
FOLKETINGET



Notat om den miljøøkonomiske vismandsrapport (marts 2009)

MILJØ- OG PLANLÆGNINGSUDVALGET

2009

Resume mv. (side 1 og 2)

Sammenfatning

- En forhøjelse af de grønne afgifter vender ikke generelt den tunge ende nedad i modsætning til, hvad der er den populære opfattelse. Fordelingseffekter afhænger i højere grad af, hvilke skatter der sænkes, når de grønne afgifter forøges
- Mange af de nuværende "grønne" afgifter i Danmark er langt fra "ægte" miljøskatter, da de ikke er målrettede og indeholder selektive fritagelser. Der kan opnås miljøgevinster og større omkostningseffektivitet i miljøindsatsen gennem en mere præcis målretning og konsekvent udbredelse af de grønne afgifter.
- Den skarpe opdeling mellem den kvoteomfattede og den ikke-kvoteomfattede sektor medfører ifølge beregningerne en unødvendig forøgelse af omkostningerne ved at nedbringe den danske udledning af drivhusgasser. Der bør i EU arbejdes for, at det bliver muligt at opfylde en del af forpligtelsen til drivhusgasreduktion uden for kvotesektoren gennem opkøb af CO₂-kvoter.
- Danmark bør udvide grænsen for udledning af drivhusgasser i ikke-kvotesektoren ved at benytte de muligheder, der er for at købe udledningsmuligheder af andre EU-lande.
- En væsentlig nedbringelse af drivhusgasudledningen via højere afgifter på drivhusgasser vil kræve en betydelig højere afgiftssatser end i dag.
- Ved at anvende provenuet fra højere drivhusgasafgifter til en generel sænkning af indkomstkatten kan der opnås en stor reduktion i omkostningerne ved at nedbringe udledningen af drivhusgasser, uden at indkomstfordelingen bliver trukket mere skæv I det følgende uddybes disse konklusioner. Endelig er der til sidst i dette afsnit en oversigtstabel over forslag til ændringer i de grønne afgifter.

Miljøvismændene anbefaler

CO₂-regulering	CO ₂ -afgift	→	Skal hæves væsentligt for at nå CO ₂ målsætningen i ikke kvote-sektor, hvis det bliver muligt at købe kvoter . Afgiften betales med samme sats af både husholdninger og ikke-kvotefattede erhverv.
	Metanafgift	→	Afgift på dyr afhængig af udledning af metan
	Lattergas og kvælstof	→	Afgift på kvælstof for at modvirke udledning af lattergas (CO ₂ -ækvivalent) og andre generelle miljøeffekter
	CO ₂ -bundfradrag	→	Reduceres og udfases på sigt i takt med at CO₂-kvoter sælges .
Energi mv.	Energiafgift	→	Fjernes i sin nuværende form for alle erhverv. Provenubegrundet energiafgift på husholdningernes forbrug af varme og el bevares . Fritagelsen for energiafgift på husholdningers brug af biobrændsler ophæves.
	Elafgifter	→	Elafgifter for erhverv samt CO ₂ -afgift på el til husholdningerne fjernes , da elproduktionen er kvotefattet.
	Partikelafgift	→	Indføres for husholdningernes brug af biobrændsler
	Afgift på olie og gas	→	Særskilt energiafgift på olie og naturgas indføres med henblik på øget forsyningsikkerhed. Afgiften betales med samme sats af både husholdninger og erhverv.
Transport	Kørselsafgifter	→	Indføres for både husholdninger og erhverv og differentieres i forhold til geografiske og tidsmæssige variationer i de eksterne effekter. Kan evt. inkludere tillegget CO ₂ -afgift af hensyn til grænsehandel
	Registrerings- og ejerafgifter	→	Reduceres og opkræves primært af provenuhensyn. Erhverv friholdes
	Benzin- og dieselaftgift	→	Størrelse reguleres ud fra indhold af CO ₂ og andre miljøbelastende stoffer. Energiafgiften på benzin og diesel bortfalder og erstattes af en afgift på olieindholdet af hensyn til forsyningsikkerheden.
Vandmiljø	Indvindingsafgift	→	Indføres ved knaphed på vand for al indvinding
	Spildevand	→	Fritagelser for afgiften fjernes
	Pesticidafgift	→	Målrettes miljøeffekter ved de forskellige pesticider

