



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

1. november 2011

Til skatte-, miljø-, transport- og klimaministre samt skatte-, miljø-, transport samt klima-, energi- & bygningsudvalget

Grønne skatteomlægninger på kort sigt

I Det Økologiske Råd (DØR) er vi meget glade for, at regeringsgrundlaget udtrykker (s. 15), at ”vi skal bruge vores skattesystem effektivt til at fremme en sund og grøn udvikling”, og (s. 27) ”En omlægning af skatter og afgifter skal sikre, at der skabes de rette incitamenter til at tænke og handle grønt”. Vi konstaterer, at regeringen vil fremlægge en begrænset afgiftspakke til ikrafttræden i foråret 2012 på i alt ca. 5 mia. kr med

- Forhøjelse af tobaks-, fedt-, øl-, vin- og sukkerafgifter
- ”afgift på luftforurening” – vi erfarer, at der i praksis foreslås forhøjelse af kvælstofoxid (NOx)-afgift på industri og kraftværker

Herudover varsler regeringen til snarlig gennemførelse:

- Omlægning af registreringsafgift – før valget foreslog flere af partierne at hæve ”straf” og ”belønning” fra hhv. 1.000 og 4.000 kr/km, som biler kører hhv. under og over 16 km/l for benzin- og 18 km/l for dieselmotorer – til 6.000 både over og under skæringspunkterne. Socialdemokraterne foreslog derimod efter valget en fordobling af registreringsafgiften for ikke-A-mærkede biler – men dette blev afvist af skatteministeren. I DØR finder vi da også den først foreslåede glidende ordning mest brugbar.
- Km-afgift på lastbiler, som allerede blev vedtaget i trafikforliget i januar 2009 til gennemførelse i 2011, men som siden blev udsat af VK-regeringen.
- Betalingsring omkring København
- Forhøjelse af pesticidafgift
- Som led i det kommende energiforlig foreslår regeringen – ligesom den tidligere regering – en ”forsyningssikkerhedsafgift”, som udover fossile brændsler også vil omfatte biomasse.

Det Økologiske Råd foreslår

DØR ønsker en omfattende grøn skattereform, men erkender at dette ikke gennemføres, inden den kommende skattekommission har arbejdet. Vi skal derfor blot foreslå få punkter, som ligger i forlængelse af eksisterende skatter eller inden for eller op af det, som er med i regeringsgrundlaget:

1. Afgifter på luftforurening: NOx-afgift udvides til også at omfatte NOx fra transport – samt partikler. Derfor foreslår vi også højere afgift på dieselmotorer uden (lukket) filter.
2. Forhøjelse af ftalat-afgiften
3. Forsyningssikkerhedsafgiften, som bl.a. vil medføre højere afgift på fyringsolie og naturgas til individuelle fyr, skal være af en mærkbar størrelse. Afgiften kan kombineres med en tidsbestemt, prisafhængig elafgift



4. Biomasseafgiften skal også omfatte private brændeovne. Men afgiften bør lægges på ovnene, ikke på brændet. Dels giver det mulighed for at fremme de mest miljøvenlige ovne, dels undgår man at friste brugere til at fyre med affald i stedet for rent træ.

Herudover støtter vi forhøjelse af pesticidafgift, betalingsring, kørselsafgift på lastbiler samt omlægning af registreringsafgift, efter model 1 ovenfor (de 6.000 kr/km). Dog foreslår vi en modifikation, så "belønningen" på de 4.000 kr pr. km, som bilen kører mere end henholdsvis 16 og 18 km/l, fastholdes som i dag, mens "straffen" for de, der kører mindre end hhv. 16 og 18 km/l øges fra 1.000 til 6.000 kr. Det foreslår vi, dels for at udligne det provenutab for staten, som ellers ville komme som følge af det lavere benzin- og dieselforbrug¹, dels for at undgå en kraftig stigning i det totale bilsalg ved at gøre brændstoføkonomiske biler meget billigere². Samtidig bør knæpunkterne øges, f.eks. til 18 km/l for benzin og 20 km/l for dieselmotorer. Vi foreslår desuden en særlig lempelse for de bedste plug-in hybrid biler, dvs. dem med den længste rækkevidde på batteriet³. Vi foreslår fortsættelse af afgiftsfritagelsen for elbiler udover 2015 - ikke permanent, men indtil der er 100.000 på vejene.

Ad 1) NOx-afgift kan lægges på bilerne, afhængig af deres Euro-norm, og om det er benzin eller diesel, person-, vare- eller lastbil. Vi foreslår f.eks. 5 satser for personbiler, med 1 som den laveste⁴:

1. NOx under 100 mg/km: alle Euro 6 biler samt Euro 4 og 5 benzin
2. 100-200: Euro 5 diesel, Euro 3 benzin
3. 200-400; Euro 4 diesel
4. 400-800: Euro 3 diesel, euro 2 benzin m.v.
5. Over 800: de ældste biler

Hvis biler får eftermonteret SCR-katalysator og partikelfilter, bliver de automatisk opgraderet til en højere Euro-norm.

Der skal så opstilles tilsvarende klasser for varebiler og de tunge køretøjer.

