

SKRIFTLIGE INDLÆG FRA DET MILJØØKONOMISKE RÅDS MEDLEMMER

På de følgende sider er gengivet skriftlige indlæg fra medlemmer af Det Miljøøkonomiske Råd. Følgende medlemmer har ønsket at give skriftlige bidrag:

Økonomi- og Erhvervsministeriet
Finansministeriet
Miljøministeriet
Kommunale Organisationer, KL
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Energi
Landsorganisationen i Danmark
Fagligt Fælles Forbund
Landbrugsrådet
Dansk Erhverv
Forbrugerrådet

Økonomi- og Erhvervsministeriet

Formandskabet har i årets miljørapport valgt at belyse to aktuelle emner i forhold til den politiske debat og dagsorden på miljøområdet. Det gælder implementeringen af EU's Vandrammedirektiv og udledningen af drivhusgasser uden for kvotesektoren.

Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med formandskabet i, at indsatsen på vandmiljøområdet skal være omkostningseffektiv, hvilket forudsætter en kombination af generel og mere målrettet lokal regulering. Regeringen vil snart fremlægge sit udspil til Grøn Vækst, der blandt andet vil fokusere på nedbringelse af udvaskningen af kvælstof.

Formandskabets præsenterer i den forbindelse en ny model, der kombinerer frivillige ordninger med en dyrkningsafgift af en sådan størrelsesorden, at Vandrammedirektivets mål næsten med sikkerhed vil nås. Det er et forslag, der indebærer en række principielle overvejelser. Blandt andet skal man være opmærksom på risikoen for dobbeltregulering, ligesom der kan være retssikkerhedsmæssige aspekter, der skal tages hensyn til.

Formandskabet har gennemført en grundig og interessant analyse af de grønne afgifter. Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med formandskabet i, at grønne afgifter er det væsentligste virkemiddel til at sikre en omkostningseffektiv opfyldelse af målsætningerne på energi-, klima- og miljøområdet.

Med skattereformen øges de grønne afgifter samlet set med knap 8 mia. kr. inden for energi, miljø, klima og transport. Og med transportaftalen fra januar er der lagt op til en grøn omlægning af bilbeskatningen i næste folketingssamling. Principperne i aftalen sigter på at nedbringe CO₂-udledningen fra vejtransport blandt andet ved brug af grønne kørselsafgifter, som også formandskabet anbefaler.

Økonomi- og Erhvervsministeriet har noteret sig, at formandskabet finder, at de grønne afgifter ikke vender den tunge ende nedad. Samtidig anbefaler formandskabet, at øgede grønne afgifter på husholdningerne føres tilbage med en grøn check eller lignende som alternativ til progressive afgiftssatser. Det er i tråd med den løsning, som Skattekommissionen pegede på og er valgt i skattereformen.

Formandskabet anbefaler en række omlægninger af energiafgifterne, herunder at energiafgifterne på erhvervslivet fjernes. Det er på sin vis et naturligt skridt, hvis Danmark alene havde en CO₂-målsætning, som formandskabet tidligere har argumenteret for. Men et bredt flertal i Folketinget er enige om, at Danmark skal spare på energien og øge andelen af vedvarende energi blandt andet af hensyn til forsyningssikkerheden. Hvis energisparemålsætningerne skal nås billigst mulig, kan erhvervslivet ikke fritages for energiafgifter. Det er formandskabet også selv inde på.

Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med formandskabet i, at internationale aftaler er den bedste løsning for at sikre lige konkurrencevilkår og modvirke lækage i erhverv i international konkurrence. Til gengæld kan Økonomi- og Erhvervsministeriet ikke følge formandskabet i, at lækage-problemet kun knytter sig til grænseoverskridende miljøproblemer. Det er rigtigt, at der nationalt kan opnås en miljøgevinst ved at løse lokale miljøproblemer med national regulering. Men det fjerner ikke risikoen for, at miljøproblemet flytter til andre lande. I det tilfælde er internationale aftaler også vigtige for det globale miljø og erhvervslivets internationale konkurrenceevne.

Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig i, at der skal yderligere tiltag til, for at Danmark kan leve op til en reduktionsforpligtelse uden for kvotesektoren på mindst 20

pct. i 2020. Her er formandskabets analyser og gennemgang af mulige indsatsområder et nyttigt bidrag - både når det gælder om at sikre en omkostningseffektiv indsats og begrænse risikoen for lækage.

Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med formandskabet i, at det er væsentligt, at rammerne for at nå de energi- og klimapolitiske målsætninger i EU skal understøtte en omkostningseffektiv indsats. Både i det enkelte EU-land og på tværs af EU-lande. Det har også været den danske holdning i forhandlingerne om EU's klima- og energipakke, hvor fleksibilitetsmulighederne i forhold til at nå reduktionskravet uden for kvotesektoren kom ind blandt andet på dansk foranledning. Økonomi- og Erhvervsministeriet har noteret sig, at formandskabet anbefaler, at Danmark udnytter fleksibilitetsmulighederne mest muligt.

Rapporten har forståeligt nok fokus på, hvordan vi med så lave samfundsøkonomiske omkostninger som muligt kan indfri målene på energi-, klima- og miljøområdet. Men det må indgå, at indsatsen mod eksempelvis de globale klimaændringer rummer vækstmuligheder for dansk erhvervsliv, samt at indfasningen af nye klima- og miljøtiltag må ske under hensyntagen til den forværrede økonomiske situation for Danmark og dansk erhvervsliv.

Finansministeriet

Finansministeriet har med interesse læst Det Miljøøkonomiske Råds (DMØR) rapport for 2009. DMØRs rapport har formået at samle en række aktuelle politiske emner inden for både miljø- og klimapolitik. Finansministeriet finder rapporten meget nyttig. Kapitel I behandler omkostningseffektiv implementering af EU's Vandrammedirektiv. Den anvendte metodiske tilgang vurderes at lede til en frugtbar kobling af økonomiske og miljømæssige overvejelser.

Finansministeriet vurderer, at rapporten i relation til implementering af Vandrammedirektivet anvender en afbalanceret tilgang til dels skelnen mellem generel og lokal regulering, dels hensynet til fleksibilitet og omkostningseffektivitet samt overvejelser omkring implementeringsformer. Der er desuden en række interessante forslag til tekniske tiltag samt anvendelse af Vandrammedirektivets undtagelsesbestemmelser. Regeringen arbejder aktuelt også med modeller for implementering af Vandrammedirektivet. Resultatet vil indgå i det udspil om Grøn Vækst, som fremlægges i løbet af foråret.

Kapitel II behandler det danske system af grønne afgifter. Det konkluderes, at afgifter, der begrundes i miljøeffekter, skal placeres tættest på udledningen, mens fiskale afgifter kun bør pålægges varer til endeligt forbrug og differentieres efter prisfølsomhed. Varer komplementære til arbejdsudbud skal beskattes lempeligt, mens varer komplementære til fritid skal beskattes hårdere.

Grundlæggende er Finansministeriet enig i den omkostningseffektive indgangsvinkel og fjernelse af dobbeltregulering. En omlægning af energiregulering til at give ensartede incitamenter til opnåelsen af miljø/klima og provenuhensyn er derfor en fornuftig konklusion.

Den danske energipolitik varetager dog også andre hensyn, såsom energibesparelsesmålsætninger og EU-krav til udbygningen med vedvarende energi. Disse mål kan bl.a.

begrundes i langsigtet forsyningsikkerhed, hvilket rapporten også anerkender som legitime hensyn.

For klimapolitikken er Finansministeriet enig i, at omkostningseffektivitet, herunder anvendelse af generelle afgifter, er en vigtig faktor, men at lækageproblemet er vigtigt at tage højde for.

For så vidt angår DMØR's anbefalinger vedrørende beskatningen af transport, tager analysen formentlig ikke er taget hensyn til, at registreringsafgiften i sig selv giver et væsentligt incitament til at vælge en brændstoføkonomisk bil, også i fravær af fradraget/tillægget til registreringsafgiften som følge af bilens brændstoføkonomi. Det skyldes, at der (især i midten af markedet) er en nær sammenhæng mellem bilens pris på den ene side og bilens størrelse og brændstofforbrug på den anden. Der gives således samlet set væsentlige incitamenter til at reducere CO₂-udledningen i den gældende regulering af persontransporten.

I den sammenhæng kan det nævnes at regeringen i folketingssamlingen 2009/10 vil fremsætte forslag til en fundamental, grøn omlægning af bilbeskatningen. Omlægningen vil gøre det billigere at købe en energiøkonomisk bil. Samtidig skal der indføres grønne kørselsafgifter, der gør det dyrere at køre i myldretiden i de store byer end om aftenen på landet. Den grønne omlægning af bilbeskatningen vil mindske trængsel, støj, forurening og CO₂-udledningen.

For så vidt angår metodikken for anbefalingerne bør der endvidere tages en række forbehold. For det første lægger DMØR til grund for anbefalingerne, at det kun bør være varer til endelig anvendelse, der beskattes ud fra fiskale hensyn, idet dette giver anledning til mindre forvridding end beskatning af input i produktionen. Dette baserer sig på en forudsætning om, at det øvrige skattesystem kan indrettes efficient – hvilket ikke kan forudsættes at være tilfældet i praksis.

DMØR anfører dog, at hvis brugen af et givet input giver anledning til eksterne omkostninger, bør inputtet beskattes svarende til de eksterne omkostninger. Dette kan Finansministeriet tilslutte sig.

Ved fiskale afgifter anbefaler DMØR, at beskatte de varer hårdest, der er mindst prisfølsomme. Dette resultat er baseret på en forudsætning om, at der ikke er krydspriselasticiteter, hvilket ikke er tilfældet i praksis. Hermed problematiseres bl.a. DMØR's anbefaling om at øge beskatningen af privat transport af provenumæssige hensyn.

I Kapitel III vurderes på baggrund af en fremskrivning af det danske energiforbrug, VE-andel og udledning af drivhusgasser frem til 2025, at Danmark overopfylder målsætningerne for bruttoenergiforbruget og VE-andel, men ikke lever op til målsætningen om reduktion i udledningen af drivhusgasser.

Det fremgår ikke tydeligt af teksten, hvordan DMØR kommer frem til de store energibesparelser og VE-andele, men umiddelbart vurderes det, at det skyldes reduktioner i konverteringstab som følge af effektiviseringer i el og fjernvarmeproduktionen og en markant udbygning med biomasse og siden hen med vind.

Finansministeriet finder DMØR's forventninger til den relativt store overopfyldelse af målsætningerne for VE og bruttoenergiforbruget optimistiske. Dette skyldes primært DMØR's forventninger om en markant udbygning med vindenergi, idet DMØR's models udbygning med vind kun tager højde for, at økonomiske vilkår er tilstrækkelige,

hvorimod eventuelle administrative og systemtekniske barrierer, som der vurderes at være til stede, netop ved udbygning med store mængder vind, ikke har indflydelse på resultatet.