Indledning

Miljøvismændene behandler to forskellige områder. Det ene drejer sig hovedsageligt om **implementeringen af EU's vandrammedirektiv**. Det andet område drejer sig hovedsageligt om **virkningerne af de grønne afgifter** og herunder hvorledes Danmark kan leve op til **EU's klimabeslutning om at nedbringe CO₂-emissionerne** især på det **ikke-kvotebelagte** område. Miljøvismændenes rapport er meget omfattende.

I. Vandrammedirektivet

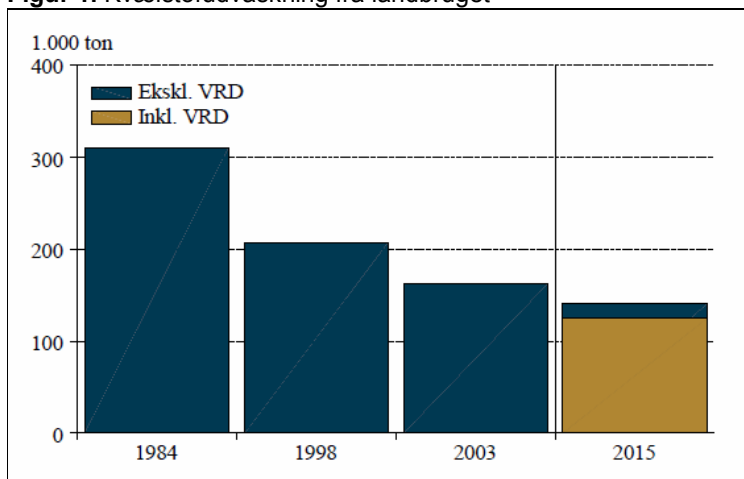
Med vandrammedirektivet flyttes målene for den danske vandforvaltning (og for EU's ditto) fra påvirkning af vandmiljøet til **tilstanden** for vandmiljøet. Det vil sige, at det er slutresultatet i 2015 for vandmiljøet i søer, vandløb kystnære områder der tæller, og ikke så meget forløbet hen imod slutresultatet. Det betyder, at menneskeskabte påvirkninger kun må føre til mindre afvigelser i forhold til uberørte forhold. Grundvandet skal endvidere have opnået en god kemisk og kvantitativ tilstand.

Det er Miljøvismændenes (**MV**) opfattelse, at de tidlige handlingsplaner fra regering og Folketing (det drejer sig primært om de tre vandmiljøplaner), at disse har fokuseret på den ønskede **reduktion** af næringsstoffer til vandmiljøet og i mindre grad forholdt sig til, hvilke ændrede effekter – endsige hvilken tilstand – som skulle resultere i indsatsen.

MV siger, at opfyldelsen af vandrammedirektivet vil kræve en ekstra indsats udover hvad der allerede er gennemført og planlagt.

Ifølge MV vil en realisering af Vandrammedirektivet kræve en målrettet ekstra reduktion i kvælstofudviklingen på ca. 16.000 ton årligt i 2015, jf. nedenstående figur 1.

Figur 1. Kvælstofudvaskning fra landbruget



Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Det ses af figuren, at inklusiv vandrammedirektivet kommer kvælstofudvaskningen ned på et lavere niveau. I den forbindelse foreslår MV blandt andet indførelsen af en kvælstofafgift, hvilket sammen med andre tiltag skal medvirke til implementeringen af EU's vandrammedirektiv.

