

Skat (2007), Energiafgifter - Afgiftslempelse på fjernvarme

Skatteministeriet (2007), Et omkostningseffektivt CO2 og energiafgiftssystem i en økonomi med CO2 kvoter

Skatteministeriet (2008)

[http://www.skm.dk/tal\\_statistik/satser\\_og\\_beloeb/228.html](http://www.skm.dk/tal_statistik/satser_og_beloeb/228.html)

[http://www.skm.dk/tal\\_statistik/familietypeeksempler/](http://www.skm.dk/tal_statistik/familietypeeksempler/)

<http://www.skm.dk/publikationer/udgivelser/6633/6637/>

[http://www.skm.dk/tal\\_statistik/skatte\\_og Afgifter/658.html](http://www.skm.dk/tal_statistik/skatte_og Afgifter/658.html)

[http://www.skm.dk/tal\\_statistik/skatteberegning/1372.html](http://www.skm.dk/tal_statistik/skatteberegning/1372.html)

Statistikbanken FU5, SKAT&NAT01

UNFCCC's GHG database.

## | BILAG

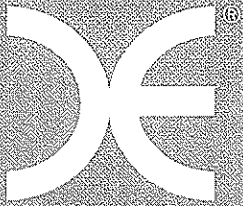
## Bilag 1

Tabel 4.2: Energisatser

Øre/Kwh	1995	2000	2002	2004	2006	2008
Elafgift	33	49	52	52	53	54
Elsparebidrag		1	1	1	1	1
CO <sub>2</sub> -afgift	10	10	10	10	9	9
Distributionsbidrag		4	4	4	4	4
PSO-afgift		3	5	3	4	7
Blyfri benzin	34	44	46	46	43	44
Diesel	20	25	28	28	28	28

*Note: Størstedelen af PSO-afgiften er givet ved forskellen mellem markedsprisen og en politisk fastsat pris på el. Her er den angivet som et gennemsnit mellem Øst- og Vestdanmark for 1. kvartal.*

*Kilde: Energinord (2008) "Historiske Afgifter" og Energinet.dk (2008) "Electricity-tariffs for the Whole of Denmark-Archive"*



Grønne afgifter på transport kan tilgodese både miljøet og en balanceret fordelingspolitik.



Økonom Frans Clemmensen  
T: 35 900 435  
M: 22 750 435  
fcl@danskeenergi.dk

## WWW

Læs hele Dansk Energis analyse på [www.danskeenergi.dk](http://www.danskeenergi.dk)

## Analyse:

# Grøn skattereform: Koch på svær opgave

Større afgift på strøm har ingen effekt på miljøet og skævvrider fordelingen af borgernes penge. Grønne afgifter på bil og brændstof kan derimod være vejen frem i en skattereform, der gavner miljøet, og samtidig fordeler byrden jævnt på høj og lav indkomst.



Frømtiden kan byde på lavere personskatter og større transport.

Foto: Tonis Werner Christensen

Skattekommissionen står over for en svær opgave. Provenu fra skatter og afgifter skal sikre velværdstaten. Skat på den sidst tjente krone skal sænkes markant, hvilket især vil gavne familier med høj indkomst.

Samtidig skal skatterformen tilgodese miljøet. Afgifter på miljø- og energi har imidlertid en tendens til at ramme hårdt hos borgere med en lav indtægt.

Dansk Energis analyse viser, at især grønne afgifter på transport kan tilgodese både miljøet og en balanceret fordelingspolitik.

## Grønne afgifter

Danskerne betaler hvert år cirka 72 milliarder kroner til statskassen i grønne afgifter. Afgifterne på individuel transport udgør cirka 60 procent af energi- og miljøafgifter, energiafgifter udgør cirka 30 procent og miljøafgifter cirka 10 procent.

Der er stor forskel på miljøeffekten af disse afgifter. EU har overtaget styringen af kraftværker og storindustriens udslip af CO<sub>2</sub>. Disse sektorer styres nu af omsættelige CO<sub>2</sub>-kvoter,

hvorfor nationale tiltag for at sænke udslippet af CO<sub>2</sub>, som f.eks. afgifter på el og fjernvarme, kun påvirker prisen på CO<sub>2</sub>-kvoterne, men ingen konsekvens har for det samlede udslip af CO<sub>2</sub>.