Omvendt tager DMØR ikke højde for energisparemålene i energiaftalen fra februar 2008, der bl.a. er blevet udmøntet ved øgede energisparekrav til energiselskaber, initiativerne vedr. energibesparelser i bygninger i skatteforliget samt øgede grønne afgifter i skatteforliget. Samtidig inddrager DMØR ikke betydningen af regeringens initiativ for indfasning af el-biler og at VE-andelen af brændstofforbruget i transportsektoren i 2020 skal være 10 pct.

I kapitel VI følges op på vurderingen af udledningen af drivhusgasser i de ikke-kvoteregulerede sektorer fra kap III. DMØR anfører, at der skal ske et historisk skift i tendensen i de ikke-kvoteregulerede sektorer, hvis de fastsatte målsætninger skal nås.

Grundlæggende er DMØRs indgangsvinkel til tværgående samfundsøkonomiske analyser i tråd med Finansministeriets tilgang, herunder overvejelserne om en dynamisk klimaplan, der målrettes incitamentskabende virkemidler. Det tilgængelige analyseapparat, giver dog visse begrænsninger, idet der ikke på nuværende tidspunkt findes en generel ligevægtsmodel, der kan tage højde for flere virkemidlers samlede effekt på økonomien.

Finansministeriet er også enige i, at der ikke skal opstilles sektor- eller teknologispecifikke målsætninger og virkemidler, og at reduktionerne opnås vha. instrumenter der kan give generelle incitamenter. Herunder bør myndighederne være tilbageholdende med at fremme specifikke teknologier. En generel afgift tager dog ikke hensyn til mulig udflytning af produktion i visse sektorer. Hermed kan sektor- og teknologispecifikke instrumenter være svære at undgå.

I regneeksemplet på en CO₂-reduktionsindsats frem til 2020 tager DMØR ikke højde for den forventede danske overopfyldelse i de første år i perioden 2013-20 og muligheden for at overføre overopfyldelsen mellem årene. Ved at se isoleret på år 2020 kan der derfor ske en overvurdering af reduktionsmankoen. Derudover tager DMØR ikke højde for, at den årlige adgang til køb af kreditter for Danmark er fastsat til årligt 4 pct. af udledningen i 2005. Derimod anføres blot, at kreditindkøb kun må supplere nationale reduktioner.

Miljøministeriet

Det er især de første to kapitler om implementeringen af Vandrammedirektivet og grønne afgifter der er af interesse for Miljøministeriet. Begge kapitler giver en god gennemgang og interessante analyser på meget relevante indsatsområder.

Kapitel 1: Søer vandløb og kystnære vande

Det første kapitel giver en analyse af hvordan Vandrammedirektivet kan implementeres omkostningsmæssigt mest effektivt. Rapporten peger på at den centrale del af implementeringen skal være en lokal indsats. Generelle virkemidler kan understøtte denne lokale indsats, men kan aldrig erstatte den. Miljøministeriet mener, at dette er den rigtige tilgang.

Rapporten peger på etablering af vådområder og udtagning af landbrugsjord på miljøfølsomme arealer som de mest omkostningseffektive virkemidler. Omkostningseffektivitetsvurderingen er også meget robust fordi især genopretning af vådområder modvirker udledning af både kvælstof og fosfor. En satsning på vådområder og udtagning for eksempel i form af randzoner er velegnede virkemidler til at indgå i EU's landdistriktsprogram. Derfor kan de statsfinansielle konsekvenser, der er forbundet med udtagning, begrænses mest muligt.

Som generelle virkemidler foreslås der en afgift af kvælstof og en ændring af pesticidafgiften. I forbindelse med Grøn Vækst arbejdes der med ambitiøse tiltag for at reducere kvælstofudvaskningen og pesticiders skadesvirkning. Her arbejdes der blandt andet med modeller for at pesticidafgiften ændres, så den er mere målrettet mod brugen af miljø- og sundhedsbelastende bekæmpelsesmidler. Og afgiften skal samtidig give et væsentlig bidrag til at reducere forbruget af bekæmpelsesmidler i landbruget.

Formandskabets forslag til en gennemførelse af Vandrammedirektivet indebærer forslag om frivillige aftaler kombineret med en dyrkningsafgift for dyrkning af miljøfølsomme arealer. Det foreslås endvidere at landmænd kan undgå at betale afgiften ved at følge et indsatsprogram. Den løsning rummer store udfordringer administrativt, og der er en lang række forhold vedrørende kortlægning og afgrænsning af sårbare områder, der er svære, og som gør det tvivlsomt om man kan lægge det til grund for at pålægge drift af udvalgte områder en afgift. Tilgangen med målrettede lokale indsatsprogrammer svarer til det system, der opstilles i Miljømålsloven. Men det bliver svært at kombinere med dyrkningsafgifter og med en række af alternative indsatsprogrammer udviklet af grupper af landmænd.

Regeringen har lige indgået en aftale med Dansk Folkeparti om Forårspakke 2.0 hvori der indgår en forhøjelse af spildevandsafgiften med 50 pct. Det vil føre til en bedre rensning af spildevandet og dermed til mindre forurening og et bedre vandmiljø. Miljøeffekten heraf forventes dog at være begrænset, da de afgiftsbelagte spildevandsudledninger allerede er nedbragt ganske betydeligt.

Alt i alt er der tale om en gedigen analyse der giver et væsentligt input til at beslutte hvilke virkemidler, der skal bruges til at opnå Vandrammedirektivets målsætninger. En vigtig konklusion fra analysen er, at ambitiøse mål til at forbedre vores vandmiljø kan nås til forholdsvis lave omkostninger samfundsøkonomisk, hvis man sætter effektivt ind på lokalt niveau.

Kapitel 2. Grønne afgifter

Rapporten giver en samlet analyse af grønne afgifter i Danmark. Rapporten peger på visse generelle principper som er vigtige ved udformningen af grønne afgifter. Miljøministeriet er enig i, at økonomiske instrumenter såsom afgifter og omsættelige kvoter er vigtige redskaber til at håndtere miljøproblemer. I et internationalt perspektiv gør Danmark meget brug af især grønne afgifter. Grønne afgifter skal være indrettet sådan at de afspejler den skade der er på miljøet ved forurening og give forurenere mest mulig frihed til at vælge hvordan de vil reducere miljøbelastningen. I princippet betyder det også, at alle der forurenere skal betale. Som rapporten viser, kan der dog være andre hensyn at tage.

Rapporten peger på mulighederne og begrænsningerne for en omlægning af skattesystemet, sådan at provenu fra grønne afgifter bruges til at nedsætte forvridende skatter og afgifter. Regeringen har lige indgået en aftale om en skattereform med Dansk Folkeparti. Et væsentligt element i skattereformen er en omlægning fra beskatning af indkomst til en beskatning af energi og miljøbelastning. Blandt andet indgår der en forhøjelse af spildevandsafgiften og ændring af bilbeskatningen, så at der tages mere højde for miljøbelastningen fra transport.

Rapporten fokuserer naturligt nok på de samfundsøkonomiske argumenter. Men der er andre forhold som må tages i betragtning ved overvejelser om ny regulering. Det er for eksempel vigtigt at inddrage juridiske forhold, og vurdere de juridiske konsekvenser. Ved ikke at tage dette aspekt med, kan væsentlige samfundsøkonomiske omkostninger blive glemt.

Derudover tages i rapporten ikke eksplicit højde for administrationsomkostninger. At udvide afgiftsgrundlaget for nogle grønne afgifter kan virke fornuftigt, men kan føre til store administrationsomkostninger hvis der er mange små kilder, eller når der er mange salgspunkter. Dette er for eksempel tilfældet ved emballage.

Formandskabet foreslår en afgift på biobrændselforbrug i husholdninger. Et problem her er dog at en del af salget af især træ går udenom de officielle kanaler. En afgift på biobrændsler vil derfor kun ramme en begrænset del af biobrændselforbruget i husholdningerne, og kunne få folk til at købe det udenom de officielle kanaler, og til at bruge andet end rent tørt træ.

Ved biobrændsler mener Miljøministeriet derfor, at det er bedre at bruge andre tiltag, som for eksempel nye skærpede krav, ny teknologi og korrekt fyring. Derudover er der en udvikling i partikelfiltre for brændeovne som Miljøministeriet støtter.

Rapporten viser tydeligt de samfundsøkonomiske omkostninger fra transport. Regeringen arbejder på en omlægning af beskatningen på transport, så at der bliver billigere at købe en bil, men at det bliver dyrere at køre i den. Vejbenyttelsesafgifterne skal indrettes sådan, at der tages hensyn til miljø og trængselsproblemerne. Rapporten viser, at de samfundsøkonomiske omkostninger fra luftforurening og støj fra transport er højere end omkostningerne fra CO₂. Det er derfor meget vigtigt at tage disse aspekter med i arbejdet med vejbenyttelsesafgifter.

Kommunale Organisationer, KL

Søer, vandløb og kystnære vande

Rapporten adresserer et helt aktuelt og påtrængende problem, nemlig hvordan vi i Danmark får implementeret EU's Vandrammedirektiv. Rapporten giver også et konstruktivt bud på en model for implementering.

Forslaget er sammenfattet i Boks I.5. Forslaget går ud på, at myndigheden fastlægger den enkelte landmands indsats og tilhørende behov for udtagning af arealer i et indsatsprogram. Samtidig fastlægges en afgift for dyrkning af de miljøfølsomme arealer i

indsatsprogrammet. Endelig gives landmanden en mulighed for at undgå denne dyrkningsafgift, hvis landmanden laver en alternativ, frivillig indsats, der kan nå målet.

Forslaget er konstruktivt, fordi det adresserer det problem, at selv om vi i en årrække har haft en tilskudsmulighed, som landmanden kan trække på, hvis han vil lægge produktionen om på miljøfølsomme arealer, så har disse tilskudsmuligheder ikke haft nogen større effekt. De bliver simpelthen ikke brugt af landmændene.

Der skal altså mere til end en tilskudsmulighed, hvis vi skal nå målene i Vandrammedirektivet. Det er her, at rapporten kommer med forslaget om en afgift, der skal virke som incitament for den enkelte landmand til at arbejde med på sagen. På den måde kan vi både nå de samlede mål, og disse mål kan tillige nås på en måde på den enkelte landmands arealer, som den enkelte landmand finder optimal, givet at indsatsen nu engang skal gøres.

KL er imidlertid belastet af viden om, hvilke konkrete problemer der er, når denne indsats skal gennemføres i praksis, og vi tror derfor, at der vil være store vanskeligheder med at implementere dette forslag i praksis. Vi vil her alene trække nogen enkelte, praktiske problemer frem.

For det første er det ikke så enkelt at fastlægge den enkelte landmands belastning af vandmiljøet, og det er heller ikke så enkelt at måle helt konkret, hvordan denne belastning af vandmiljøet udvikler sig.

For det andet vil det ikke være så praktisk, at man tilrettelægger en samlet indsats sådan, at alle landmænd skal løse hver sin del af opgaven på sine arealer. Der vil være nogen miljøfølsomme arealer, der vil være særligt i fokus i en indsats, og det vil disse arealer være, uanset hvem der ejer dem.