En samlet opfyldelse af vandrammedirektivet kræves ifølge MV's vurdering af den hidtidige indsats, at der strammes op på følgende områder:

- **Kystområderne** er stadig for belastede af bl.a. kvælstofudledning fra landbrug og miljøfremmede stoffer fra skibstrafik.
- **Søer** er stadig alt for belastede af fosfor fra landbruget.
- **Vandløb** er stadig for udsatte. Det er nødvendigt med en fysisk forbedring, dvs. ophør med vandløbsvedligeholdelse, fjernelse af spærringer og forøgelse af vandføringen. Der er også problemer med tilledning af spildevand.
- **Grundvandet** er også truet af pesticider og nitratbelastning fra landbruget. Herudover er der problemer med grundvandsmængden som følge af overudnyttelse.

MV's løsningsforslag

Kort fortalt foreslår miljøvismændene følgende nye foranstaltninger til opfyldelse af EU's vandrammedirektiv i 2015.

- 1) De eksisterende nationale kvælstofnormer der lægger et loft over kvælstofudledningen på hver enkel bedrift, bør omlægges til en afgift på **kvælstof** i indkøbt foder og handelsgødning (alternativt foreslås et system af omsættelige kvælstofkvoter). Det er for tidligt at sige, om fosforafgiften på foder har det rette niveau.
- 2) For **vandløb** fastsættes nye regler for mere skånsom vedligeholdelse. MV anfører, at det må forventes, at de vandløbsnære områder i givet fald udtages af landbrugsproduktion, idet overdrevene jævnlige kan blive oversvømmede.
- 3) For **søer** og **kystnære** områder tales om en vis fleksibilitet. Primært foreslås en dyrkningsafgift fra 2012, der fastsættes på så højt et niveau, at det bedre kan betale sig at **udtage** de landbrugsarealer, der medvirker til forurening af søer og kystnære områder. De enkelte landmænd i lokalområdet gives dog en mulighed for, af frivillighedens vej, at gå sammen om alternative indsatsprogrammer, der lever op til de fastlagte miljømål. På denne måde kan man undgå dyrkningsafgift/arealudtagelse.
- 4) For **vandafgiften** foreslås en differentiering, der er afhængig af knapheden på grundvand.

Samlet set medfører det, at op til **75.000 ha landbrugsjord**, (3 procent af det samlede landbrugsareal), i givet fald skal udtages. De samfundsøkonomiske konsekvenser er vurderet i nedenstående **tabel 1**.

Tabel 1. Økonomiske effekter ved udtagning af 3 procent af landbrugsjorden (samt reduceret husdyrbestand)

(2007 priser)	Ændring i forhold til baseline 2015		
	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
	----- Mio. kr. -----		
Privat forbrug	-75	-136	-200
Investeringer	-128	-164	-220
Offentligt forbrug	0	0	0
Indenlandsk anvendelse	-204	-301	-422
Eksport	-38	-233	-489
Import	-139	-239	-402
BNP	-97	-287	-496

Anm.: **Scenarie 1:** Udtagning af 3 procent landbrugsjord og 50 procent reduceret EU-støtte på oversvømmede arealer.

Scenarie 2: Som 1 inkl. 1,5 procent reduceret husdyrbestand.

Scenarie 3: Som 1 inkl. 3 procent reduceret husdyrbestand.

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Det ses, at de samfundsøkonomiske konsekvenser af at udtage landbrugsareal er ganske moderate, i hvert fald hvis man holder sig til hovedscenariet (scenarie 1).

II. Energifremskrivning, CO₂-emissioner og grønne afgifter (EU's klimabeslutninger m.v.)

A. Energifremskrivning

I nedenstående **tabel 2** er vist udviklingen i det danske energiforbrug med den vedtagne energipolitik. MV gør dog opmærksom på, at den nuværende **økonomiske krise** dog kan ændre tallene både for energiforbrug og drivhusudledninger i **nedadgående** retning.