Transport, landbrug og boliger er ikke omfattet af EUs kvotesystem. Derfor er det her, at Danmark skal sætte ind.

Samtidig skaber transportsektoren i modsætning til f.eks. elsektoren store lokale miljøproblemer i form af partikler, støj og trængsel.

Dansk Energis eftersyn af de danske afgifter viser, at sigtekornet især bør rette sig mod transport, landbrug og individuel opvarmning, hvis målet er mest miljø for pengene.

## Afgifter tilpasset indtægt

Dansk Energis analyse viser også, at energi- og miljøafgifter har meget forskellige fordelingsmæssige konsekvenser.

Dansk Energi har opstillet et "skævhedsmål" ved at sammenligne udgiften til energi og miljø ud af det samlede rådighedsbeløb for familier med henholdsvis høj og lav indtægt.

## Grønne afgifter

Sådan påvirker afgifter miljø og fordeling

Afgifter	Miljø	Fordeling
Forbrugsafgift el	Ingen	Meget skæv
Produktionsafgift el	Ingen	Meget skæv
Øgede afgifter på benzin	Partikler, støj, trængsel og CO <sub>2</sub>	Svagt progressiv
Progressiv registreringsafgift	Partikler, støj, trængsel og CO <sub>2</sub>	Meget progressiv
Olje- og naturgas til individuel opvarmning	CO <sub>2</sub>	Svagt skæv

Afgifter. Sådan vil miljø- og energiafgifter påvirke miljø og fordeling. Dansk Energis analyse viser, at især grønne afgifter på transport gavner miljøet og rammer de høje indkomster hårdest - også kaldet progressive afgifter. Afgift på strøm er modsat meget skæv - også kaldet degressiv. Degressiv betyder, at afgiften rammer familier med lave indkomster hårdest. Kilde: Dansk Energi.

## Fakta

Provenuet fra energi- og miljørelaterede afgifter var i 2007 cirka 72 milliarder kroner.

### Energi

El - 8,7 mia. kr.  
Kul - 1,4 mia. kr.  
Naturgas og olie - 11,3 mia. kr.

### Miljø

CO<sub>2</sub> - 5,6 mia. kr.  
Vand - 1,4 mia. kr.  
Affald - 1,2 mia. kr.

### Transport

Benzin - 9,2 mia. kr.  
Vægt - 8,7 mia. kr.  
Røgstøvning - 24,3 mia. kr.

Regeringen har nedsat en skattekommission, som den 1. februar 2009 skal afgive en betænkning med forslag til en skattereform. De tre vigtige bindinger er:

1. "Markant reduktion af skatten på arbejdsindkomst, herunder ved at sænke skatten på den sidste tjente krone."

2. "Fremme regeringens ambitioner på klima- og miljøområdet ved at tilskynde private og virksomheder til at handle på en miljø- og energibesparende måde."

3. "Fordelingsmæssigt afbalanceret."



Familier med lav indkomst bruger flere penge på kollektiv transport.

De mest skæve afgifter er dem på fjernvarme, renovation og strøm. F.eks. lægger forbrug af el beslag på en cirka dobbelt så høj andel af rådighedsbeløbet hos familien med en lav indtægt (3,35 procent), som det er tilfældet for familien med en høj indtægt (1,65 procent). Dette giver et skævhedsindeks på 203.

Til gengæld rammer afgifter på biler, enten i form af registreringsafgift, ejerafgift eller benzinafgift familier med høj indkomst hårdere end familier med lav indtægt. Derfor er sådanne afgifter særligt interessante i en skattereform, som skal reducere skatten på den sidsttjente krone.

### Høj løn koster

Lidt overraskende vægter udgifter til energi- og miljø samlet set tungere hos familier med høj indtægt end hos familier med lav indkomst. I familier med høj indtægt udgør energi- og miljø cirka en ¼ af de samlede udgifter, mens det kun er 1/5 hos familier med lav indkomst. Forkla-

ringen er ganske enkel: Familier med en høj indkomst bruger væsentlig flere penge på individuel persontransport end familier med lav indkomst, som så til gengæld i større omfang anvender kollektiv transport.

