigsrute i 2025. Det vil give lufthavne og luftfartsselskaber mulighed for at afprøve grønne teknologier og samtidig skabe større efterspørgsel efter både grønne rejser og grøn teknologi.

Regeringen vil afsætte ca. 800 mio. kr. i perioden 2025-2029 til et udbud, hvor private selskaber kan byde ind på en grøn indenrigsrute. Beløbet afspejler, hvad det forventeligt vil koste at reducere knap 50 pct. af indenrigsluftfartens CO₂-udledninger. For at vinde udbuddet vil det blandt andet være et krav, at der flyves på grønne brændstoffer.

800 mio.

Regeringen vil afsætte ca. 800 mio. kr. i perioden 2025-2029 til en grøn indenrigsrute.

Eksempler på grønne indenrigsruter



Helt grøn indenrigsluftfart i 2030

Danmark skal gå forrest og vise, at grønne flyvninger er mulige.

EU har taget de første skridt på vejen mod en grøn omstilling af luftfarten ved blandt andet at indføre et fælleseuropæisk krav om, at andelen af grønt indhold i flybrændstoffer skal være på minimum 2 pct. i 2025. EU's krav til andelen af det grønne indhold stiger frem mod 2050, hvor det skal udgøre 70 pct. af flybrændstofferne.

Regeringen vil mere end det – og hurtigere. Det er regeringens ambition, at indenrigsluftfarten er helt grøn senest i 2030. Det vil skubbe på modningen af de grønne teknologier og være med til at skabe et marked for grønne flyvninger, der ikke eksisterer i dag.

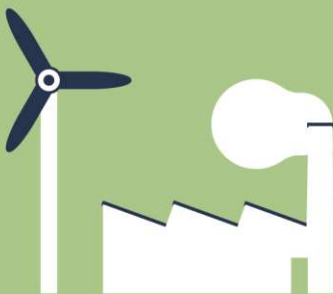
Regeringen foreslår at afsætte 1,5 mia. kr. i støtte til grøn indenrigsluftfart. Beløbet svarer til, at alle indenrigsflyvninger vil være helt grønne senest i 2030. Støtten indføres fra 2027 for at skabe efterspørgsel og understøtte teknologiudviklingen, så markedet for grønne teknologier udbygges gradvist. For at modtage støtte vil det blandt andet være et krav, at der flyves på grønne brændstoffer, ligesom det gælder for den grønne indenrigsrute i 2025.

1,5 mia.

Regeringen foreslår at afsætte ca. 1,5 mia. kr. i støtte til grøn indenrigsluftfart i perioden 2027-2033.

Teknologineutralt

Tilskudsmodellen skal så vidt muligt være teknologineutral. Det sikrer, at forskellige grønne brændstoffer – såsom brint, PtX- og bio-brændstoffer – konkurrerer med eksempelvis fuldt elektriske fly eller hybridfly om de bedste løsninger.



Fysisk grønne drivmidler

Indenrigsluftfarten skal flyve på grønne brændstoffer for at opnå tilskud. Det skal understøtte teknologiudviklingen og muliggøre helt grønne flyvninger.



Nej til førstegenerationsbiobrændstoffer

Det vil ikke være muligt at modtage støtte til at anvende førstegenerationsbiobrændstoffer, dvs. afgrøder der kan anvendes som fødevarer. Det skal skærpe bæredygtigheden og sikre overensstemmelse med kommende EU-regulering.



Støtte til danske lufthavne

De danske lufthavne er med til at understøtte et sammenhængende Danmark. De er særligt vigtige for erhvervslivet, som hurtigt og effektivt kan rejse på tværs af Danmark og ud i verden. Samtidig nyder danskerne og dansk turisme godt af, at Danmark er tæt forbundet med resten af verden.

De regionale lufthavne har ikke samme muligheder som de større lufthavne for at blive klar til nye grønne ruter. Det gælder fx installation af nye tankanlæg og etablering af nødvendig infrastruktur.

En kommende passagerafgift på flyrejser vil ramme de mindre, regionale lufthavne hårdere end de store. De mindre, regionale lufthavne har en højere andel af passagerer, der rejser indenrigs, og dermed kommer til at betale afgiften begge veje ved returrejser.

Regeringen vil understøtte de regionale lufthavne for at sikre fortsat god tilgængelighed og et Danmark i balance.

Regeringen foreslår, at der afsættes en ramme på ca. 550 mio. kr. i perioden fra 2025 og frem til 2030. Rammen skal blandt andet gå til driftsstøtte til landets regionale lufthavne og en videreførelse af ruteudviklingsprogrammet Global Connected, der er med til at tiltrække nye flyruter til Danmark. Efter 2030 afsættes rammen som en reserve.

550 mio.

Regeringen foreslår at afsætte ca. 550 mio. kr. i perioden fra 2025 til 2030 til at give de regionale lufthavne og luftfartssektoren en hjælpende hånd.

Støtte til mindre, regionale lufthavne

Der ydes driftsstøtte i form af tilskud til de mindre, regionale lufthavne i Sønderborg, Esbjerg og Midtjylland, så hver lufthavn kan modtage 10 mio. kr. årligt. De tre lufthavne er udvalgt, da EU-regler gør det meget vanskeligt for større lufthavne at modtage direkte støtte.

Ruteudviklingsprogram Global Connected

For at tiltrække nye flyruter til Danmark og styrke luftfartssektorens konkurrenceevne afsættes ca. 5 mio. kr. i 2025 og herefter ca. 11 mio. kr. årligt til videreførelse af ruteudviklingsprogrammet Global Connected. Programmet tilbyder luftfartsselskaberne kampagnesamarbejder i forbindelse med opstart af nye flyruter fra danske lufthavne.