For det tredje er det ikke være så enkelt, som rapporten indirekte antyder, at tilrette en konkret indsats. Det kræver megen ekspertise af forskellig karakter at gennemføre natur- og vandprojekter, og det vil langt overstige de kompetencer, som den enkelte landmand har til rådighed.

For det fjerde vil det beskrevne forslag desuden forudsætte en meget betydelig dialog mellem myndigheden og hver enkelt landmand. En sådan dialog vil være så ressourcerekrævende for myndigheden, at det er helt urealistisk, at den kan gennemføres indenfor de ressourcer til løsning af opgaven, som i dag er til rådighed for de kommunale myndigheder.

Rapporten beskriver, at dette forslag med en afgift kombineret med frivillige aftaler vil være en billigere model for implementering, end hvis myndigheden skal ud og ekspropriere de nødvendige arealer.

KL er enig i, at hvis forslaget med en afgift kombineret med frivillige aftaler kunne implementeres i praksis, og denne implementering desuden kan gennemføres uden et endog meget væsentligt merforbrug af ressourcer hos myndigheden, så ville den formentlig være billigere end den løsning, hvor myndigheden eksproprierer de nødvendige arealer.

Heroverfor står, at en implementering med ekspropriation er meget mere målrettet de konkrete, miljøfølsomme arealer, der er i særligt fokus i de enkelte vandoplande, ligesom både myndigheder og landmænd efter denne model kan koncentrere kræfterne om de arealer, der er i særligt fokus, i stedet for at man skal bruge kræfterne på – i princippet – hele landets landbrugsareal.

Der er altså fordele og ulemper knyttet både til rapportens forslag og til den model, hvorefter myndigheden eksproprierer de nødvendige arealer.

Det afgørende er, at det ikke er nok med en tilskudsmulighed, som vi har idag. Der skal mere til, for at indsatsen kan gennemføres.

Dette ”mere” kan være ekspropriation, og nu har rapporten introduceret en anden mulighed, nemlig en lokal afgift knyttet til hver landmands arealer.

KL vil inddrage rapportens forslag i KL’s videre drøftelser med Regeringen om en finansierings- og implementeringsplan for hele den indsats, der skal implementere Vandrammedirektivet.

Det er i sidste ende et politisk valg, om det afgørende redskab til implementering af Vandrammedirektivet skal være en ny afgift, eller det skal være ekspropriation. Men Regeringen er nødt til at træffe dette valg, for ellers kan hele indsatsen ikke implementeres.

Klimapolitik uden for kvotesektoren

Rapporten dokumenterer, at der er behov for nye initiativer, hvis Danmark skal leve op til sin nationale forpligtelse i den del af økonomien, der er uden for kvotesektoren. Det vedrører især transportsektoren, individuel opvarmning og landbruget.

Rapporten opstiller et samlet forslag til regulering af transportsektorens belastning af klimaet, som KL finder meget konstruktivt og anvendeligt.

Den store værdi ligger i, at man med konkrete og gode forslag adresserer tre forskellige problemer, der håndteres med forskellige virkemidler på samme tid, nemlig:
det generelle problem, som transporten udgør i forhold til klimaet,
de lokale problemer, som transporten udgør i forhold til trængsel, støj, ulykker og lokal luftforurening mv., og
de særlige problemer, som den øgede lastbiltrafik udgør.

Rapporten peger helt rigtigt på betydningen af varmeområdet, og rapporten peger i forlængelse heraf på betydningen af, at der kan gennemføres en udvidelse af de områder, der faciliteres af fjernvarme.

For at dette mål kan nås, så peger rapporten på behovet for en revurdering af varmeplanlægningen.

KL er helt enig heri, og KL har allerede stillet forslag overfor Regeringen på dette område i form af vores forslag om indførelse af nye, strategiske energiplaner. KL’s forslag adresserer præcis det problem, som rapporten sætter fokus på.

Danmarks Naturfredningsforening

DN hilser Det Miljøøkonomiske Råds rapport 2009 velkommen. Særligt er det det positivt, at landbrugets regulering endelig bliver underlagt samme vurderinger som resten af samfundsøkonomien. Det dokumenteres, at jord skal tages ud af landbrugsdriften fordi, det gavner samfundsøkonomien.

Kapitel I

I forhold til kapitlets betragtninger og konklusioner mener DN at:

Konklusionen om arealudtagning og etablering af vådområder er de mest omkostningseffektive virkemidler til at nå lokale mål i VRD underbygger hvad DN har peget på længe. De 75.000 ha er et skidt på vejen men DN mener slet ikke, at det være nok til at opfylde miljømålene. DN vurderer det er nødvendigt at udtage mindst 200.000 hektar lavbundsjord. Samtidig er det vigtigt, at udarbejde en national plan for den danske natur. Den skal skabe rammen om udtagning af landbrugsjord. Det skal ikke være den enkelte landmand, der selv bestemmer, hvilke arealer, der skal udtages.

Der savnes en begrundelse for hvorfor at DMØR har valgt at lægge scenarie II fra Gotfredsen rapporten til grund for beregningerne. DN mener ikke at man scenarie II fra Gotfredsen rapporten vil kunne opfylde VRD-opfyldelsen.

Konklusionen om udtagning af vandløbsnære arealer fra landbrugsproduktion er ligeledes helt rigtig, men der er også her er behov for mere end foreslået. Ærligt med lave ambitioner, hvor man på forhånd har opgivet 4000 kilometer vandløb, der får lov at ligge som snorlige, beskidte kanaler, fordi målene i vandrammedirektivet ikke kan nås.

En detaljeret regulering af særligt følsomme områder skal ses som en ud af flere instrumenter – men at det ikke fuldt kan afløse generel regulering. DN er ikke enig i, at der ikke er behov for at hæve fosfor-afgiften. Rapporten skriver at det er for tidligt at vurdere om afgiften har det rette niveau, men redegøres ikke ordentligt for den konklusion (kun 1 blok øverst side 60!). Det er fortsat nødvendigt at se på de afgifter som øger incitamentet til at reducere kvælstofudledningen, pesticidforbruget. Derfor er der behov for afgifter på kvælstofforbrug og fosforoverskud til naturen og afgifter på de pesticider, vi først og fremmest ønsker at begrænse brugen af.

Dyrkningsafgift kan være et effektivt instrument, hvis den sættes så højt, at der skabes fuld samfundsøkonomisk balance for de miljøskader/udgifter dyrkning af naturfølsomme arealer påfører samfundet. Men værdien af dyrkningsafgiften skal indeholde værdien af harmoni-areal og ikke kun jordrenten. Landbruget skal ikke kompenseres for en evt. dyrkningsafgift. DN mener det er vigtigt at fastholde princippet om at forurenere skal betale.

DN ønsker mere sammenhængende natur i Danmark til gavn for såvel for vilde dyr og planter som for mennesker til rekreative formål. Derfor skal muligheden for at koordinere arealforvaltning indgå langt stærkere i forvaltningen af det åbne land og landbrug.

Ordning med fleksibilitet og lokal tilpasning kan være godt, men det kræver en ramme om ensartet administration af miljølovgivningen/miljøområdet i kommunerne der er noget bedre end i dag.

Konsekvenser/bidrag til *den biologiske mangfoldighed* af den foreslåede gennemførelse af VRD er slet ikke medtaget. Det indgår slet ikke om det vil betyde at, vi får vendt tilbagegangen i den biologiske mangfoldighed eller blot forværrer den.

Pesticider – grundvand: Pesticider er som kilde til forurening og konsekvenser heraf er slet ikke nævnt i kapitlet.

Der er ikke taget højde for, at der er en værdi af harmonikrav for udtag af arealer, der giver mindre incitament til udtag. Værdien af dyrkningsafgiften skal indeholde værdien af harmoni-areal og ikke kun jordrenten.

CO2 udslip ved dyrkning af lavbundsjordene har de ikke set på (næststørste udledning fra landbruget – højt indhold af organisk stof og humusfrigivelse). Regn klimaudslippet fra konventionel dyrkning af jord med i udtaget, så vil det formentlig kunne betale sig at udtage langt mere.

Kapitel II-IV

Afgiftsbetragtningerne

Det er spændende, at der diskuteres forskellige versioner af kvælstofafgifter mens det i kapitel II (s. 165) er et både og. Men det er vigtigt at understrege, at der i landbruget lige så lidt som i noget andet erhverv, findes et enkelt instrument, der løser alle miljøproblemer. Der er brug for både dyrkningsafgift, afgift på kvælstofforbrug, afgift på fosforoverskud og afgifter på de pesticider, vi først og fremmest ønsker at begrænse brugen af.

Der bør fokuseres på en sammentænkning af og et sammentænkt system af landbrugsafgifter, energiafgifter, -tilskud og -priser. Eksempelvis gør afgiftsfritagelse for brændstof til traktorer og andre maskiner samt energitunge processer i øvrigt kombineret med de priser, man kan få for biogas, en energi- og gødningsressource til et affaldsproblem og en miljøbelastning.

DN mener, at der behov for en uddybning af hvilken type biomasse, der forventes brugt i forsyningssektoren (kapitel III).

DN er betænkelige ved, at pesticid-afgiften ikke foreslås øget og en egentlig analyse af dette ikke indgår. Mål for behandlingshyppighed er ikke nået.

DN støtter, at NOx afgiften øges.

DN er betænkelige ved, at SO2-afgiften ikke foreslås øget.

DN er betænkelige ved, at vandafgiften kan falde fx i Jylland.

Inden for landbruget skal det undersøges nærmere, hvordan udslip af lattergas og metan reduceres.

DN støtter transportforslag: øget benzinafgift, men også roadpricing.

Det fremhæves at CO2 afgiften på transport bør være den samme som CO2 afgiften for andre sektorer i økonomien. Men hvad er det rent størrelsesmæssigt, siger rapporten ikke noget om.

Energi og klimabetragtningerne:

Det er positivt, at der tages fat på afgifter og også får sat fokus på behov, virkemidler og indsatser i den ikke kvotebelagte sektor af klimapolitikken. (kapitel IV, men tages også op i de foregåede kapitler). Det bekræfter blot at transport og landbrug har behov for konkrete strategier og konkret initiativer nu og her.

Ca. 1/3 af den ikke-kvotebelagte sektors udledninger kommer fra ikke energirelaterede udledninger heraf langt størstedelen fra landbrugets methan og lattergasudledning. DN er ikke afvisende overfor kompensation i form af tilskud til teknologiløsninger (for at forhindre udflytning af dyr), selvom subsidier jo ikke har været positive den måde der bedrives landbrug.

Med den fremskrivning af energiforbruget som rapporten anvender sættes der igen fokus på at der fra politik hold er brug for en endnu stærkere indsats for energibesparelser og – effektiviseringer. Ærgerligt at rapporten ikke tage dette op og hvilke positive effekter yderligere investeringer heri kan give.

Rapporten bekræfter et markant behov overfor transportsektorens energiudledning.

Diskussionen om kørselsafgifter er yderst relevante.

Kritikken af undtagelser for transportafgifter støttes.