Tabel 2 Energiforbrug og drivhusgasudledning

	1990	2005	2020	2025	Stigning (2005-2025)
	----- PJ -----				
Faktisk energiforbrug	704	786	821	876	11 pct.
Nettoelekспорт	-25	-5	31	41	
Bruttoenergiforbrug	769	795	771	809	2 pct.
Endeligt energiforbrug	565	638	674	710	11 pct.
Husholdninger	166	188	198	203	8 pct.
Erhverv	235	261	250	261	0 pct.
Transport	163	188	227	246	30 pct.
Vedvarende energi	43	126	290	298	36 pct.
	----- Mio. ton -----				
Drivhusgasudledning	69,1	63,6	50,1	53,9	-15 pct
Ikke-kvotefattet	39,4	37,2	35,7	37,2	0 pct.

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Det fremgår af tabellen, at frem til 2025 vil energiforbruget stige med mellem 2 - 11 pct. i alt afhængigt af, hvordan det opgøres. Den største stigning er dog indenfor transport, hvor stigningen er på hele 30 pct. Det store lyspunkt er dog

stigningen i **vedvarende energi**, der vil stige med hele 36 pct., og vil i 2020 nå op på over 40 pct. af det endelige energiforbrug, hvor målsætningen er 30 pct.

Med hensyn til CO₂-emissionerne er der et kraftigt fald i de **samlede** udledninger på 15 pct. i 2025. Det skyldes primært et stort fald i den kvotebelagte sektor, hvorimod det kniber gevaldigt med at få nedbragt CO₂-emissionerne i den ikke-kvotebelagte sektor. MV redegør udførligt for problemerne i forbindelse med den ikke-kvotebelagte sektors CO₂-emissioner.

B. CO₂-emissioner (EU's Klimabeslutninger)

I forbindelse med opfyldelsen af Danmarks og EU's klimamål er det nødvendigt at se på hovedkilderne til CO₂-emissioner i Danmark. Herefter er det muligt at beregne, hvordan man eventuelt kan nedbringe CO₂-emissionerne med grønne afgifter.

I den forbindelse skal man erindre, at **EU's klimabeslutninger** (den såkaldte 3x20 plan) foreskriver, at EU i **2020** skal nedbringe de **samlede** CO₂-emissioner med **20 pct.** i forhold til 1990. Herudover skal den vedvarende energi udgøre **20 pct.** af det samlede energiforbrug i 2020. Det betyder, at reduktionsmålet for kvotesektoren er -21 pct. i 2020 i forhold til 2005, og at de ikke-kvotebelagte CO₂-emissioner skal ned med 10 pct. i forhold til **2005**.

For Danmarks vedkommende betyder det, at vores CO₂-emissioner i den ikke-kvotebelagte sektor skal reduceres med hele **20 pct.** i 2020 (i forhold til 2005). Den danske VE-andel skal ifølge EU's beslutninger op på **30 pct.** i 2020.

Tabel 3 nedenfor viser CO₂-emissionerne (CO₂-ækvivalenter) opdelt på sektorer og kilder for perioden 2005-2020, ifølge MV's fremskrivning.

Tabel 3. Drivhusgasudledning opdelt på sektorer og kilder

	2005	2020	Reduktion
	----- Mio. ton -----		--- procent ---
Kvoteomfattende	26,4	14,5	45
Energirelateret CO ₂	24,5	12,3	50
<i>El- og fjernvarmeproduktion m.v.</i>	21,8	9,7	56
<i>Øvrige erhverv</i>	2,7	2,6	5
Ikke-energirelateret CO ₂	1,9	2,2	-16
Ikke-kvoteomfattede	37,2	35,7	4
Energirelateret CO ₂ ^{c)}	23,6	23,9	-1
Erhverv	6,5	5,7	13
<i>Landbrug</i>	3,5	3	13
<i>Byggeri</i>	0,7	0,6	22
<i>Industri</i>	1	0,8	20
<i>Privat service</i>	0,7	0,7	-7
<i>Offentlig service</i>	0,7	0,6	14
Husholdninger, varme	3,6	2,8	21
Transport	13,6	15,5	-14
<i>Privat biler (husholdninger)</i>	5,8	5,8	0
<i>Frugt på vej</i>	5,3	7,4	-38
<i>Øvrig transport</i>	2,4	2,4	2
Metan og lattergas fra landbrug	10	8,9	11
Øvrige drivhusgasudledning ^{d)}	3,6	2,9	20
Drivhusgasudledning i alt	63,6	50,5	21

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Indenfor **kvotesektoren** reduceres CO₂-emissionerne med 45 pct. i perioden 2005-20, og det må siges at være en pæn målopfyldelse, selvom der ikke er vedtaget **nationale** mål for kvotesektoren på EU-plan i perioden efter Kyotoplanen, dvs. efter 2012.