Andre tiltag

For at forhindre gebyrstigninger eller indførelse af nye gebyrer afsættes ca. 50 mio. kr. i 2025 og herefter ca. 56 mio. kr. årligt. Det skal blandt andet dække underskud i Bornholms Lufthavn og i varetagelsen af enkelte opgaver inden for den statslige lufttrafikstyring.

Pulje til grøn omstilling af luftfarten

Vejen til en grøn omstilling af luftfarten går gennem udvikling af grøn teknologi. Regeringen ønsker, at en del af provenuet fra en ny passagerafgift på flyrejser skal føres tilbage til branchen og på den måde understøtte omstillingen af sektoren yderligere.

Regeringen foreslår, at der etableres en pulje på i alt ca. 1 mia. kr. i perioden fra 2025 og frem til 2033 til grøn omstilling af luftfarten. Den konkrete udmøntning af puljen aftales med partierne bag en potentiel aftale.

Puljen kan fx anvendes til grøn omstilling af udenrigsflyvninger fra Danmark, hvor flyene ofte er større, flyver over betydeligt længere afstande og i større højde, hvilket stiller yderligere krav til de grønne løsninger. Det kan eksempelvis være gennem støtte til iblanding af bæredygtigt flybrændstof.

Pulje til grøn omstilling af luftfarten



Ca. 1 mia. kr.



Forhøjelse af ældrechecken

I Danmark har vi et pensionssystem i verdensklasse, og i fremtiden vil langt de fleste have sparet op til deres pensionisttilværelse. Der er dog fortsat en gruppe pensionister, som kun har deres folkepension og ingen formue ved siden af.

Det er de af landets folkepensionister, der er dårligst stillet økonomisk, og som oplever, at det er svært at få pengene til at slå til, når de skal betale regninger og en tur i supermarkedet.

I regeringen ønsker vi, at alle folkepensionister, uanset tidligere indtægter og formue, får en værdig tredje alder med mulighed for en aktiv tilværelse med børn, børnebørn og venner.

Regeringen foreslår derfor, at ældrechecken forhøjes med 4.800 kr. årligt. Det svarer samlet til ca. 600 mio. kr. årligt. Forhøjelsen finansieres gennem provenuet fra en ny passagerafgift på flyrejser og vil gælde fra 2025.

Knap 295.000 af landets ca. 1.110.000 folkepensionister, svarende til knap hver fjerde, modtager i dag ældrecheck. Den udbetales én gang årligt til folkepensionister, der ikke har en formue på over 99.200 kr. Ældrecheckens størrelse afhænger desuden af pensionistens supplerende indtægter. Godt hver femte folkepensionist modtager i dag den fulde ydelse.



**Ca. 600 mio. kr.
årligt**

Konsekvenser og finansiering

Udspillet er fuldt finansieret i perioden 2023-2030. Finansieringskilden er det provenu, der kommer fra indførelse af passagerafgiften. Passagerafgiften foreslås indført pr. 1. januar 2025, da der kræves lovgivning og it-understøttelse.

De resterende tiltag forventes gennemført fra 2025, så de følger finansieringen gennem passagerafgiften.

Der er en positiv samfundsøkonomisk effekt af passagerafgiften, hvilket skyldes, at udenlandske rejsende betaler størstedelen af afgiften. Således mere end opvejer de øgede statslige indtægter de negative økonomiske konsekvenser for danske husholdninger og erhverv i form af højere udgifter til flyrejser og lavere indtjening.

Tabel 1. Økonomiskitse

Mio. kr. (2024-niveau)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Passagerafgift (på gennemsnitligt 100 kr. i 2030 (2030-pl))	0	0	-900	-900	-900	-1.050	-1.050	-1.200	-1.200	-1.200	-1.200
Støtte til en grøn rute i 2025	0	0	170	170	160	160	160	0	0	0	0
Støtte til grøn indenrigsluftfart i 2030	0	0	0	0	50	90	130	320	320	310	310
Tiltag til lufthavne ¹	0	0	80	100	100	100	100	100	100	100	100
Pulje til grøn luftfart	0	0	30	30	0	110	70	190	200	200	210
Investeringer i grøn luftfart i alt	10	0	290	290	300	450	450	610	610	610	620
Ældrecheck	0	0	610	600	600	600	600	590	590	590	580

Anm.: Tal er afrundet til nærmeste 10 mio. kr., undtagen for passagerafgift, der er afrundet til nærmeste 50 mio. kr. Summering af tal afviger fra totalen. Antallet af flypassagerer i 2025 er forudsat at svare til antallet i 2019. Væksten i passagergrundlaget efter 2025 er baseret på vækstrater i Klimastatus og -fremskrivning 2023. Udgifter indeholder administration. ¹ I perioden 2025-2030 afsættes i alt ca. 550 mio. kr. til tiltag til lufthavne. Rammen til tiltag til lufthavne afsættes som en reserve efter 2030, og der tages stilling til udmøntning på et senere tidspunkt.

Kilde: Skatteministeriet, Transportministeriet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Beskæftigelsesministeriet.

Grøn rute i 2025 kan reducere de danske udledninger med op mod 0,05 mio. ton CO₂e fra 2025 (effekten afhænger dog af tidspunktet for opstart af ruten i 2025). Grøn indenrigsluftfart skønnes at reducere de danske udledninger med op mod 0,1 mio. ton CO₂e i 2030 svarende til 100 pct. af indenrigsluftfartens udledninger. Tiltagene vil have en samfundsøkonomisk skyggepris på ca. 4.500 kr. pr. ton CO₂e.