Hos familierne med lav indkomst er det især udgifter til el og fjernvarme, som vægter tungt. Disse to udgiftsposter udgør 38 procent af de samlede energi- og miljørelaterede udgifter. Hos familier med høj indkomst er disse to udgiftsposter andel kun den halve. Her vil højere afgifter altså ramme familien med lav indtægt ekstra hårdt.

Også udgifterne til energi og miljø ved opvarmning af bolig er forskellige. Familier med lav indkomst bruger i langt større omfang fjernvarme, mens familier med høj indtægt ofte har individuel opvarmning med olie og naturgas. Det kan være et argument for også at se nærmere på afgiftstrykket på olie og gas i en kommende grøn skattereform.

## Skævheds mål

Kollektiv transport	343
Fjernvarme	256
Renovation	241
El	203
Vand	189
El-apparater	159
Flyrejser	129
Individuel opvarmning	113
Pakkede rejser	103
Hårde hvidevarer	101
Vægtafgift/ejerafgift	101
Benzin og diesel	94
Færgetransport	58
Bilanskaffelse	40

**Skævheds mål.** Dansk Energi har beregnet skævheden for familien Danmarks udgifter til energi- og miljø.

Indekstallet angiver forholdet mellem den enkelte forbrugspost andel af den disponible indkomst hos henholdsvis familier med lav- og høj indkomst. Indeks 100 betyder, at afgiften er fordelingsneutral.

Indeks under 100 er en progressiv udgift, dvs. en udgift der vender den tunge ende "opad", mens indeks over 100 er regressiv og vender den tunge ende "nedad".  
Kilde: Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelse og Dansk Energi.

**REDAKTION**  
Frans Clemmensen  
Torben Hvidsten (ansv.)  
fnv@danskeenergi.dk  
Troels Werner Christensen  
rwc@danskeenergi.dk

Dansk Energi  
Rosenørns Allé 9  
DK-1970 Frederiksberg C  
Tlf. 45 35 300 900  
www.danskeenergi.dk

EnergiAgenda er Dansk Energis analysemedie. EnergiAgenda udkommer løbende med analyse af aktuelle energipolitiske spørgsmål. Distributionen sker per mail. Tilmelding sker på mail: tryk@danskeenergi.dk.

# Progressiv forbrugsafgift på elektricitet

## 1. Indledning

Med jævne mellemrum rejses forslaget om at indføre en progressiv el-afgift, hvor husstandenes marginale el-forbrug (f.eks. forbrug over 1.000 kWh pr. person) pålægges en særlig høj elafgift (f.eks. på 80 øre/kWh). Såvel EI-sparefonden som AE-rådet har peget på sådanne modeller, og på det seneste har en række skattepolitiske ordførere nævnt modellen som en del af en grøn skattereform.

## 2. Formål

Forslaget har to formål:

1. at tilskynde husholdningerne til en mere miljørigtig adfærd,
2. at neutralisere den eksisterende elafgifts meget skæve fordelingsmæssige effekter

Vi vurderer i den sammenhæng to centrale spørgsmål:

- Giver højere elafgifter generelt overhovedet gunstige miljøvirkninger?
- Hvilke administrative problemer giver en afgiftssatser, der er forbrugsafhængige

### Ad 1 Miljøeffekt

En progressiv elafgift betyder i praksis, at elafgiften øges for givne forbrugsniveauer. Spørgsmålet er derfor, hvilken effekt højere nationale elafgift i forbrugsleddet har for miljøet. I bedste faldingen! Som det fremgår af bilag 1, er elsektorens CO<sub>2</sub>-emission i dag reguleret via EU's CO<sub>2</sub>-kvotesystem. Kvotesystemet har den positive egenskab, at emissionerne ikke kan overstige kvoteloftet. Der er således styr på emissionerne. Til gengæld er det heller ikke muligt, at opnå en mindre udledning end mængde af CO<sub>2</sub>-kvoter. I hvert fald ikke så længe CO<sub>2</sub>-kvoteprisen er over positiv. Nationale elafgifter vil således *ikke* påvirke den samlede CO<sub>2</sub>-emission for de lande, som deltager i kvotesystemet. Nationale tiltag vil alene påvirke CO<sub>2</sub>-kvoteprisen, og dermed emissionerne i andre lande.