Derimod ser det umiddelbart vanskeligt ud i den **ikke-kvotebelagte** sektor, hvor reduktionerne kun er på 4 pct., mod et vedtaget EU-mål på 20 pct. for Danmark. Her er med andre ord brug for en **særlig indsats**, og to problemområder nævnes. Det ene er transportsektoren, hvor lastbiltransportens udledninger **stiger** med 38 pct. og det andet metan og lattergas fra landbruget, der kun falder med 11 pct. Privatbilismen bidrager heller ikke til nedbringelse af CO₂-emissionerne.

Det er dog værd at bemærke sig, at samlet set reduceres CO₂-emissionerne med 21 pct. i Danmark for perioden 2005-2020, men problemet er her – set i EU-sammenhæng – at størstedelen af faldet sker i kvotesektoren.

Samlet set ser målopfyldelsen således ud:

Tabel 4. Målopfyldelse af energiforbrug og CO₂-emissioner.

	Målsætning	Fremskrivning	Mål-opfyldelse
Bruttoenergiforbrug	-4 procent i 2020 i forhold til 2006	-6,5 procent i 2020	Ja
Vedvarende energi	20 procent af bruttoenergiforbrug i 2011	26 procent i 2011	Ja
	30 procent af bruttoenergiforbrug i 2025	37 procent i 2025	Ja
	30 procent af bruttoenergiforbrug i 2020	43 procent i 2020	Ja
Drivhusgasser	-21 procent i 2008-12 i forhold til 1990	-3 procent	Nej ¹⁾
Drivhusgasser, ikke kvoteomfattet	-20 procent i 2020 i forhold til 2005	-4 procent	Nej ¹⁾

¹⁾ Opnås dog gennem køb af CDM-projekter og køb af kvoter m.v.

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Hvis Danmark skal leve op til EU's krav om en reduktion på 20 pct. i ikke-kvotesektoren, skal reduktionen være på i alt **7,5 mio. tons i 2020** og ikke de kun 1,5 mia. tons, der svarer til de 4 pct. Der skal altså findes yderligere 6 mio. tons i reduktionerne.

Miljøvismændene foreslår derfor, at de grønne afgifter hæves så der findes yderligere ca. 4 mia. i CO₂-reduktioner, blot for at se hvor stor en belastning det giver (selvom der mangler 2 mio. tons).

C. Grønne afgifter

1. Generelt

Miljøvismændene analyserer de grønne afgifter ud fra to synspunkter. Det første er brugen af grønne afgifter generelt, og det andet synspunkt er den mere konkrete brug af grønne afgifter til at opfylde Danmarks EU forpligtelser, især indenfor det ikke-kvotebelagte område.

I nedenstående **tabel 5** er vist en oversigt over de samlede grønne afgifter og deres udvikling.