Rapporten anskueliggør, at kvotesystemets gratistildeling af kvoter i realiteten kommer til at virke som erhvervsstøtte, der giver incitament til kapacitetsudvidelser i kvotesektorens anlæg til forbrænding af fossilt brændsel. Hertil kommer at der er for stærk adskillelse imellem reguleringen af kvotesektoren og reguleringen af ikke-kvotesektoren.

DN støtter ikke konklusionen om, at kul bør fritages for forsyningssikkerhedsafgift. Hvis kul ikke fritages, bliver forsyningssikkerhedsafgiften meget lig en CO₂-afgift. En bedre løsning kunne evt. være at erstatte forsyningssikkerhedsafgiften med et yderligere bidrag til CO₂-afgiften (ud over den eksisterende afgift og hvad der foreslås i de næste linjer).

Beregningerne viser, at en afgift på 1000 kr. pr. ton CO₂-ækvivalent kan sikre, at Danmark når sit mål 20 % reduktion uden for kvotesektoren inden år 2020. Omregnet til en afgift pr. kWh svare 1000 kr. til det niveau, som forbrugerne allerede nu betaler i energiafgift. Der er altså ikke tale om et uhyrligt beløb. (kapitel III).

Rapporten tager ikke de aktuelle problemer ved EU's kvoteloft op til diskussion: Det er for det første for højt til at sikre den reduktion, der er nødvendigt for at holde den globale opvarmning under de 2 grader. For det andet kan virksomheder indenfor kvotesektoren og lande for deres egen kvotesektor selv hæve loftet ved hjælp af CDM-kreditter, som man ikke kan garantere additionalitet. For det tredje, betyder det økonomiske sammenbrud at både prisen på fossile brændsler og prisen på udledningstilladelser bliver så lav, at det kan rulle udviklingen i energieffektivisering og udslip-begrænsning mange år tilbage.

Konklusionen om at afgifter, der har til formål at ændre adfærd, bør være de samme i produktion som i forbrug. At afgifter, der alene har et finansieringsmæssigt sigte, kun bør pålægges forbrug, ikke produktion.

Grønne afgifters fordelingsvirkninger er overdrevet i debatten. Man bør se på de grønne afgifter i procent af forbruget, ikke indkomsten. I så fald er de fleste af dem mere ligelige.

Købe reduktion er i den ikke-kvotebelagte sektor i udlandet (af den halvdel man må flg. EU). Men det er kortsigtet da det jo ikke bidrager til at omstille det danske samfund til en frigørelse af fossile brændstoffer i den ikke-kvotebelagte del fx transporten, Husholdningernes individuelle opvarmning, hvilket jo blot udskyde smerten ved omstilling. Hvad angår langbrug er en stor del af deres drivhusgasrelaterede udledninger ikke-energi-relaterede (og dermed ikke relateret til fossile brændstoffer)
CO2 gevinst på udtag bør regnes med i vurderingerne

Dansk Energi

På vegne af Dansk Fjernvarme, DANVA, RenoSam, Affald Danmark og Dansk Energi hilser vi årets rapport fra Det Miljøøkonomiske Råd velkommen. Fokus er lagt på centrale emner af betydning for miljø og samfundsøkonomi.

Sikring af rigelige mængder rent vand er et centralt miljøpolitisk mål, og det er yderst velkomment, at de miljøøkonomiske vismænd styrker den nødvendige refokusering af den nationale energipolitik, som det europæiske CO2-kvotestystem nødvendiggør.

Den nye arbejdsdeling mellem den europæiske og nationale indsats kræver en vilje til nytænkning som såfremt den forsinkes dels vil føre til unødvendige samfundsmæssige omkostninger, dels vil føre til at det danske samfund vil blive tvunget til at købe en større del af sin reduktionsforpligtigelse uden for Danmark.

Danmark skal levere reduktioner når det gælder transport, individuel opvarmning og landbrugets animalske produktion. Der er derimod ingen forpligtigelse når det gælder kvoteomfattet energi som el og fjernvarme.

Det er derfor afgørende, at alle omkostningseffektive tiltag der kan reducere udslippet af drivhusgasser fra den ikke-kvotefattede sektor tages i anvendelse. Derfor har Danmark behov for en fornyet energipolitik, der sigter på større udbredelse af fjernvarme i kombination med eldrevne varmepumper, introduktion af el i transportsektoren samt øget omdannelse af landbrugets restprodukter til biogas. Dertil kommer kontinuerligt fokus på fjernelse af ikke økonomiske barrierer for vedvarende energi og introduktion af energieffektive løsninger. Forsyningssektorerne, el, varme og affald har dermed meget at tilbyde når det gælder opfyldelsen af de danske forpligtigelser med hensyn til klima og vedvarende energi.

Organisering af varme og affaldsforbrænding

I forhold til rapportens konklusioner og organisering af forsyningssektorerne fremhæver Dansk Fjernvarme og RenoSam, at ”hvile-i-sig-selv”-princippet – i modsætning til rapportens konklusioner – giver selskaberne incitament til at minimere omkostningerne. Det er klart, at hvile-i-sig-selv-princippet som udgangspunkt ikke indeholder incitament til effektivisering, men dette er kun korrekt under forudsætning af, at der ikke er substitutionsmuligheder og skal også ses i lyset af ejerstruktur. Størsteparten af

fjernvarme- og affaldsforbrændingsbranchen er forbrugerejede monopoler og sammen med et lovfæstet krav om forbrugerindflydelse, er det stærke incitament til effektiv drift og ledelse. Da der heller ikke er aftagepligt, er der flere direkte incitament til effektivisering og optimering. Det ses da også i priserne, hvor fx opvarmning med fjernvarme er brugerøkonomisk billigere end individuel opvarmning. Varmeplanlægningen sikrer, at det også er samfundsøkonomisk optimalt med fjernvarme.

Varme

Fjernvarme er i byområder samfundsøkonomisk og miljømæssigt overlegen i forhold til individuelle løsninger. Der er mange stordriftsfordele ved kollektive systemer, f.eks. én skorsten i stedet for 10.000 skorstene i en mellemstor by. Et godt eksempel på sådanne stordriftsfordele er solvarme. Det er ganske enkelt mere effektivt og giver bedre økonomi, at solvarme indgår i et fjernvarmesystem frem for at man etablerer hver sit anlæg på eget hus. Skal solvarme og mange andre former for vedvarende energi fremmes, skal bygningsreglementet skelne mellem energikilderne. Det er hverken privat- eller samfundsøkonomisk effektivt, hvis vi ikke accepterer, at solvarme, der passerer en matrikelgrænse, er mindst lige så godt som solvarme produceret på egen matrikel. Ved ajourføringen af Bygningsreglementet er det derfor nødvendigt, at reglerne bliver fleksible i forhold til, hvor varmen kommer fra – altså om det er vedvarende energi eller fossile brændsler.

Der er fra Dansk Fjernvarme, RenoSam og Dansk Energi støtte til synspunktet om, at der er behov for at revurdere varmeplanlægningen, idet en udbygning af fjernvarmenettet kan være en samfundsøkonomisk rentabel metode til at reducere ikke-kvotesektorens udledning af drivhusgasser

Energiafgifter

Dansk Energi peger på at omsættelige kvoter er særdeles velegnede midler til regulering af drivhusgasudledningen, ikke mindst fordi drivhuseffekten er et globalt miljøproblem. Man bør derfor være varsom med at indføre supplerende nationale reguleringer rettet mod de kvoteomfattede sektorer, da de risikerer at underminere kvotesystemets incitament, uden effekt for miljøet.

DØR identificerer bl.a. energiskatterne som et område, hvor der er behov for en ”afgiftsoprydning”. Behovet er blevet særligt åbenbart efter indførelse af CO2-kvotesystemet. Dansk Energi og Dansk Fjernvarme er enige i, at der er et stort behov for en forenkling af energibeskatningsområdet og en tydeliggørelse af arbejdsdelingen mellem CO2-kvotesystemet – som i praksis er brændselsafhængige afgifter – og nationale energiafgifter.

Drivhusgasudledningen fra de ikke-kvotekomfattede sektorer forventes i DØRs fremskrivning reduceret med 4 pct. i 2020 i fht. 2005. Der forventes således en manko på 16 pct. svarende til ca. 6 mio. Dette er næsten det dobbelte af den manko Energistyrelsen forventer. DØRs beregninger af CO2-mankoen i de ikke-kvotekomfattede sektorer illustrerer, at der er en væsentlig udfordring med at nå miljømålene i de ikke-kvotekomfattede sektorer. Øget brug af fjernvarme og el vil bidrage til at nå målene.

Dansk Energi lægger vægt på, at de nationale afgiftssystemer ikke begrænser mulighederne for at substituere energianvendelsen på tværs af kvote og ikke-kvotekomfattede sektorer. Det er derfor i Dansk Energi’s optik uhensigtsmæssigt, at el beskattes relativt

hårdt pr. tons CO₂ sammenlignet med afgiften på rumvarme og individuel persontransport, da det begrænser mulighederne for at øge anvendelsen af el i transportsektoren og til individuel boligopvarmning. Nationale afgiftsoplægninger bør derfor fokusere på at harmonisere CO₂-afgiftsbelastningen på tværs af sektorer og energianvendelse.

Rapporten fastslår, at elbiler giver en markant CO₂-reduktion, og peger på at registreringsafgiften på elbiler skal være meget lav, hvis elbilen skal blive en succes. Dansk Energi er enig i den vurdering.

RenoSam fremhæver, at det er vigtigt at se afgifterne i relation til affaldsområdet i lyset af om de giver øgede incitamenter til import/eksport af affald. Et tilsvarende synspunkt gør sig gældende på elområdet, hvor afgifter på specifikke brændsler, støtte til vedvarende energi ikke kan anskues uden blik for beskatning/tilskudssystemerne i landene omkring os.

Vand

I forhold til vandområdet er DANVA kritisk i relation til yderligere afgift på indvinding af vand, med henblik på at understøtte transport/handel med vand. Problemer med sænkning af vandstanden i vandløb og vådområder i sommerperioden kan opnås mere hensigtsmæssigt ved fx afgifter på dræningstilladelser. Etablering af transport af vand over lange afstande medfører betydelige omkostninger og svækker forsynings sikkerhed og vandkvalitet. Endvidere gøres der opmærksom på, at der allerede findes en afgift på vand, hvor der betales en fast øreafgift pr m³ – ikke knaphedsbestemt (indført ved L 1402 af 27/12/2008).

Endvidere påpeger DANVA, at en differentiering af pesticidafgiften ud fra en vurdering af de afledte skader på miljøet som udgangspunkt er en god ide – men at der mangler instrumenter hertil pt. Ifølge rapporten er der således pt. ingen indikator, der inddrager effekter i forhold til grundvandet. Dette må betegnes som en væsentlig mangel i forhold til anvendelsen af en indikator, og en inddragelse af effekten på grundvandet må være en forudsætning for differentiering af afgiften ud fra miljøbelastningen. Samtidig er afgifter på pesticider, det mest effektive instrument til at nedsætte risikoen for pesticider i hele vandressourcen. Med hensyn til beskyttelsen af grundvandsressourcen er DANVA i øvrigt enig i den fortsatte nødvendighed af en national regulering for at begrænse nitratbelastningen af grundvandet.