Kvotesystemet virker således modsat afgiftsinstrumentet. Antallet af kvoter fastlægger et givet emissionsniveau, mens prisen på kvoterne (som i praksis varer til en CO<sub>2</sub>-afgift) varierer. En CO<sub>2</sub>-afgift holder modsat afgiften fast, mens emissionsniveauet varierer.

Det er vanskeligt at se begrundelsen for at supplere et internationalt kvotesystem med nationale forbrugsafgifter, og således blande de to instrumenter sammen.

Nationale energiafgifter vil således blot få kvoteprisen til at falde, og således svække prissignalet fra dette instrument. Dermed forringes CO<sub>2</sub>-neutrale brændslers konkurrenceevne i forhold til fossile brændsler samtidig med at den samlede miljøeffekt for EU som helhed er nul.

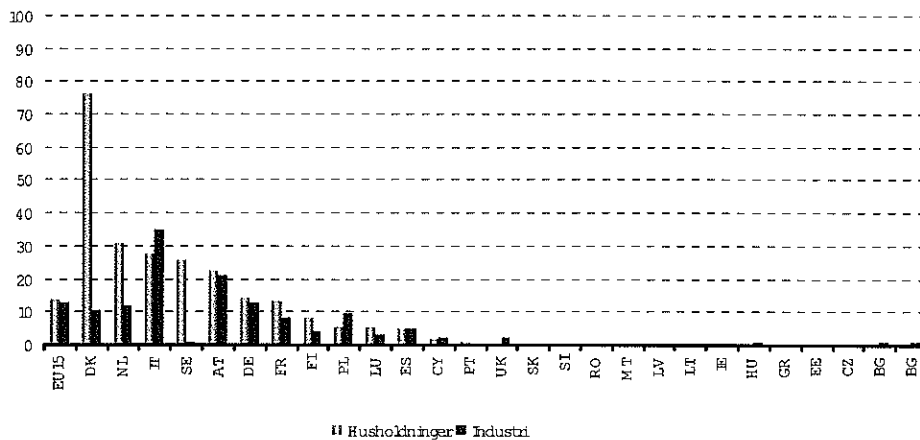
Har man sagt A, må man også sige B, dvs. vælger man at regulere CO<sub>2</sub>-emissionen via CO<sub>2</sub>-kvoter, giver det ikke mening også at bruge nationale forbrugsafgifter, som modvirker kvotesystemets prissignal.



## Elskatter i EU

2.3

Skat på elektricitet, i pct.



Sigurd Naess-Schmidt | København | 9. september 2008

COPENHAGEN ECONOMICS

Forbrugsafgifter på el forudsætter også at et højere elforbrug altid er forbundet med større miljøbelastning. Dette er imidlertid ikke altid tilfældet – tværtimod. Således kan mere el i transportsektoren – f.eks. via el-biler - fortrænge olie. Det samme gælder anvendelse af elvarmepumper til boligopvarmning. Mere el kan således være ensbetydende med mindre olie til gavn for både miljø og forsyningssikkerhed.

Der kan argumenteres for forbrugsafgifter med henvisning til forsyningssikkerhed. Også dette argument er dog tvivlsomt. For det første er elforbrugets prisfølsomhed meget begrænset (nødvendighedsgode). For det andet er el-afgiftsinstrumentet i Danmark allerede spændt til bristepunktet, jf. figuren nedenfor, som viser el-afgifterne i Danmark sammenlignet med andre EU-lande. Især husholdningerne betaler allerede en meget høj elafgift.

For det tredje viser mange analyser, at der – bl.a. som følge af de i forvejen høje elafgifter – allerede i dag er mange urealiserede rentable el-besparelser hos husholdningerne. Der synes derfor i højere grad at være behov for at øge el-spare informationsindsatsen overfor forbrugerne, end at stramme afgiftsskruen yderligere. Intelligent el-målere kunne være et nyttigt redskab i den forbindelse, jf. nedenfor.

Endelig gælder det, at målrettede afgifter (f.eks. på naturgas) eller tilskud (f.eks. til vedvarende energi), i relation til forsyningssikkerhedsmålsætningen, er mere virkningsfulde end generelle el-forbrugsafgifter.