Tabel 5. Provenu af grønne afgifter

	2000	2005	2009	2000	2009
	---- Mia. kr. (2000-priser) ----			----- Procent -----	
Energi- og CO₂-afgifter	33,3	33,5	31,9	55,0	49,5
heraf olie, gas og kul	10,6	12,2	11,6	17,5	17,9
Elektricitet	7,8	7,8	7,5	12,9	11,6
Benzin	10,1	8,8	7,6	16,6	11,8
CO ₂	4,8	4,7	5,3	7,9	8,2
Motorkøretøjer	22,8	29,8	28,5	37,6	44,2
heraf vægt- og ejerafg.	6,9	8,0	8,8	11,4	13,6
Registreringsafg.	14,1	19,5	17,5	23,2	27,2
Ansvarsfors. afg.	1,5	1,9	1,8	2,4	2,8
Vejbenyttelsesafg.	0,3	0,4	0,4	0,5	0,7
Miljøafgifter	4,5	4,1	4,1	7,4	6,3
heraf emballage	0,8	0,9	0,9	1,4	1,4
Pesticider	0,4	0,4	0,4	0,6	0,7
Affald	1,0	1,0	1,0	1,6	1,5
Råstofindvinding	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Spildevand	0,3	0,2	0,2	0,5	0,3
Ledningsført vand	1,6	1,3	1,2	2,6	1,8
Andre a)	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4
I alt	60,6	67,4	64,5	100	100
	- Mia. kr. (årets priser) -				
I alt	60,6	73,0	75,8		

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Det ses, at de grønne afgifter har været stigende og udgør nu ca. 76 mia. kr., svarende til 9 pct. af de samlede skatter og afgifter. De to største poster udgøres af **energi og CO₂-afgifter**, der 50 pct. af samtlige grønne afgifter, og afgifter på **motorkøretøjer**, der giver ca. 45 pct. De egentlige **miljøafgifter** giver kun ca. 6 pct. af de samlede grønne afgifter.

I miljøvismandsrapporten findes endvidere en anden interessant tabel, der viser fordelingen af de grønne afgifter sat i relation til udledningen af CO₂.

Tabel 6. Fordeling af grønne afgifter og CO₂-emissioner

	Gønne afgifter	CO ₂ -ækvivalenter
	----- Procent -----	
Husholdninger	73	17
Landbrug	2	20
Fremstilling	4	13
Andre erhverv	21	51
I alt	100	100

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Tabellen viser klart, at medens husholdningerne betaler 73 pct. af de grønne afgifter, så står de kun for 17 pct. af CO₂-emissionerne. Omvendt for landbrug og industri, der står for 6 pct. af de grønne afgifter men ca. 33 pct. af emissionerne. Andre erhverv (herunder transport) står for ikke mindre end 51 pct. af udledningerne, men betaler kun ca. 21 pct. af afgifterne.

Indkomstfordeling og grønne afgifter

Et andet interessant spørgsmål som MV rejser, er spørgsmålet om **indkomstfordelingen** og de grønne afgifter. MV beregninger viser, at højindkomstgrupper samlet set betaler mere i grønne afgifter end lavindkomstgrupper. Personer uden for arbejdsstyrken betaler også generelt færre grønne afgifter. Dette skyldes hovedsageligt, at højindkomstgrupper generelt har et højere forbrug. Sættes de grønne afgifter i forhold til forbruget vejer de grønne afgifter imidlertid tungere for højindkomstgrupperne.

Ses der på forskellige grupper af grønne afgifter, har afgifter på el og vand større vægt i forbruget for de laveste indkomstgrupper end for de højere. Det modsatte gør sig gældende for afgifter på transport, som har betydelig større vægt for højindkomstgrupper sammenlignet med lavindkomstgrupper og personer udenfor arbejdsstyrken.

Alt i alt er det ikke oplagt, at grønne afgifter bidrager til øget ulighed. Det vil måske være tilfældet, **hvis de grønne afgifter vurderes i forhold til indkomst, men ikke hvis de vurderes i forhold til forbruget**. Under alle omstændigheder vurderes de fordelingsmæssige direkte effekter af afgifterne som beskedne.

Der henvises til **bilag 1**, hvor der er en tabel med de beregnede grønne afgifter sat i forhold til forbruget.

Hovedsynspunkter fra miljøvismændene om grønne afgifter

Det fremgår af vismandsrapporten, at de nuværende afgifter på energi er **ikke hensigtsmæssigt indrettet** i forhold til at nå målsætninger om mindre national CO₂-udledning og miljøpåvirkning, forsyningsikkerhed og bidrag til offentligt provenu på den billigste måde. Det er således ikke hensigtsmæssigt, at el er pålagt CO₂-afgifter, da elproduktionens CO₂-udledning allerede er reguleret via kvoter.