DANVA kan tilslutte sig det i rapporten anbefalede bortfald af fritagelsen for spildevandsafgiften for fremstillingsvirksomheder, da undtagelsen ikke er i overensstemmelse med afgiftens miljøbegrundede karakter. Ligesom DANVA i øvrigt kan tilslutte sig, at alle erhverv bør betale afgifter pålagt af hensyn til miljø og forsynings sikkerhed. I tråd med en sådan ændring i afgiften kunne der samtidig indføres en graduering i forhold til spildevandets forureningsgrad for på denne måde at effektivisere afgiften.

LO

LO kvitterer for en god rapport med mange interessante analyser. Overordnet set, er LO enig i de fleste af formandskabets anbefalinger både vedrørende grønne afgifter og øvrige politiktiltag i den ikke-kvoteomfattede sektor.

LO kvitterer endvidere for, at formandskabet har lavet fordelingsmæssige analyser af grønne afgifter. Formandskabet konkluderer, at der ikke er fordelingsmæssige problemer med grønne afgifter. Denne konklusion holder dog ikke, hvis man ser på del-elementer af grønne afgifter. Der er således, hvis man ser bort fra transportafgifterne, en tendens til, at de grønne afgifter vender den tunge ende nedad.

Formandskabets beregninger af effekten af at hæve alle grønne afgifter er interessante. Beregningerne forudsiger, at forbrugernes velfærdstab svarer til 1,5 mia. kr., hvis de grønne afgifter under ét forhøjes svarende til et provenu på 5 mia. kr. - selv når hele provenuet tilbageføres til forbrugerne. Der er således klare negative effekter forbundet med at hæve de grønne afgifter. Det betyder selvfølgelig ikke, at det ikke kan være hensigtsmæssigt at hæve de grønne afgifter. Tabet skal således sættes i forhold til de positive effekter, der vil være en konsekvens af mindre forurening.

Det kan undre, at de miljømæssige forbedringer af afgifterne ikke er søgt inddraget i analyserne, da selve formålet med hele øvelsen må være at afgøre, om de miljømæssige gevinster kan opveje de forvridningstab, de grønne afgifter medfører. Fordelingsmæssigt er resultatet meget afhængigt af hvilken grøn afgift der benyttes. Hvis løftet i grønne afgifter blev lagt på andet end transportafgifter, ville de laveste indkomster blive hårdere ramt.

Derudover viser beregningerne, at det har stor betydning både i forhold til velfærd og i forhold til fordeling, om det er personfradraget eller bundskatten, der benyttes til at føre provenuet tilbage til forbrugerne.

En alternativ tilbageførsel gennem lettelser i topskatten vil således også indebære en skæv fordelingsprofil. Det er særligt relevant i forbindelse med regeringens udspil til en skattereform, hvor lettelser i top- og mellemskat finansieres ved hjælp af højere grønne afgifter. Dertil kommer, at transportafgifter ikke er den store finansieringskilde i regeringens skatteforslag, hvor det i højere grad er energi- og særligt sundhedsafgifterne, der øges.

Formandskabet regner sig frem til, at CO₂-afgiften i den ikke-kvoteomfattede del af økonomien skal hæves meget betydeligt, hvis Danmark skal kunne leve op til sine forpligtelser. En så høj afgift vil indebære, at produktionen vil blive voldsomt begrænset i den ikke-kvoteomfattede sektor til skade for økonomien. LO er enig med formandskabet i, at det ville være langt mere hensigtsmæssigt, hvis afgiften på CO₂ var den samme i både den kvote og den ikke-kvoteomfattede del af økonomien. Dermed ville det sikres, at de mest rentable investeringer i CO₂-begrænsninger blev gennemført.

LO er således også enig med formandskabets forslag om, at begrænsninger i udledningen fra den ikke-kvotebelagte sektor kunne sikres gennem muligheden for at opkøbe kvoter til destruktion inden for den kvotebelagte sektor.

Givet den nuværende struktur er det dog nødvendigt, at Danmark arbejder på at få reduceret CO₂-udslippet fra den ikke-kvotefattede sektor, og LO hilser flere af formandskabets forslag til denne øvelse velkomne. Eksempelvis støtter LO forslagene om at transformere en del af udslippet fra den ikke-kvotefattede del til den kvotefattede del af økonomien, bl.a. gennem udbygning af fjernvarmenettet og flere elbiler.

I forhold til anbefalingerne i rapporten vedr. transport savner LO tiltag rettet mod den kollektive trafik. Herunder f.eks. en modernisering af den kollektive transport blandt andet i form af elektrificering af jernbanenettet.

Derudover mener LO, at elbiler bør fritages for registreringsafgift også efter 2012. Formandskabet nævner afgifter på metan og lattergas fra landbruget, og foreslår, at landbruget gives samme vilkår, som de der gives til virksomheder i den kvotefattede sektor frem til 2020 – blandt andet i form af en gradvis indfasning for at undgå udflytning af produktion.

LO mener, at der i givet fald må foretages samme afdækning af risikoen for CO₂-lækage i landbruget, som der skal foregå for de energiintensive industrier. LO er enig med formandskabet i, at CO₂-kvoterne bør bortauktioneres. Der er dog en enkelt vigtig undtagelse. Fjernvarmeproducenterne er således underlagt et ”hvile i sig selv-princip”. Det indebærer, at en bortauktionering af kvoterne vil slå direkte igennem i priserne på fjernvarme. LO anbefaler derfor, at kvoter tildelt fjernvarmeproducenterne fortsat uddeles gratis.

Udarbejdelsen af den nye fremskrivning af energiforbruget og CO₂-udledningen er interessant. Fremskrivninger af denne type er altid behæftet med en betydelig usikkerhed, og usikkerhedsberegningerne er en velkommen tilføjelse til fremskrivningen. Man kunne dog også ønske sig, at fremskrivningerne viste udviklingen i sektorsammensætningen i økonomien. De markante investeringer i vedvarende energi, som fremskrivningen lægger op til, må stimulere beskæftigelse og produktion i nogle brancher frem for andre. Også for usikkerhedsberegningerne kunne en lidt mere detaljeret beskrivelse af virkningerne på BNP og beskæftigelse være interessant.

Fagligt Fælles Forbund

Tabel 1. Beskæftigelseseffekt af landsdækkende miljøinitiativer

		Miljøinitiativ	Investering pr. år i mio.kr.	Beskæftigelseseffekt (antal personer pr. år)			Varighed i år
				direkte	indirekte	samlet	
1	1a	Indhente efterslæb af reovering og fornyelse af offentlige kloakledninger	982,0	560	800	1.400	3 år
2	2	Fremskynde fornyelse af vandledningsnettet	76,4	43	62	110	> 10 år
3	3a	Selektiv nedrivning og isolering af farligt bygningsaffald	22,5	32	12	44	> 10 år
4	3b	Tilskud til reparation af elektronikprodukter og møbler	272,8	560	130	700	> 10 år
5	4a	Øget produktion af økologisk frugt og grønt	113,9	420	77	490	5 år
6	4b	Etablere anlæg til ammoniakreduktion på svinebedrifter ved gylleforsuring og luftrensning med svovlsyre	408,1	230	330	560	> 5 år
7	4c	Etablering af 10 Green Farm Energy anlæg til gylleseparation	654,7	370	530	910	> 5 år
8	4d	Etablere fast overdækning på gyllebeholdere og etablere ny opbevaringskapacitet	229,1	130	190	320	5 år
9	4e 1	Udarbejde flere bedriftsorienterede pesticidreduktionsplaner	4,5	5	3	8	5 år
10	4e 2	Øge kontrollen med sprøjteudstyr og sprøjtejournaler	19,7	31	9	39	> 10 år
11	4f	Etablere befæstede vaske- og påfyldningspladser for sprøjteudstyr	147,3	84	120	200	> 5 år
12	4g	Genslyng og genåbne vandløb samt etablere vandhuller	62,7	39	50	89	> 10 år
13	4h	En forøget bekæmpelse af invasive arter (bjørneklo mv.)	118,9	160	78	240	> 10 år
14	5a	Øge offentlig kortlægning og oprensning af forurenede jord	380,8	240	310	550	> 10 år
15	5b	Øge tilskud til værditabsordningen, hvor det offentlige finansierer oprydning af forurenede grunde	433,9	230	370	600	> 1 år
16	6a	Efterisolere eksisterende bygningsmasse	4.146,1	6.300	2.200	8.500	> 10 år
17	6b	Skærpe energikrav til byggeri	3.055,0	2.900	2.200	5.200	5 år
18	6c	Øge elvarme-konvertering	438,6	670	230	900	5 år
19	6d	Energibesparelser hos fjernvarmekunder via obligatorisk serviceordning	1.047,4	1.600	540	2100	7 år
20	7a	Etablere anlæg til geotermisk energi	632,8	360	520	880	3 år
21	7b	Opføre havvindmølleparker og udskifte landmøller	1.287,5	730	1.000	1.800	5 år
22	7c	Etablere varmepumper for at gøre energisystemet mere fleksibelt energisystem	545,5	310	440	750	3 år
23	8	Tilskud til vandbesparende foranstaltninger (vandmålere og lavtskylende toiletter) i eksisterende byggeri	172,6	260	90	350	10 år
24	9a	Udbygge cykelstinetet	1.559,2	890	1.300	2.200	7 år
25	9b	Etablere letbaneløsning i Århus	367,4	170	240	400	3 år
26	9c	Bygge 5.spor Hvidovre - Høje Tåstrup	545,5	310	440	750	4 år
27	9d	Fremskynde fornyelse af togskinnenettet	1.091,1	620	890	1.500	4 år
28	9e	Udbygge busbaner i København	32,7	19	27	45	6 år
29	9f	Eftermontere partikelfiltre på dieseldrevne køretøjer og IC3 lokomotiver	2.313,1	2.600	1.300	3.900	3 år
		I alt	21.161,6	21.000	14.000	35.000	

Anmærkning: De viste beskæftigelseseffekt-beregningsresultater i tabellen er afrundet til 2 betydende cifre, dog kun hele antal beskæftigede personer - grundet den usikkerhed, der er forbundet med beregningerne. Derfor kan den i tabellen viste samlede beskæftigelseseffekt afvige fra summen af de i tabellen viste direkte og indirekte beskæftigelseseffekter. Selve beregningerne er imidlertid foretaget på ikke afrundede tal. Dette er f.eks. forklaringen på, at der i tabellen for beskæftigelseseffekterne ved initiativ 1A ses, at 560+800 = 1400, hvilket er en afspejling af, at der - for de til 2 betydende cifre ikke-afrundede tal - gælder, at den direkte beskæftigelseseffekt i antal hele personer er 558, den indirekte 801, mens summen er 1.359. Investeringerne pr. år er oprindeligt udarbejdet på 2005 tal, men er fremskrevet til 2009 prisniveau med forbrugerprisudviklingen.