### Fordelingseffekt

Generelt vægter elforbruget væsentlig tungere i lavindkomstfamiliernes forbrug end hos højindkomstfamilierne. Ifølge Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelse udgør eludgiften en dobbelt så høj andel af lavindkomstfamiliernes rådighedsbeløb som af højindkomstfamiliernes. Derfor vender elafgifter fordelingspolitisk den tunge ende nedad.

Der findes ikke umiddelbart data for, hvordan husstande med et meget højt elforbrug pr. medlem af husstanden fordeler sig på høj- og lavindkomstgrupperne. Det er dog tvivlsomt om denne sammenhæng i givet fald er så stærk, at den kan modvirke el-afgiftens generelle meget degressive egenskab.

Især en model med samme grundfradrag pr. person må formodes at *forstærke* elafgiftens degressive egenskab. Det skyldes, at lavindkomstfamilierne typisk består af relativt få personer (ofte kun en enkelt, f.eks. studerende, pensionister, enlige mødre mv.), mens højindkomstfamilierne omvendt typisk består af flere personer (familier).

Elforbruget stiger imidlertid langt fra proportionalt med antal personer i husstanden. Således er forbruget for husstande med 2 personer kun ca. 1/3 højere end i husstande med én person, jf. bilag 2.

En model med samme bundfradrag pr. person vil derfor begunstige husstande med flere personer, dvs. især højindkomstfamilierne, mens det vil ramme husstande med få personer, dvs. især lavindkomstfamilierne.

Dette fremgår også tydeligt af de fordelingsberegninger, som blev foretaget i forbindelse med et udvalgsarbejde om progressive elafgifter ("Ændring af afgiftsstrukturen for udvalgte grønne afgifter"; Energistyrelsen 2000). Konklusionen af dette arbejde var: "Overordnet viser beregningerne på kort sigt, at det primært er enlige uden børn, der oplever en indkomstilbagegang ... Det ses desuden, at specielt de enlige med lav indkomst rammes relativt hårdere. Endvidere vil par uden børn med en disponibel indkomst over 100.000 kr. få en mindre indkomstilbagegang. Øvrige husstande vil alle opleve en indkomst fremgang, som forøges jo flere voksne og/eller børn, der er i husstanden. Husstande med mere end en voksen synes således at blive favoriseret ... På lang sigt betales omlægningen af afgifterne udelukkende af enlige uden børn." (s.16-17).

For at undgå meget skæve fordelingseffekter af en bundfradragmodel, vil det derfor som minimum være nødvendigt at korrigere for antal voksne.

Det er således ikke nogen simpel opgave, at indrette en model, som laver en reel beskatning af overnormalt elforbrug. Der er således også en række andre faktorer end antal personer i husstanden, som der bør korrigeres for, hvis man skal beregne sammenlignelige normtal for husholdningernes elforbrug. I modsat fald er det ikke "overnormalt" elforbrug, som beskattes, men i virkeligheden andre særlige karakteristika ved husstanden.



Det gælder bl.a.:

- 1) Børnenes alder og delebørn
- 2) Udlejning af værelser
- 3) Opvarmningsform
- 4) Boligform
- 5) Antal boliger
- 6) Boliganvendelse
- 7) Biltype

#### Ad 1. Børnenes alder og delebørn

Det må antages, at der er stor forskel på børns energiforbrug afhængig af børnenes alder. Ligesom i børnechecken bør man derfor korrigere for børnenes alder (småbørn eller teenagere). I modsat fald risikerer den "progressive" elafgift reelt blot at virke som en afgift på teenagebørn.

Derudover vil delebørn i forbindelse med skilsmisse gøre det vanskeligt at opgøre et entydigt antal familiemedlemmer.

#### Ad 2. Udlejning af værelser

Husstandsbegrebet vil også skulle korrigeres for evt. udlejning af værelser. Lejere vil skulle indgå i opgørelsen af antal personer i husstanden. I modsat fald risikerer den "progressive" elafgift reelt blot at virke som en afgift på værelsesudlejning

#### Ad 3. Opvarmningsform

Der skal tages stilling til, hvordan det skal håndteres, såfremt boligen har elvarme? Det er jo ikke på kort sigt muligt at substituere sig ud af opvarmningsform. Et særligt bundfradrag for husstande med elvarme vil imidlertid komplicere opgørelsen af husstandens samlede bundfradrag yderligere.