Bundfradraget for CO₂-afgiften, som gives til energiintensive virksomheder i ikke-kvotesektoren, er udformet, så der er en stor risiko for, at mange virksomheder ikke får tilstrækkelig tilskyndelse til at mindske udledningen af CO₂. **Husholdningerne** bør betale en form for energi-provenuafgift, som erstatter den nuværende energiafgift. Denne afgift bør også betales ved køb af biobrændsler.

Erhvervene skal fortsat betale afgifter begrundet ud fra hensyn til miljø eller forsyningsikkerhed, men skal ikke betale energiprovenuafgift. Det betyder, at energiafgiften på remstillingssektorens rumvarme bør fjernes.

Det samme vil være tilfældet for energiafgifter for offentlige og private serviceerhverv. Der indføres en afgift på NO_x-udledning fra 2010. Det bør til den tid vurderes, om der er behov for at øge afgiften med henblik på at nå målsætningen for NO_x-udledning.

Afgifter på køretøjer og brændstof er ikke målrettede i forhold til de lokalt varierende eksterne effekter, og grænsehandel lægger begrænsninger for at hæve afgiften på brændstof. Hvis der indføres egentlige kørselsafgifter kan disse i langt højere grad målrettes de eksterne effekter, som afhænger af lokalitet og transporttidspunkt.

Det bliver også muligt at lægge højere afgifter på **lastbiltransport**, som i dag er for lavt beskattet. Med indførelsen af kørselsafgifter mindskes den miljømæssige

berettigelse for registreringsafgiften. Ud fra provenuhensyn bør der dog fastholdes en vis beskatning af køretøjer og kørslen for husholdningerne.

2. EU's målsætning om CO₂-emissioner

Det fremgår af tabel 3 ovenfor, at Danmark har en **manko** på 6 mio. ton CO₂-emissioner i 2020, hvis vi skal opfylde EU's krav om at nedbringe CO₂-emissionerne med 20 pct. i forhold til 2005 indenfor den **ikke-kvotebelagte sektor**.

Miljøvismændene har udarbejdet en beregning, der viser, at hvis man **blot** skal nedbringe CO₂-emissionerne med 4 mio. tons, kræver det at en ensartet afgift på ca. 400 kr. pr. ton CO₂-ækvivalent.

De resterende 2 mio. tons foreslår MV opnås gennem køb af reduktionsrettigheder i EU og udenfor EU.

I nedenstående **tabel 7** ses reduktionerne fordelt på de forskellige sektorer.

Tabel 7. Fordeling af drivhusgasudledning ved reduktion på 4 mio. ton CO₂-ækvivalenter.

	CO ₂ - ækvivalenter	Ændring	Reduktion
	-- Mio. ton --	-- Mio. ton --	-- Procent --
Husholdningerne	10,4	0,4	3
Opvarmning	4,0	0,1	2
Transport	6,4	0,3	4
Erhverv i alt	25,4	3,6	14
Energirelateret	13,8	1,3	9
Landbrug	1,3	0,3	26
Øvrige erhverv	12,5	1,0	8
Ikke-energirelateret	11,6	2,3	21
Landbrug	10,0	2,3	23
Øvrige erhverv	1,6	0,0	2
I alt ikke-kvotebelagt udledning	35,8	4,0	

Kilde: Miljøvismandsrapporten (marts 2009)

Det ses, at ved indførelse af en ensartet CO₂-afgift på 400 kr. pr. ton vil **erhvervene** komme til at stå for langt hovedparten af CO₂-reduktionerne. Og ikke mindst landbruget vil blive hårdt ramt med en reduktion på 2,3 mio. tons inden for den ikke-energirelaterede sektor (dvs. metan og lattergas).

En ensartet afgift på 400 kr. pr. ton vil medføre kraftige prisstigninger på de fleste energivarer, og det vil medføre en voldsom tilbagegang i landbrugets produktion (fald på ca. 23 pct.)