Kilde: AE Rådet på baggrund af Nationalregnskabs input-output model, Danmarks Statistik.

Tabel 2. Beskæftigelseseffekt af kommunale miljøinitiativer

		Miljøinitiativ	Investering	Beskæftigelseseffekt			Varighed
			pr. år	(antal personer pr. år)			i år
			i mio.kr.	direkte	indirekte	samlet	
1	1b	Forny de private kloakledninger ved offentlig overtageelse	10,5	7	8	15	> 10 år
2	4h	En forøget bekæmpelse af invasive arter (bjørneklo mv.)	1,2	2	1	2	> 10 år
3	5a	Øge offentlig kortlægning og oprensning af forurenede jord	3,9	3	3	6	> 10 år
4	5b	Øge tilskud til værditabsordningen, hvor det offentlige finansierer oprydning af forurenede grunde	4,5	2	4	6	> 1 år
5	6a	Efterisolere eksisterende bygningsmasse	38,2	58	20	78	> 10 år
6	6b	Skærpe energikrav til byggeri	34,9	34	26	59	5 år
7	6d	Energibesparelser hos fjernvarmekunder via obligatorisk serviceordning	25,1	38	13	51	4 år
8	8	Tilskud til vandbesparende foranstaltninger (vandmålere og lavtskyllende toiletter mv.) i eksisterende byggeri	4,3	7	2	9	10 år
9	9a	Udbygge cykelstinet	22,1	13	18	31	7 år
		I alt	144,7	162	95	257	

Anmærkning: I de kommunale miljøinitiativer er der taget udgangspunkt i en gennemsnitlig storkommune på 50.000 indbyggere. Da de viste beskæftigelseseffekt-beregningsresultater i tabellen er afrundet til antal hele personer, kan den i tabellen viste samlede beskæftigelseseffekt afvige med +/- 1 fra summen af de i tabellen viste direkte og indirekte beskæftigelseseffekter. Dette gælder eksempelvis initiativ 4h "En forøget bekæmpelse af invasive arter". Investeringerne pr. år er oprindeligt udarbejdet på 2005 tal, men er fremskrevet til 2009 prisniveau med forbrugerprisudviklingen.

Kilde: AE Rådet på baggrund af Nationalregnskabs input-output model, Danmarks Statistik.

Landbrugsrådet

Fokus på miljøvenlig udvikling vil skabe mere velfærd

Landbruget er et betydningsfuldt erhverv, idet erhvervet har store afledte effekter på samfundsøkonomien. Da landbruget samtidig er et primærerhverv, bidrager det uundgåeligt til belastningen af såvel miljø som klima. Erhvervet er samtidig et nøgleerhverv, når det gælder løsningerne. Løsningerne består imidlertid ikke i at begrænse produktionen via afgifter. Eksempelvis foreslås en afgift på husdyrholdet for at nedbringe udledningen af metan, skønt det blot vil flytte udledningen til udlandet. I stedet burde der fokuseres på at skabe gode rammebetingelser for biogasproduktion, som også vil medføre globale reduktioner i udledningen af metan. Det er derfor erhvervets synspunkt, at fokus på miljøvenlig udvikling af landbruget vil give anledning til større velfærd end afgiftsbelastning.

Høstning af synergieffekter bør i højere omfang inddrages

Det er endvidere en mangel, at der ikke fokuseres mere på synergieffekter. Eksempelvis vil etablering af biogasanlæg også have gunstige effekter på vandmiljøet; især hvis biogasanlæg kombineres med separationsanlæg, som giver mulighed for at omfordele gødningen. Ved forbrænding af fiberfraktionen er der samtidig mulighed for at fortrænge brugen af fossile brændsler. På tilsvarende vis kan udtagning af lavbundslande være en god løsning, når det gælder indfrielse af Vandrammedirektivets krav, men erstattes udtagning med fx dyrkning af energipil, er der samtidig mulighed for at fortrænge brugen af fossile brændsler. Det forudsætter imidlertid, at der fokuseres på at skabe gunstige rammebetingelser i stedet for at afgiftsbelægge erhvervet.

Partielle analysemetoder vil derimod ikke generere samfundsøkonomisk effektive løsningsforslag

Analysetilgangen er også kritisabel. I DØR's tilgang er der fx alene fokuseret på en omkostningseffektiv nedbringelse af CO₂-udledningen i den ikke-kvotebelagte sektor. Det er en partiel betragtning. Det er imidlertid værd at nævne, at de puljede erhverv ud over CO₂ også forårsager andre eksternaliteter (fx påvirkning af natur, sundhed mv.). Hvis disse forhold inddrages, og det bør de i en politisk afvejning, vil løsningerne tegne sig anderledes. Det aspekt har DØR udeladt.

Kvælstofproblemet – Nitratproblemet skal reguleres lokalt

Erhvervet er ganske enig i, at Vandrammedirektivets lokale målsætninger mest omkostningseffektivt skal opnås gennem lokal regulering. Der er endog erhvervets holdning, at man er gået alt for langt med den generelle regulering. Forskellen mellem miljøpåvirkningen fra hhv. høj- og lavbundslande er så stor, at den generelle regulering ikke er omkostningseffektiv.

Ikke noget argument for generel regulering

Den erkendelse er DØR ikke nået frem til. Her anses lokal regulering først for at være aktuelt, når VMP III er indfriet. Dvs. opfyldelsen af VMP III er den generelle regulering, mens Vandrammedirektivet er overbygningen, som skal håndtere den lokale regulering. Der mangler argumentation for, at skæringslinien netop skal være opfyldelse af VMP III.

Der er ikke behov for en kvælstofafgift - Vandmiljøplan III vil blive opfyldt

For at sikre, at VMP III bliver opfyldt, foreslår DØR at den nuværende kvælstofnorm erstattes af en kvælstofafgift. DØR støtter sig her til midtvejsevalueringen af VMP III, men denne evaluering forholder sig alene til udviklingen fra 2003 til 2007 og alene for de iværksatte tiltag. Eksempelvis inddrages effekten af Miljøgodkendelsesordningen ikke, da denne først blev iværksat i 2007. Dansk Landbrugsrådgivning, Landscentret har medregnet Miljøgodkendelsesordningen samt øvrige forhold (nedfældning af gylle, efterafgrøder, nye sorter mv.) af betydning fra kvælstofudvaskningen og når frem til, at kvælstofudvaskningen i 2015 vil være reduceret med 22.000 tons kvælstof, hvilket er mere end VMP III's reduktionsmål. Der er derfor ikke behov for en yderligere indsats, hvorfor der ikke er behov for indførelsen af en kvælstofafgift for at nå VMP III's målsætningen.

... og kvælstofafgift vil i så fald ikke være løsningen

Generelt er kvælstofafgift ikke løsningen. Med DØR's egne ord, så er det overordentligt vigtigt at reguleringen er målrettet, og det kan man ikke beskyldte kvælstofafgiften for at være. Målet er at forbedre vandmiljøet. Men der er absolut ingen entydige relationer mellem en kvælstofafgift og belastningen af vandmiljøet. Tværtimod hører kvælstofafgiften til en af de dårligste metoder til at regulere nitratproblematikken. Ud fra en teoretisk betragtning om målrettethed vil en afgift på kvælstofoverskuddet være en bedre løsning, en afgift på kvælstofudvaskningen fra rodzonen vil være endnu bedre og en afgift på udledningen til recipienten vil være det bedste. DØR har valgt den dårligste løsning.

Forslag til indfrielse af Vandrammedirektivet har nogle gode takter

Udtagning af lavbundslande og etablering af vådområder hører generelt til de mest omkostningseffektive tiltag til at reducere udledningen af kvælstof til recipienterne. Det kan samtidig tilføjes, at tiltagene har positive sideeffekter, fx i form af mindskede drivhusgasudledninger. Det er samtidig korrekt set, at de driftsspecifikke forhold gør, at den enkelte landmand i nogle tilfælde vil foretrække andre løsninger, herunder overdrage udtagningsforpligtigheden til en nabo.

... men det kræver fuld kompensation

For erhvervet er det imidlertid væsentligt, at der opnås fuld kompensation, idet der ikke er tale om en generel regulering. De krævede tiltag for at undgå dyrkningsafgiften vil give anledning til en lavere jordrente på de afgiftsbelagte brug. Det må derfor være en forudsætning, at der etableres en tilskudsmulighed til at dække jordrentetabet. Det vil endvidere være hensigtsmæssigt at overveje tilskudsmuligheder til andre tiltag end udtagning og etablering af vådområder. Eksempelvis kunne tilskud til miljøvenlige energiafgrøder være interessant, idet det samtidig bidrager til at fortrænge fossilt brændstof.

Og det er en illusion at tro, at omkostningerne kan reduceres til 200 mio. kr.

DØR henviser til tidligere omkostningsberegninger vedrørende en gennemførelse af Vandrammedirektivet, der viser, at det vil koste erhvervet 200 mio. kr. årligt, at trække op til 75.000 hektar ud af produktion. I det regnestykke er der imidlertid ikke taget højde for, at fjernelse af foder- og/eller udbringningsarealer kan have fatal betydning for den enkelte bedrift.

Desuden vil der være afledte effekter, idet forædlingsvirksomhederne ikke i praksis vil kunne substituere danske råvarer til samme kvalitet og pris. Der må derfor forventes et indtjeningstab i forarbejdningsindustrien, som næppe vil blive opvejet af ekspansion i andre erhverv under den nuværende lavkonjunktur.

Klimaforpligtigheden – Udflytning af landbrugsproduktionen fører til øget udledningen af drivhusgasser

DØR har beregnet, at den ikke-kvotebelagte sektor skal pålignes en afgift på 400 kr. pr. tons CO₂-ækvivalent for såvel de energirelaterede og ikke-energi-relaterede udledninger. Man når samtidig frem til, at en sådan afgift vil reducere landbrugsproduktionen med over 20 pct. Herved vil produktionen blomstre op i et andet land, og da udledningerne pr. produceret enhed i Danmark hører til i den lave ende, opnås hermed en større global udledning af drivhusgasser. Det har intet at gøre med en omkostningseffektiv miljøregulering. Klimaproblemet er globalt, og derfor skal udledningen også reduceres der, hvor det er billigst.

Produktionen må derfor ikke antastes, men der skal fortsat arbejdes for en mindre udledning

Det er ikke ensbetydende med, at landbruget ikke skal bidrage yderligere til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, men reguleringen må ikke have et sådant omfang, at det giver anledning til nedsat produktion. Landbrugets hidtidige nedbringelse af emissionen skal derfor fortsættes med en behørig hensyntagen til produktionen. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at landbruget siden 1990 har reduceret udledningen af drivhusgasser med 33 pct. Denne indsats skal fortsættes med en mere målrettet indsats.