I modsat fald risikerer den "progressive" elafgift reelt blot at virke som en afgift på elvarme.

Kompleksiteten øges især, hvis husstanden har flere boliger, og en af dem har elvarme. Hvordan skal bundfradraget så opgøres?

#### Ad 4. Boligform

Det vil være nødvendigt at differentiere bundfradraget efter boligform. Lejligheder har typisk flere fællesfaciliteter end huse, f.eks. i form af trappe-/gadebelysning, loftsrum/kælder, vaskekælder mv., hvorfor der kan argumenteres for, at husstande i huse bør have et højere bundfradrag end husstande i lejligheder. El-forbruget er således ca. 75 pct. højere pr. person i parcelhuse sammenlignet med lejligheder, jf. bilag 2.

I modsat fald risikerer den "progressive" elafgift reelt blot at virke som en afgift på parcelhuse.

#### Ad 5. Antal boliger

Der skal tages stilling til, hvordan bundfradraget skal opgøres, hvis en husstand har flere boliger. Har husstanden f.eks. sommerhus, og får den ikke et særligt fradrag for det-





te, vil der reelt være tale om en ekstra skat på sommerhuse. Der vil også skulle tages stilling til, hvordan det skal håndteres, hvis flere husstande går sammen om et sommerhus. Hvordan fordeles forbrug? Og hvad hvis flere forskellige netselskaber skal dele regningen? Det vil også blive et problem at håndtere, hvis en familie ejer en feriebolig i udlandet. Skal det f.eks. håndteres anderledes at have sommerhus i Danmark end i Sverige?

#### Ad 6. Boliganvendelse

Der vil også skulle tages hensyn til, om boligen også anvendes til erhverv.

I modsat fald risikerer den "progressive" elafgift reelt blot at virke som en afgift på erhvervsanvendelse.

#### Ad 7. Biltype

En progressiv elafgift vil være gift for en omlægning af bilparken fra diesel- og benzindrevne biler til hybrid og elbiler. Skal en progressiv elafgift ikke blot være en særskat på elbiler, er det også nødvendigt at korrigere husstandens bundfradrag for type af køretøj, således at der kompenseres for elbiler.

Det er dog ikke sikkert at dette er tilstrækkeligt. Det er vigtigt, at der ikke bliver forskel i elafgiften på at lade bilen om i hjemmet eller uden for hjemmet (f.eks. på en benzinstation). I et elsystem med meget vindenergi har det således afgørende betydning for elbilernes samfundsøkonomiske værdi, at de lades op om natten, hvor det øvrige elforbrug er lavt, jf. også nedenfor.

### **3. Administrative konsekvenser**

Det er i dag netselskaberne, der opkræver elafgiften. Disse vil imidlertid få en væsentlig større administrativ byrde, hvis afgiften skal indrettes med progressive elementer.

Ud over problemerne med at definere et meningsfuldt normforbrug på en retfærdig måde - jf. ovenfor - vil der være en række administrative problemer ved en progressiv elafgift.

Netselskaberne er vant til at betragte installationen, som det relevante opkrævningsobjekt, og ikke husstanden. Det vil derfor medføre problemer, hvis husstanden har flere boliger.

Skal bundfradraget gælde pr. bolig eller for husstanden samlet? Hvis det sidstnævnte er tilfældet, skal elselskabet have betydeligt flere oplysninger end i dag, og problematikken forstærkes, hvis de to eller flere boliger fordeler sig på forskellige forsyningsområder.

Hvilket selskab skal administrere husstandenes afgiftsopkrævning og hvilke(t) skal ikke?

Sidst men ikke mindst skal elselskaberne kunne håndtere, når husstanden flytter. Hvis husstanden flytter forsyningsområde/selskab, skal bundfradraget "flytte med". Det er således nødvendigt at opgøre, hvor stor en del af bundfradraget familien har brugt, når den flytter.



Problemet er ikke ubetydeligt. 10-15 pct. af husstandene flytter adresse i løbet af et kalenderår.

