

## Pressemeddelelse

### Vismandsrapport om energi- og klimapolitik, bilbeskatning samt affald

**Materialet er klausuleret til torsdag den 28. februar 2013 kl. 12**

Vismændenes oplæg til mødet i Det Miljøøkonomiske Råd den 28. februar indeholder tre kapitler.

- *Kapitel I* indeholder en kritisk gennemgang af EU's og Danmarks energipolitik med særlig fokus på EU's kvotesystem. Kapitlet indeholder endvidere en fremskrivning af det danske energiforbrug og udledning af drivhusgasser frem til 2035 samt en vurdering af de danske energi- og klimamålsætninger
- *Kapitel II* indeholder en række analyser af personbiltrafikkens negative effekter på miljø og helbred. Kapitlet indeholder endvidere en vurdering af størrelsen og sammensætningen af de nuværende afgifter på bilkøb, bilejerskab og bilkørsel samt en beskrivelse af en hensigtsmæssig omlægning af bilafgifterne
- *Kapitel III* indeholder en gennemgang af den danske affaldssektor og en diskussion af de principper, der bør gælde for reguleringen af denne sektor

## Dansk og europæisk energi- og klimapolitik

EU's CO<sub>2</sub>-kvotesystem lægger et effektivt loft over udledningerne af CO<sub>2</sub> fra kvotesektoren og sikrer, at reduktionerne af udledningen af drivhusgasser sker der, hvor det er billigst.

Den aktuelt lave kvotepris er ikke udtryk for, at systemet ikke virker. En lav kvotepris betyder, at kvoteloftet kan overholdes til lave omkostninger. Den lave pris reflekterer dels den økonomiske krise, dels skrappe energisparekrav og støtte til vedvarende energi, som har reduceret efterspørgslen efter kvoter og sænket prisen. Den lave kvotepris hænger formentlig også sammen med en vis usikkerhed om systemet i de kommende år. Derfor bør EU hurtigt udmelde et kvoteloft for perioden efter 2020, som afspejler EU's ambitiøse målsætninger.

EU's kvotesystem omfatter produktion af el og fjernvarme samt energitug industri. Kvotesystemet bør udvides til at omfatte alle distributører af fossile brændsler, hvorved hele energiforbruget i alle virksomheder, transportsektoren samt i husholdningerne bliver omfattet. Dette vil sikre, at omkostningerne ved at nå de givne klimamål reduceres.

Forsyningsikkerhed er et centralt omdrejningspunkt i energipolitikken i både EU og Danmark. Sikkerhed i forsyningen sikres bedst ved at satse på flere energikilder med mange alternative udbydere og ved at sikre muligheder for handel med energi på tværs af landegrænser ved veludbyggede transmissionssystemer.

Overvismand Hans Jørgen Whitta-Jacobsen udtaler:

*“Ensidig satsning på udvalgte typer af vedvarende energi sikrer ikke danske virksomheder og forbrugere mod ustabile og stigende energipriser i fremtiden.”*

*“EU's kvotesystem er et effektivt instrument til at nå ambitiøse klimamål. Landene i EU bør hurtigst muligt blive enige om kvoteloftet, der skal gælde efter 2020. En udmelding om et kvoteloft efter 2020 med mærkbare reduktioner i de tilladte udledninger vil styrke systemet og allerede i dag øge kvoteprisen. En udtagning af kvoter her og nu og evt. en opstramning af 2020-målet vil også signalere opbakning til systemet og er anbefalelsesværdige tiltag.”*

*“Kvotesystemet bør gøres altomfattende på CO<sub>2</sub>-området ved inddragelse af distributører af fossile brændsler. De skal aflevere kvoter, når de sælger olie, kul eller gas til en*

*kunde, der ikke allerede er kvoteforpligtet. Herved kan man slippe for den uhensigtsmæssige opdeling i kvote- og ikke-kvotesektor på CO<sub>2</sub>-området.”*

*“Den nye danske målsætning om at reducere de samlede udledninger af drivhusgasser med 40 pct. i 2020 (i forhold til 1990) er tæt på meningsløs. Det samme gælder for målsætningen om mindst 50 pct. vind i elforbruget i 2020. Højere ambitioner i klimapolitikken bør fremmes ved, at Danmark arbejder for, at EU’s mål skærpes. Skal Danmark gå enegang bør det rette sig mod ikke-kvotesektoren.”*

### **Biltrafikkens negative miljø- og helbredseffekter og bilbeskatningen**

Biltrafikken har en række negative, eksterne effekter på miljø, klima og helbred. De vigtigste vedrører trængsel, ulykker, CO<sub>2</sub>, støj, lokal luftforurening samt slitage af veje. Den negative effekt af én ekstra kørt kilometer afhænger blandt andet af, hvor og hvornår den køres. De negative effekter er højere i byerne end på landet og højere i myldretiden end på andre tidspunkter. I rapporten bringes et opdateret skøn over de marginale eksterne omkostninger ved personbiltrafik på i gennemsnit knap 40 øre pr. kørt kilometer.