Landbruget har meget at byde på

– biogas

Skønt etablering af biogasanlæg især bidrager til fortrængning af fossilt energi, så vil der også være betydelig effekter på landbrugets udledning af metan og lattergas. Effekten er ikke alene knyttet til gødningslagringen; muligheden for at omfordele gødningen i forbindelse med fællesanlæg åbner også op for en mere hensigtsmæssig anvendelse af husdyrgødningen med heraf følgende reducerende effekt på udledningen af lattergas. Hertil kommer, at hvis biogassen kan finde anvendelse i den ikke-kvotebelagte sektor, vil fortrængningen af fossilt brændsel kunne tilskrives sektoren. Det er derfor positivt, at DØR i sin rapport foreslår et tilskud til biogas, da dette vil fremme tiltaget.

– **forbrænding af fiberfraktion**

Biogas kan med fordel kombineres med energimæssig udnyttelse af husdyrgødningens fiberfraktion, idet denne kan frasepareres efter afgangningen af gødningen i biogasanlægget. Fiberfraktionen kan forbrændes i kraftvarmeværker, hvorved der fortrænges fossile brændsler. Fjernelse af fiberen fra gødningen har desuden en stor effekt på udvaskning af kvælstof til vandmiljøet (og dermed også på dannelsen af lattergas), idet kvælstoffet i den flydende del af gødningen optages langt hurtigere af afgrøderne, end det svært omsættelige kvælstof i fiberen. Dermed kan fiberforbrændingen medvirke til indfrielse af både klimaforpligtigheden og Vandrammedirektivet.

– **udtagning og vådområder**

Udtagning af lavbundslande er en omkostningseffektiv efterlevelse af Vandrammedirektivet. Det har samtidig en reducerende effekt på udledningen af lattergas. Etablering af vådområder er ligeledes en omkostningseffektiv opfyldelse af Vandrammedirektivet. Det bidrager samtidig til en lavere emission af lattergas, idet det udvaskede kvælstof i stort omfang omsættes til atmosfærisk kvælstof.

– **energi-afgrøder**

Dyrkning af energi-afgrøder giver først og fremmest mulighed for at fortrænge fossilt brændstof, og såfremt biomassen anvendes i den ikke-kvotebelagte sektor, vil fortrængningen kunne tilskrives sektoren. Dyrkning af energi-afgrøder er imidlertid også forbundet med en mindre anvendelse af kvælstof med en heraf følgende reduktion på dannelsen af lattergas. Det er derfor forkert, når DØR hævder, at dyrkning af biomasse ikke i sig selv bidrager til at mindske udledningen af drivhusgasser.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv vil gerne takke formandskabet for årets rapport fra Det Miljøøkonomiske Råd, som spænder over mange relevante emner inden for klima-, miljø- og energi-området. Analyserne i rapporten bidrager konstruktivt til en øget viden om hvordan vi kan realisere de ambitiøse målsætninger i EU's klima- og energipakke. I det følgende vil kommentarerne fra Dansk Erhverv forholde sig til en række af de overordnede emner i rapporten.

Kommentar vedr. Det Miljøøkonomiske Råd vs. det nyligt indgåede skatteforlig

Dansk Erhverv konstaterer med en vis beklagelse, at Det Miljøøkonomiske Råd om man så må sige blev overhalet inden af forliget om en ny skattereform 1. marts 2009. Vi havde gerne set rådets anbefalinger indgå i debatten og forhandlingerne om skattereformen. Ikke mindst anbefalingerne om større afgiftsmæssig ligestilling mellem erhvervenes forskellige typer energiforbrug – samt primært at fokusere på slutbrugeren, er meget overbevisende.

Vi hæfter os ligeledes positivt ved - og er enig i - rådets efficiens-betingede anbefaling af, at der er en betydelig samfundsøkonomisk gevinst ved at flytte skat fra arbejde til ressourceforbrug – og en særlig stor gevinst for arbejdsudbuddet, hvis provenuet fra øgede grønne afgifter målrettet anvendes til at sænke satsen for topskatten.

Overordnet vurdering af grønne afgifter

Dansk Erhverv støtter fuldt ud rådets overordnede vurdering af, at grønne afgifter eller bortauktionerede omsættelige kvoter som regel er omkostningseffektive økonomiske instrumenter i miljøpolitikken. Det er således ofte billigere for samfundet at nå miljø-

mæssige besparelser ved disse former for økonomisk regulering frem for kvantitativ regulering.

Sektorneutralitet i beskatning af drivhusgasser

Dansk Erhverv støtter rådets anbefaling af, at drivhusgasafgift – både af ligebehandlingsmæssige og omkostningseffektive grunde - skal være den samme for alle typer udledning. Det betyder eksempelvis, at også landbrugets ikke-energirelaterede udledning skal pålægges en drivhusgasafgift. Og at afgifter på CO2 bør være ens for alle brugere og på tværs af sektorer.

Initiativer på energiafgiftsområdet

Dansk Erhverv ser positivt på rådets forslag om at ændre og ikke mindst forenkle reglerne på energiafgiftsområdet. Det nuværende system af energiafgifter består af en kombination af adfærdsregulering, økonomisk provenuskabelse samt forskellig knop-skydning og mellemformer. Forureningsproblemer bør generelt løses frem for beskattes.

Provenubetingede energiafgifter

Dansk Erhverv finder rådets problematisering af en særskilt energisparemålsætning interessant – og deler i den forbindelse den principielle opfattelse, at alt energiforbrug i både erhverv og husholdninger beskattes med en ensartet sats for at realisere spare-målet. Vi støtter rådets anbefaling af, at provenubetingede afgifter på energi udelukkende bør betales af slutbrugerne. Dvs. væk med den nuværende energiafgift pålagt produktion af private og offentlige serviceydelser, herunder energiafgifterne på virksomhedernes rumvarme.

I praksis er f.eks. kørselsafgifter på lastbiler (med Tyskland som vigtigste eksempel) en provenubegrundet afgift, og i strid med ovenstående anbefaling. I Tyskland er afgiften alligevel indført, da provenuet i meget stort omfang kommer fra udenlandske lastbiler, og tilgår den tyske stat.

CO2-bundfradrag: Væsentlig pointe om etablerede vs. nye virksomheder

Dansk Erhverv deler i allerhøjeste grad rådets problematisering af udformningen af CO2-bundfradraget, som gives til allerede etablerede energiintensive virksomheder, hvorimod nye virksomheder ikke har adgang dertil. Det gør det vanskeligt for nye virksomheder at komme ind på markedet, fordi de skal betale fuld CO2-afgift, hvilket hæmmer konkurrencen i de pågældende erhverv til skade for forbrugere og produktivitet.

Kapitalapparatet kan med fordel afspejle videns- og oplevelsesøkonomien

Rådet gør opmærksom på, at målsætningen om forsyningssikkerhed gør det fordelagtigt, hvis erhvervenes kapitalapparat drejes i retning af mindre anvendelse af olie og gas. Mere generelt skal Dansk Erhverv bemærke, at selve de seneste årtiers erhvervs-udvikling i retning af serviceerhverv på bekostning af det traditionelle industri- og landbrugssamfund i sig selv gavner miljø og klimamålsætning pga. den lavere CO2-intensitet i servicefagene og videnssamfundet.

Lækage og dansk vs. EU-regulering

Dansk Erhverv er overordnet set enig i, at grænseoverskridende forureningsproblemer bedst løses ved internationalt koordinerede politikker og aftaler. Specifikt er vi enige

med rådet om, at det såkaldte lækageproblem i forbindelse med international konkurrence ikke bør løses ved hjælp af lempeligere beskatning.

Virkemidler på transportområdet

På det transportmæssige område lægger rådets rapport op til at indføre en række forskellige virkemidler. Det er vigtigt, at nye initiativer bygger på erfaringer fra allerede afprøvede samt at man gør sig bevidst om, hvad det er formålet med midlerne: er det adfærdsregulering eller provenuskabende?

Intelligente kørselsafgifter

Rådet anbefaler bl.a. intelligente kørselsafgifter, som differentieres efter transporttidspunkt, geografisk område og køretøj. Det er vigtigt at undersøge hvilke virkemidler, der mest effektivt kan nedsætte udslippet af CO₂ fra transportsektoren. Kørselsafgifter på lastbiler, der kører godstransport, er først og fremmest at betragte som en skat, idet de adfærdsmæssige virkninger vil være minimale. Kørselsafgifter på personbiler vil givet vis have større potentiale, men det kræver - som for lastbiler - at der er reelle alternativer f.eks. kollektive transportmuligheder.

Den helt store ulempe ved kørselsafgifter er, at system- og driftsomkostningerne er meget høje, og konklusionen er, at kørselsafgifter på lastbiler har en meget begrænset virkning på klimaeffekter og trængsel, og at det er en meget kostbar måde at opkræve skat på. Det Økonomiske Råd har tidligere konkluderet, at de høje system- og driftsomkostninger er en meget stor barriere for kørselsafgiftssystemer, dog i forskellig grad afhængig af typen af kørselsafgiften og tidshorizonten.

Det er langt vigtigere at give transportsektoren reelle handlemuligheder for at reducere brændstofforbruget og øge effektiviteten frem for at pålægge en skat. Det kan f.eks. ske gennem forøget lastekapacitet pr. lastbil.

El-biler

Anvendelse af el-biler er givet vis et meget interessant område på lidt længere sigt. Det store potentiale ligger i persontransporten, og desuden i overgang fra diesel- til el-drift på jernbanen, idet vi dog deler rapportens opfattelse af, at omkostningerne til en udvidet elektrificering i Danmark er høj i forhold til besparelspotentialet.

Biobrændstoffer

Biobrændstoffer er en god mulighed for at få nedbragt klimabelastningen fra transport, og der er igangværende pilotprojekter under Færdselsstyrelsen om anvendelse af biodiesel i transportsektoren. I det seneste år har det dog stået stadig klarere, at der er en række ulemper ved anvendelse af 1. generations biobrændstoffer i transport, foruden at der er ulemper ved anvendelse af biomasse til energi. Det er således vigtigt at markedet for 2. generations biobrændstoffer udvikles, så der kan skabes klarhed over hvilke konsekvenser og muligheder, det bringer transportsektoren.

Forbrugerrådet

Kvælstofafgift (Side 57)

Det er tvivlsomt, om kvælstofudledning egner sig til afgiftsregulering, da den ikke lever op til kriteriet, at det skal være næsten ligegyldigt, hvor udledningen sker geografisk – et kriterium som også nævnes på side 230. En national kvælstofafgift vil alt andet lige betyde, at kvælstof flyttes fra sandjorde til lerjorde, fordi kvælstoftabet er mindst på lerjorde. Udvaskningen til fjorde og kystvande er imidlertid størst fra lerjorde, fordi en stor del af afstrømningen sker meget hurtigt enten overfladisk eller gennem dræn, så næsten 100% af nitratudvaskningen ender i fjorde og kystvande. På sandjorde derimod sker næsten hele afstrømningen via grundvandsmagasinet, hvorved størstedelen af nitraten bliver denitrificeret, så kun 0-25% af nitraten ender i fjorde og kystvande.