Ud over de administrative byrder for elselskaberne ved at skifte afregningsenhed fra installation til husstand, medfører dette også, at elselskabet får indblik i deres kunders private forhold. Her tænkes især på oplysninger om, at en voksen person fraflytter husstanden (skilsmisse), samt hvordan børnene bliver fordelt mellem forældrene.

Sådanne personfølsomme oplysninger om kunderne er ikke oplysninger el-selskaberne er interesserede i at ligge inde med, ligesom det næppe er ønskeligt for kunden at vide, at den slags informationer er tilgængelige for ens elleverandør (er jo ikke oplysninger, man i andre kundeforhold kunne drømme om at afkræve/aflevere).

En række af de nødvendige informationer forudsætter, at netselskaberne får adgang til CPR-registret. Ændringen af opgørelsesenhed fra installation til husstand vil således give elselskabet informationer, som kan bruges i forbindelse med inkassosager. Vil lovgiverne tillade dette?

Alt i alt vil modellen være relativ problematisk at administrere for elselskaberne, og der må således forventes en mærkbar stigning i antal af klager/henvendelser i relation til afregningen.

Set med elselskabernes øjne indebærer forslaget en uhensigtsmæssig sammenblanding af kunderne som hhv. skatteborgere og elforbrugere.

#### **4. Fjernaflæste el-målere**

Ønsker man at give forbrugerne incitament til at begrænse/flytte elforbruget, er et alternativ til endnu højere el-priser, at give forbrugerne bedre mulighed til at agere på de prissignaler, som allerede findes på det nordiske elmarked.

Fjernaflæste elmålere, som bl.a. gør det muligt at opgøre forbruget på timebasis, vil sandsynligvis have større effekt på el-forbruget og ikke mindst dets fordeling over døgnet end yderligere afgiftsforhøjelser.

Alene det at påvirke forbrugets fordeling over døgnet kan have væsentlige samfundsøkonomiske fordele, ikke mindst fordi den kraftigt stigende andel af vindenergi, gør det vanskeligere at koordinere elforbrug og elproduktion hen over døgnet.

Også i relation til elvarme og elbiler, vil en timebaseret elafregning være attraktiv. Ifølge Energistyrelsen er potentialet for sparet elkapacitet, som følge af fjernaflæste elmålere allerede i dag ca. 760 MW svarende til en besparelse på ca. 600 mio. kr. årligt.

Dette potentiale vil vokse mærkbart med stigende udbredelse af elbiler. Således viser en helt ny nordisk analyse af elbilers konsekvenser for elsystemet, at timebaseret afregning, som vil give incitament til at flytte opladningen til om natten, hvor det øvrige elforbrug generelt er lavt, vil have væsentlige positive effekter for elsystemet ("Millions of cars in the Nordic countries – impact on the nordic electricity system"; Nordic Energy Perspectives, oktober 2008).



## 5. Sammenfatning

Såkaldte progressive energifgifter har i praksis en række problemer.

For det første vil der ikke være nogen miljøeffekter ved at indføre progressive energifgifter i elsektoren, da elsektorens CO<sub>2</sub>-emission i dag er reguleret via EU's CO<sub>2</sub>-kvotesystem. En højere elafgift vil uanset om den er progressiv eller generel samtidig bremse en samfundsøkonomisk gunstig udvikling af elbiler.

Problematikken med el-biler understreger, hvor kompliceret det er at fastlægge en standardiseret norm for elforbruget for en husstand.

For det første skal bundfradraget som minimum differentieres efter antal personer i husstanden. Dels er der en tæt sammenhæng mellem antal personer i husstanden og familiens økonomiske status, dels aftager el-forbruget pr. person med antallet af personer i husstanden. Et standardfradrag pr. person vil derfor overkompensere husstande med mange personer. Det kan dog give problemer, at håndtere delebørn i forbindelse med skilsmisse.

For det andet, er det næppe tilstrækkeligt blot at differentiere bundfradraget efter antal personer. Især hvad angår børn i husstanden, bør der også differentieres efter børnenes alder, da der er væsentlig forskel på småbørns og teenagebørns elforbrug.