De nuværende afgifter på bilkøb, bilejerskab og brændsel er væsentlig højere end det, der kan begrundes med de eksterne effekter. De samlede afgifter udgør knap 90 øre pr. kilometer for benzinbiler og ca. 1 krone for dieslbiler.

Dertil kommer, at de nuværende afgifter bortset fra brændselsafgifterne, som er præcist rettet mod CO<sub>2</sub>-forureningen, ikke er særligt målrettede de negative effekter. Navnlig er registrerings- og ejerafgifterne ikke målrettede og bør i videst mulig udstrækning erstattes af kørselsafgifter. Manglende provenu bør hentes gennem skat på brede baser, som f.eks. indkomstskat eller moms.

Overvismand Hans Jørgen Whitta-Jacobsen udtaler:

*“De nuværende bilafgifter er for høje og designet forkert. Den samlede bilbeskatning burde formentlig kun være halvt så høj som i dag, hvis den skal modsvare de negative effekter, der er knyttet til personbiltrafikken.”*

*“Bilbeskatningen bør ændres fra at beskatte bilkøbet og ejerskabet til at beskatte brugen af bilerne. Det er brugen af bilerne, der giver anledning til problemer med træng-*

*sel, ulykker, klima og støj, så derfor bør afgifterne ligge på brugen og ikke på købet eller ejerskabet.”*

*“Vi mener, at registreringsafgiften bør afskaffes og erstattes af en kørselsafgift. På kort sigt kan man indføre kørselsafgifter baseret på aflæsning af kilometertællerne. Når teknologien er klar, bør man indføre GPS-baseret road-pricing.*

*“Registreringsafgiften og den grønne ejerafgift indeholder begge en meget stor tilskyndelse til at købe brændstoføkonomiske biler. Tilskyndelsen til at spare brændstof og dermed CO<sub>2</sub> er mange gange større end det, der gælder andre steder i økonomien. Det er ulogisk og giver forskellige signaler til at spare CO<sub>2</sub>. Udledningen af CO<sub>2</sub> i transportsektoren bør udelukkende reguleres gennem afgifter på benzin og diesel.”*

## **Affald**

Risikoen for ulovlig bortskaffelse af affald gør det vanskeligt at sætte den principielt rigtige pris på at komme af med affald. En høj pris vil øge tilskyndelsen til ulovlig bortskaffelse. Problemet er særligt stort for husholdninger og mindre virksomheder, hvor muligheden for kontrol er ringe, og risikoen for at blive opdaget dermed lille. For husholdninger og mindre virksomheder bør prisen for at komme af med (ekstra) affald derfor ikke blive for høj. Samtidig er det vigtigt, at der er gode muligheder for at komme af med forskellige typer af affald.

Det danske pantsystem for flasker og dåser begrænser bortkastning i naturen og øger muligheden for genanvendelse. Det bør overvejes, om der kan indføres pantsystemer for eksempelvis batterier og småt elektronik. Dette vil øge muligheden for genanvendelse af værdifulde råstoffer, ligesom mængden af miljøfarlige stoffer i husholdningsaffaldet reduceres.

Affaldshåndteringen i Danmark og EU følger det såkaldte affaldshierarki, hvor genanvendelse foretrækkes frem for afbrænding og deponi. Den danske regering planlægger en ressourcestrategi, hvor spørgsmålet om ressourceknaphed og genanvendelse formentlig bliver centralt. Som udgangspunkt bør genanvendelse kun foretrækkes, hvis det er økonomisk fordelagtigt. Hvis de samlede omkostninger forbundet med indsamling, sortering og behandling er for stor, kan afbrænding eksempelvis være at foretrække. Knappe råstoffer og dermed stigende priser vil gøre genanvendelse stadig mere attrak-

tivt, og genanvendelse vil i mange tilfælde ske uden offentlige krav. Det sker allerede i dag på nogle områder.

Overvismand Hans Jørgen Whitta-Jacobsen udtaler:

*“Der er blevet foreslået at differentiere betalingen for at komme af med affald efter vægt og affaldstype. Det er en dårlig ide, fordi det risikerer at føre til ulovlig bortskaffelse.”*

*“Pantsystemet på flasker og dåser er en stor succes. Det bør alvorligt overvejes, om denne succes kan udbredes til eksempelvis batterier og småt elektronik. Det vil begrænse omfanget af bortskaffelse via dagrenovationen og samtidig øge muligheden for genanvendelse. Men selvfølgelig skal gevinsterne stå mål med omkostningerne ved at drive et retursystem.”*

*“Der bør være mere konkurrence i affaldssektoren, så der bliver en tilskyndelse til at effektivisere og spare på omkostningerne. Det vil sige, at hvile-i-sig-selv-princippet bør afskaffes, og at de kommunale forbrændingsanlæg bør gøres til selvstændige selskaber. Det vil med stor sandsynlighed gøre affaldshåndteringen i Danmark billigere.”*