Selv hvis merprovenuet fra CO₂-afgifterne anvendes til at lette personskatterne, vil det have relativt store makroøkonomiske effekter i form af velfærdstab og fald i bruttonationalproduktet.

Alternativt kunne man tænke sig at hæve de eksisterende afgifter for at opnå den samme CO₂-besparelse (4 mio. ton), men det ville betyde en forhøjelse på 200 pct. med endnu større velfærdstab.

Det er MV's opfattelse, at 20 pct.'s-reduktionen i ikke-kvotesektoren er en meget svær målsætning for Danmark at opnå. Det vil have meget store belastninger for landbruget, at nedbringe CO₂-udledningerne af metan og lattergas.

MV. er i den forbindelse inde på, at det skal være muligt at handle med CO₂-kvoter indenfor den ikke-kvotebelagte sektor og måske oven i købet kunne overlade en del af CO₂-nedbringelsen til den kvotebelagte sektor.

Sammenfatning

Miljøvismændene **sammenfatter** deres beregninger på følgende måde:

- En forhøjelse af de grønne afgifter vender ikke generelt den tunge ende nedad i modsætning til, hvad der er den populære opfattelse. Fordelingseffekter afhænger i højere grad af, hvilke skatter der sænkes, når de grønne afgifter forøges
- Mange af de nuværende "grønne" afgifter i Danmark er langt fra "ægte" miljøskatter, da de ikke er målrettede og indeholder selektive fritagelser. Der kan opnås miljøgevinster og større omkostningseffektivitet i miljøindsatsen gennem en mere præcis målretning og konsekvent udbredelse af de grønne afgifter.
- Den skarpe opdeling mellem den kvoteomfattede og den ikke-kvoteomfattede sektor medfører ifølge vore beregninger en unødvendig forøgelse af omkostningerne ved at nedbringe den danske udledning af drivhusgasser. **Der bør i EU arbejdes for, at det bliver muligt at opfylde en del af forpligtelsen til drivhusgasreduktion uden for kvotesektoren gennem opkøb af CO₂-kvoter.**
- Danmark bør udvide grænsen for udledning af drivhusgasser i ikke-kvotesektoren ved at benytte de muligheder, der er for at købe udledningsmuligheder af andre EU-lande.
- En væsentlig nedbringelse af drivhusgasudledningen via højere afgifter på drivhusgasser vil kræve en betydelig højere afgiftssatser end i dag.
- Ved at anvende provenuet fra højere drivhusgasafgifter til en generel sænkning af indkomstskatten kan der opnås en stor reduktion i omkostningerne ved at nedbringe udledningen af drivhusgasser, uden at indkomstfordelingen bliver trukket mere skæv.

Mette Bjerrum Koch/Sara Larsen (NH)

Bilag 1

	Alle grønne afgifter	EI	Energi i øvrigt	Transport	Vand	Andre miljø-afgifter	Alle grønne afgifter
	Mia. kr. ^{a)}	----- Procent af forbrug -----					
Uden for arbejdsstyrken	0,30	0,94	1,16	2,58	0,23	0,08	4,99
Arbejdsstyrken:							
1. Decil	0,31	0,96	1,02	3,01	0,19	0,07	5,24
2. Decil	0,40	0,81	1,14	4,02	0,18	0,07	6,21
3. Decil	0,36	0,81	1,06	3,39	0,18	0,07	5,51
4. Decil	0,45	0,76	0,97	4,17	0,17	0,07	6,13
5. Decil	0,52	0,78	1,02	4,76	0,18	0,06	6,79
6. Decil	0,63	0,70	1,04	5,55	0,17	0,07	7,52
7. Decil	0,52	0,75	0,98	4,42	0,17	0,07	6,40
8. Decil	0,64	0,69	0,93	5,41	0,16	0,06	7,24
9. Decil	0,72	0,74	1,07	5,13	0,16	0,07	7,16
10. Decil	0,74	0,64	1,06	4,33	0,14	0,07	6,24