

Enhed
Dansk Økonomi,
Strukturpolitik

Skriftligt indlæg til Økonomi og Miljø 2013

Sagsbehandler
DEPPOL,
DEPAER

Energi- og klimapolitik

Koordineret med
-

Sagsnr.
2013-05668

Formandskabet har endnu en gang leveret et interessant og gennearbejdet kapitel om energi- og klimapolitikken i Danmark samt koblingen til EU's energi- og klimapolitik. Økonomi- og Indenrigsministeriet har noteret sig, at kapitlet rummer mange af de samme synspunkter og forslag, som formandskabet tidligere har fremført på området. Det gælder blandt andet synspunktet om dobbeltregulering, herunder at særskilte danske energi- og klimamålsætninger, som også omfatter kvotesektoren, er uden effekt på CO₂-udledningen, da kvotesektorens samlede udledning i EU er reguleret inden for rammerne af EU's kvotesystem.

Doknr.
67387

Versionsnr.
1

Økonomi- og Indenrigsministeriet har endvidere noteret sig, at formandskabet nævner, at en diversificering af energiforbruget, som er en del af det fremtidsspor, regeringen har lagt med den seneste energiaftale, kan bidrage til at øge forsyningssikkerheden. Set i det lys forekommer det mindre velbegrunder, at formandskabet samtidig har det synspunkt, at satsningen på mere vedvarende energi kan være lige så risikobetonet som at blive ved med at satse på fossile brændsler.

Dato
27-02-2013

Som formandskabet bemærker, kan en ensidig ambitiøs energi- og klimapolitik blive dyr for EU-landene, hvis andre lande ikke følger trop i fremtiden. Det er en kalkuleret risiko. Det er imidlertid væsentligt at bemærke, at EU's ambitiøse politik også handler om at vise politisk lederskab og ansvar i forhold til en global udfordring, hvor de rigeste lande har nogle muligheder, som udviklingslandene ikke har. Økonomi- og Indenrigsministeriet hæfter sig derfor også ved, at formandskabet anerkender, at den tidlige indsats i EU er med til at opbygge erfaringer, som EU-landene kan drage fordel af, når andre lande forventeligt skærper deres energi- og klimapolitik i fremtiden.

Den mere ambitiøse energi- og klimapolitik i Danmark og EU kan, som formandskabet bemærker, være en udfordring for virksomhedernes konkurrenceevne. Det er imidlertid næppe den rigtige vej at gå at lægge told på import af energiintensive varer fra tredjelande og/eller yde eksporttilskud til energiintensive europæiske virksomheder, som formandskabet foreslår. Det vil være særdeles komplekst og formentlig i modstrid med internationale frihandelsaftaler og vil sandsynligvis hverken være fremmende for international handel eller internationale klimaaftaler.

Virksomhedernes konkurrenceevne har høj prioritet i den nuværende økonomiske situation, herunder virksomheder hvis produktion forudsætter et stort energiforbrug. Det er blandt andet også baggrunden for, at regeringen i Vækstplan DK netop har foreslået at nedsætte en række produktionsrelaterede afgifter på blandt andet energi. Lempelserne er størst i 2014. Det betyder, at der på kort sigt sker en betydelig



lempelse for særligt de energiintensive virksomheder. Afgifterne lempes blandt andet på områder, hvor der i dag sker dobbeltregulering.

Bilbeskatning, ulykker og miljø

Formandskabet kommer med en række anbefalinger til omlægning af den nuværende bilbeskatning, herunder at afskaffe eller kraftigt reducere registreringsafgiften til fordel for indførelse af kilometerbaserede kørselsafgifter.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er enig i, at det på sigt vil være hensigtsmæssigt at lægge en større del af den samlede bilbeskatning på selve kørslen. Kørselsafgifter er generelt baseret på et sundt princip om, at forureneren betaler. Kørselsafgifter kan således bidrage til, at bilister i højere grad selv betaler for de omkostninger, der er ved bilkørsel i form af bl.a. klima- og miljøbelastning.

Den tidligere regering iværksatte et indledende arbejde med at indføre kørselsafgifter for henholdsvis personbiler og lastbiler. Arbejdet har imidlertid vist, at der med den nuværende teknologi er meget store etablerings- og driftsomkostninger forbundet med GPS-baseret roadpricing. Hertil kommer, at erfaringerne fra andre lande er endog meget sparsomme. Det er også en del af baggrunden for, at regeringen netop har besluttet, at der ikke indføres kørselsafgifter for lastbiler.

Formandskabet har ikke foretaget en vurdering af de tekniske og håndhævelsesmæssige udfordringer ved forslaget om såkaldte simple kørselsafgifter, hvor afgiften er baseret på km-aflæsninger. Der savnes en vurdering af, hvorvidt omkostningerne ved at indføre sådanne afgifter på nuværende tidspunkt står mål med gevinsterne, og om de mange omgængelsesmuligheder vil indebære, at det i praksis vil være umuligt at håndhæve.

En del af de konkrete forslag og vurderinger i kapitlet er baseret på nye analyser af de negative effekter af bilkørsel i form af CO₂-udledning, trængsel, støj og ulykker. Økonomi- og Indenrigsministeriet vil gerne kvittere for de nye analyser, der søger at give et bedre metode-, data- og beregningsmæssigt grundlag for at opgøre de samlede marginale omkostninger ved bilkørsel.

Affald

Formandskabet har også foretaget en grundig analyse af de miljømæssige effekter ved affald og mulighederne for at gennemføre en afgiftsbaseret regulering af affaldsområdet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet hæfter sig blandt andet ved, at de nuværende systemer for affaldshåndtering – ifølge formandsskabet – fungerer godt for såvel de store virksomheder som husholdningerne.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har noteret sig formandsskabets synspunkter i forhold til den nuværende fortolkning af affaldshierarkiet, og at formandsskabet finder det fornuftigt med reduktionsmål for husholdningernes affald. Økonomi- og Indenrigsministeriet har også noteret sig formandsskabets anbefalinger og forslag vedrørende et gennemsyn af emballageafgifter, pant på bærbare batterier og småt elektronik samt liberalisering af affaldsstrømmene.