Denne kendsgerning indgår slet ikke i oplægget, selv om den er det vigtigste argument imod at erstatte kvælstofnormerne med en national kvælstofafgift. Vi ser større perspektiver i en stramning af de gældende kvælstofnormer, samt i krav om langt flere efterafgrøder, som er langt bedre end vintersæd til at tilbageholde kvælstof om efteråret. Også øget bioforgasning vil hjælpe, idet det gør kvælstof i gyllen mere plantetilgængeligt og dermed sikrer hurtigere optagelse i vækstsæsonen og reducerer udvaskning om efteråret. Bioforgasning kunne fremmes via en afgift på udbringning af ikke-bioforgasset gylle.

Frivillige aftaler og dyrkningsafgift (Side 68).

Frivillige aftaler og en dyrkningsafgift på miljøfølsomme arealer for at motivere landmændene til at udtage dem vil medføre, at der ikke bliver nogen sammenhæng i indsatsen, fordi det er op til den enkelte landmand selv at bestemme, om han vil foretage en indsats, hvor længe han vil foretage den, og hvor han vil foretage den.

Det betyder, at de naturgevinster, der opnås ved f.eks. udtagning af arealer, når som helst kan forsvinde igen ved at arealerne inddrages i drift igen. Det er af helt afgørende betydning for opnåelse af en høj naturkvalitet, at udtagne arealer ikke kan inddrages til landbrugsproduktion igen, og at der sker en koordineret udtagning, så der ikke kommer til at ligge øer med stærkt forurenende produktion i de udtagne arealer. Udtagning af arealer bør derfor hovedsagelig ske i særligt miljøfølsomme områder og i spredningskorridorer for at få den størst mulige naturkvalitet for pengene, og den skal være irreversibel.

Der bør udarbejdes en naturplan for Danmark, hvor der udpeges de arealer, der skal overgå fra landbrugsdrift til natur, og som samlet set vil give de største naturmæssige og miljømæssige gevinster - 1/3 af Danmark skal være natur incl. skov.

Ekspropriation og landbrugsstøtte (Side 86-87)

De eksisterende ordninger såsom braklægning, etablering og drift af vådområder m.m. er billigere, idet de kan opsiges når som helst, hvorved de opnåede natur- og miljøgevinster går tabt. Ordningerne skal betales i al evig fremtid. Ekspropriation er dyrere, men omkostningerne betales en gang for alle. Anvendelse af EU's landbrugsstøtte via landdistriktsprogrammet bør begrænses til pleje af eksisterende naturområder og ikke til braklægning o. lign., der ikke forhindrer, at de skabte naturværdier bliver ødelagt igen.

Grønne afgifter

DØRS stiller spørgsmålstejn ved, hvorfor man har en energispare-målsætning (side 21). Men det er netop vigtigt at have, hvis vi skal udfase brugen af fossile brændstoffer og nedbringe CO₂. Energibesparelser betyder bl.a. at en given produktion af vedvarende energi vil udgøre en større andel af det samlede energiforbrug. Eller omvendt hvis der ikke spares på energien, skal der ske en urealistisk stor udbygning med VE-anlæg. Derfor er vi heller ikke enige i betragtningen om, at energiafgifter inden for kvotesektoren blot er ”provenubetingede”, og at de kun bør pålægges husholdninger (f.eks. side 22 og 23). Afgifterne har også et vigtigt formål ved at fremme energibesparelser.

Opfattelsen af at energiafgifter inden for kvotesektoren ikke har klimaeffekt bygger på et på én gang statisk og idealiseret billede af EU's kvoteregulering – et billede af at når der er et kvoteloft, behøver man intet andet at foretage sig. Men i realiteten er EU's kvotesystem ikke et lukket system. Der kan købes kvoter, især i form af såkaldte CDM-kreditter i udviklingslande. Vi ved at klimaeffekten af disse er langt mindre end af hjemlig CO₂-reduktion, idet de fleste projekter ikke er additionelle, dvs. de ville være blevet lavet også uden CDM-tilskud. Desuden viser den aktuelle situation med en meget lav kvotepris, at kvotesystemet ikke kan stå alene. I så fald får man et stop-go system, hvor investeringer og udviklingsarbejde går i stå i perioder med lav kvotepris, og når så emissioner og kvotepris stiger igen, mangler man den teknologi, som skulle have været udviklet. Endelig kan man ikke nøjes med at se på situationen inden for én kvoteperiode. Når næste kvoteloft skal fastlægges, gældende fra 2013, er det afgørende, at der er foregået hjemlige reduktioner i den foregående periode, og at der er udviklet vækstindustrier på basis af energibesparende og vedvarende energi. Hvis man blot har købt sig til CO₂-kreditter uden for EU, vil der ikke være opbakning til den nødvendige sænkning af kvoteloftet. Vi er enige i forslaget om at øge CO₂ afgiften uden for den kvoteomfattede sektor.

DØRS lægger op til, at Danmark kan købe en stor del af sin reduktionsforpligtelse i andre EU-lande – og at dette er fordelagtigt, blot reduktionerne er billigere i andre lande. Men her glemmer man den positive side af CO₂-reduktion, nemlig at der udvikles renere teknologi, som giver danske virksomheder nye styrkepositioner. Jo mere man køber kvoter i andre lande, jo mere går man glip af denne effekt.

Landbrug

DØRS foreslår en afgift på dyrehold i landbruget, med rabat for tiltag til reduktion af udledning af metan og lattergas fra gylle (side 236) – det vil typisk sige, hvis man bioforgasser gyllen. Dette forslag er bedre end Skattekommissionens forslag, som blot var en skat på dyrehold. Men man bør kun lægge afgift på gylle, som ikke bioforgasses. Denne kan evt. suppleres med en afgift på kød – såvel importeret som danskproduceret. Begge dele vil begrænse udledning af drivhusgasser, frem for blot at være en skat på dansk dyrehold, som vil tilskynde til at flytte produktionen ud af landet, uden positive miljøeffekter.

Biobrændsler

Der foreslås en partikelafgift på biobrændsler i husholdningerne (brænde, træpiller m.v.) (s. 238). Det er en principielt rigtig tanke, men i praksis dur det ikke at lægge afgift på brænde, da det vil føre til at flere fyrer med affald (affaldstræ, aviser m.v.) med stærkt øget forurening til følge. Derfor skal en afgift lægges på det at eje en

brændeovn. Her foreslår vi en differentieret afgift, så man fremmer de mindst forurenende brændeovne – og indtil videre en afgiftsfritagelse, hvis der er partikelfiltre. Disse er endnu ikke på markedet, men ventes snart typegodkendt.

Trafik

DØRS støtter indførelse af kørselsafgifter, hvilket vi er enige i. Det vurderes at 25 øre pr. km kan reducere udledninger fra transport med 20 %. Her medtages en række fordele som mindre trængsel.

Men der mangler en påpejning af, at satellitbaseret roadpricing tidligst kan indføres fra 2015, og at der derfor bør indføres en midlertidig ordning indtil da. Man kan godt afskaffe ejerafgiften, når der indføres kørselsafgifter. Men det er en dårlig idé at afskaffe registreringsafgiften, da det vil føre til kraftig stigning i bilsalget. Der er erfaring for, at køberne ikke laver en ti-års kalkulation af driftsomkostninger, når de køber et varigt forbrugsgode som en bil. Derfor vil meget lave bilpriser også få mange købere til at købe større biler med højere brændstofforbrug – også selv om de senere opdager, at det koster meget i kørselsafgift. Der er netop gode erfaringer med at differentiere registreringsafgiften efter brændstofforbrug, og dette styringsredskab bør bevares.

Rapporten anfører, at reduktion i transportens udledninger forringer mobiliteten. Hvis reduktionen sker ved brug af energieffektive biler og el-biler vil mobiliteten ikke forringes. Hvis den kollektive trafik udbygges og forholdene for cykling forbedres, og en del bilister bringes til at cykle eller køre kollektivt ved hjælp af pisk og gulerod – så vil *nogle* bilister ganske vist få forringet deres mobilitet. Men der vil også være brugere af kollektiv trafik og cyklister, som får *forbedret* deres mobilitet. Rapportens konstatation ser ud til at bygge på, at alle forbrugernes nuværende valg er optimale, mens enhver påtvungen ændring er en forringelse. Endelig bør den sparede vejudbygning og -vedligeholdelse ved mindre biltransport, eller hvis der er flere i hver bil, også medtages i den økonomiske beregning.

Vi deler rapportens positive syn på rene el-biler. Men da disse endnu ikke er helt færdigudviklede, så de både er konkurrencedygtige på pris og aktionsradius, er det nødvendigt også at inddrage plug-in hybridbiler, som kan gå lige ind på de danske veje uden udbygning af infrastruktur til opladning eller batteribytning.

Klimapolitik uden for kvotesektoren.

DØRS finder, at klimagasreduktion i den ikke-kvotebelagte sektor er dyrere end i kvotesektoren (side 14). Her er det vigtigt at inddrage positive sideeffekter ved reduktioner. F.eks. i transporten kan man opnå mindre trængsel, støj og luftforurening. I landbruget kan drivhusgasreduktion kombineres med indsats for at beskytte vandmiljø og øge naturarealer.

DØRS argumenterer for, at der skal kunne ske udveksling af kvoter mellem den kvoteomfattede og den ikke-kvotefattede sektor for at gøre det mest omkostningseffektivt. Det tillades derimod ikke efter 2012 - hvilket vi støtter. Isoleret set er det dyrere at reducere CO₂ i transportsektoren. Medmindre man fastholder to adskilte sektorer, som ikke økonomisk kan udveksle kvoter, vil der overhovedet ikke blive taget hul på at reducere transportens udledninger.

Det er vigtigt at se bredt på omkostningerne og de mål, som skal opfyldes. Man skal ikke kun se på den indeværende kvoteperiode. Fordelene ved at bringe sig i en optimal position forud for næste periode med skrapere krav skal medregnes. Også innovations- og beskæftigelseseffekten af virkemidlerne skal inddrages – det kan bringe danske virksomheder i front i en globaliseret verden med stigende energipriser.

Vi er enige i, at øgede afgifter er en væsentlig og billig drivkraft for opnåelse af målsætninger om reduktion. Derimod er vi ikke enige i kritikken af, at der også anvendes teknologi- eller indsats-specifikke krav, som skal sikre et fremtidigt samfund mod mangel på fossile brændsler eller skal øge eksportmulighederne for dansk teknologi, som vind og biogasanlæg. Vi ser mange eksempler på, at tilsyneladende omkostnings-effektive energibesparelser i bygninger ikke gennemføres, fordi der er mangel på incitamenter og der er andre barrierer end de rent økonomiske. Dette kalder rapporten for et paradoks, mens vi anser det for logisk, netop fordi der mangler incitamenter, der er usikkerheder samt andre barrierer end de rent økonomiske.

Rapporten mangler blik for fleksibilitetsfordele i energisystemet. Under varmepumper overses fordelene ved at kunne anvende overskydende el-produktion til opvarmning efter konvertering via varmepumpe til varmt vand, som kan lagres over døgnet eller over ugen. Vi er enige i forslaget om en revision i opdelingen mellem naturgas, fjernvarme og individuelle varmekilder (side 19), herunder omlægning fra naturgas til fjernvarme. Fjernvarmenettet har også værdi som buffer for fleksibel produktion fra vedvarende energi.