For det tredje skal der tages stilling til, om bundfradraget skal differentieres efter antal boliger. Hvis ikke bliver der i praksis reelt tale om en ekstra skat på fritidshuse.

For det fjerde skal det overvejes, om der i bundfradraget skal kompenseres for elvarme. Hvis ikke bliver der reelt tale om en ekstraskat på elvarme.

For det femte bør der differentieres efter boligform (hus/lejlighed), da standardforbruget er væsentlig lavere i etagebyggeri end i huse. Hvis ikke bliver der reelt tale om en ekstra afgift på huse.

For det sjette vil det give store problemer at administrere, hvis flere familier deler et sommerhus eller hvis en familie har feriebolig i udlandet (f.eks. Sverige).

For det syvende skal det håndteres, hvis der er udlejning af værelser i beboelsen, eller hvis der drives erhverv fra boligen.

Sidst men ikke mindst vil der være tale om betydelige ekstra administrative omkostninger set med elselskabernes øjne. It-systemerne skal omlægges fra at håndtere installationen som betalingsenhed til husstanden. Flytninger midt i perioden giver ekstra problemer.

Energiselskaberne vil utvivlsomt få et væsentlig stigende antal henvendelser om regningen. Sidst men ikke mindst vil energiselskaberne ufrivilligt komme i besiddelse af private personfølsomme oplysninger om kunden, især i relation til skilsmisser og delebørn.



## Bilag 1. EU's CO<sub>2</sub>-kvotesystem

Siden 2005 har kraftværkernes og storindustriens CO<sub>2</sub>-emission været reguleret gennem EU's CO<sub>2</sub>-kvotesystem. Systemet betyder, at den samlede CO<sub>2</sub>-emission for de kvoteomfattede sektorer fastlægges på EU-niveau, og at virksomhederne skal købe CO<sub>2</sub>-kvoter svarende til deres udslip. Virksomhederne kan frit handle kvoter indenfor EU's grænser. Der er således ikke længere nationale CO<sub>2</sub>-mål for de kvoteomfattede sektorer.

Kvotesystemet indebærer, at nationale CO<sub>2</sub>-reduktioner i de kvoteomfattede sektorer, f.eks. som følge af højere energifgifter, ikke vil påvirke den samlede CO<sub>2</sub>-emission i EU. Således vil mindre CO<sub>2</sub>-udslip fra et dansk kraftværk betyde, at kraftværket får et overskud af CO<sub>2</sub>-kvoter. De overskydende kvoter udbydes på den fælleseuropæiske CO<sub>2</sub>-kvotebørs, og vil derfor påvirke kvoteprisen i nedadgående retning. De overskydende kvoter kan købes af et andet europæisk kraftværk – f.eks. et østeuropæisk – som dermed får mulighed for at øge el-produktionen.

Der er således en klar arbejdsdeling mellem politikere og virksomhederne i de kvoteomfattede sektorer. Politikerne fastlægger loftet for den samlede CO<sub>2</sub>-emission, mens kraftværkerne og storindustrien selv – via kvotehandel på CO<sub>2</sub>-børsen – fordeler CO<sub>2</sub>-reduktionerne mellem sig.

Dermed sikrer CO<sub>2</sub>-kvotesystemet, at kraftværkerne og storindustriens CO<sub>2</sub>-reduktion sker på den billigste måde, idet virksomhederne vil vælge at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen, hvis reduktionsomkostningerne er lavere end CO<sub>2</sub>-kvoteprisen.

### De ikke-kvoteomfattede sektorer

Udslippet i de ikke-kvoteomfattede sektorer omfatter brændselsforbruget i energilette virksomheder, forbruget af olie og naturgas til opvarmning af boliger og offentlige institutioner, transportsektorens forbrug af benzin og diesel samt landbrugets udslip af metan og lattergas fra den animalske produktion og gødsningen.

I modsætning til de kvoteomfattede sektorer har Danmark en *national forpligtigelse* til at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen fra de ikke-kvoteomfattede sektorer. Nationale reduktions-tiltag bør derfor ud fra en miljøsynsvinkel fokusere på CO<sub>2</sub>-udslippet i de ikke-kvoteomfattede sektorer.



## Bilag 2. Standard elforbrug opdelt på antal beboere og boligform