For at holde systemet nogenlunde enkelt, tildeles afgiften udelukkende efter Euronorm, uafhængigt af hvor langt der køres i bilerne – svarende til hvordan man i dag betaler grøn ejerafgift. Vi er klar over, at ikke alle bilister har mulighed for at sænke NOx-udslip på deres bil. På tunge køretøjer kan man eftermontere de såkaldte SCR-katalysatorer, men det kan man i dag ikke på personbiler. Men ejere af ældre biler har mulighed for at skrotte disse til fordel for en mindre forurenende. Afgiften vil altså til dels være adfærdssædende og til dels blot udtryk for et "forurenere-betaler-princip". Man kunne indvende, at NOx-problemet med NOx skal løses ved miljøzoner i byerne – og her konstaterer vi med glæde, at regeringsgrundlaget varsler, at bykommunerne skal have større mulighed for at bekæmpe luftforurening ved hjælp af miljøzoneregler. Men netop fordi man i dag ikke kan eftermontere SCR-katalysatorer på personbiler, anser vi det ikke for realistisk, at man vil forbyde biler uden disse at køre ind i de store byer.

¹ Dette er helt parallelt til VK-regeringens energiudslip fra foråret, hvor man foreslog generelle forhøjelser af afgiftssatser for at modvirke det provenutab, som ville komme som følge af energibesparelser

² Vi så allerede efter omlægningen i 2007 en betydelig stigning i bilsalget, med vægt på de brændstoføkonomiske biler, som blev billigere

³ Vi sendte sidste år dette brev til Folketinget:

http://www.ecocouncil.dk/index.php?option=com_content&view=article&id=1370:vedr-forslag-til-afgiftslempelse-for-plug-in-hybrid-biler&catid=33:trafik-og-luft&Itemid=93.

⁴ Disse intervaller er blot et foreløbigt bud. De bygger på de officielle grænser for NOx-udslip i Euro-normerne. Erfaringerne viser, at de faktiske udslip er betydeligt højere, men her tager vi udgangspunkt i de målte værdier efter EU's kørecykler, som er indbygget i Euronormerne.



Partikler: VK-regeringen indførte en afgift på 1.000 kr/år på dieslbiler uden partikelfilter. Men der skelnes ikke mellem de lukkede filter, som faktisk virker, også på ultrafine partikler, og åbne filtre, som har meget ringe effekt på disse. Desuden er de 1.000 kr for lidt, endda til at motivere til montering af åbne filtre, hvorfor langt de fleste bilister vælger blot at betale. Afgiften skal hæves betydeligt for at få bilisterne til at montere lukkede filtre, som koster ca. 15.000 kr, mens de åbne koster ca. 8.000 kr.

Ad 2) Ftalat-afgiften var meget virksom, da den blev indført – til at fremme f.eks. ftalatfri kabler, som gik fra en meget lille markedsandel til at dække over halvdelen af markedet. Men den er ikke høj nok til at gøre f.eks. ftalatfri medicinsk udstyr konkurrencedygtigt- og netop udstyr som blodposer og –slinger samt neonatalt udstyr udgør nogle af de mest sundhedsfarlige anvendelser af ftalater, fordi man kan overføre ftalater direkte til menneskers, herunder nyfødtes, blod. Afgiften bør mindst fordobles. Den har siden den blev indført i år 2000 udgjort 7 kr/kg. Hvis den var blevet indexreguleret, ville den i dag have været på 8,84 kr/kg. Vi foreslår, at den øges til det dobbelte heraf, dvs. 17,70 kr/kg. Evt. kunne man differentiere den, som det blev diskuteret i 2006 - <http://www.ft.dk/Search.aspx?tab=3&btn=1&q=bilag+343&samling=20051&udvalgsomraade=MIU%20CMPU&dokumenttyper=ad>. Det fremgår, at man overvejede en højere afgift på de 3 ftalater DEHP, DBP og BBP, som anses for farligst.

Ad 3) forsyningssikkerhedsafgift m.v.:

Vi foreslår, at el-afgiften omlægges totalt, så den bliver tidsafhængig og afhængig af den aktuelle pris på den strøm der leveres. Dermed kommer den til at afspejle, hvilket værk, der danner den marginale pris i markedet, og dermed hvilket brændsel der faktisk bruges. Denne pris er netop lav for vindbaseret el og høj for f.eks. el fra kulkraftværker⁵. Man kan ikke direkte pålægge el en afgift efter medgået brændsel, men man kan opnå det samme ved en sådan tids- og prisafhængig afgift⁶. Hermed vil vi samtidig sænke beskatningen for det forbrug, som i praksis øger fleksibiliteten i energisystemet ved at anvende el, når pris og beskatning er lav, og straffe dem, som anvender el, når den er dyr højt beskattet og ofte produceret på kulkondens⁷. På varmesiden skal afgiften indrettes, så man hæver afgiften på olie og naturgas til individuel opvarmning og dermed fremmer fjernvarme og skift til varmepumper. Derimod må afgiften ikke ramme de decentrale naturgasfyrede kraftvarmeverker, som er et vigtigt led i energisystemet – til afbalancering af vindkraften. Samtidig skal de bevares mhp. at de senere kan forsynes med biogas, når denne er udbygget.

Ad 4) Biomasse: DØR har allerede tidligere fremsat konkret forslag til en afgift, differentieret efter by og land. Forslaget tager højde for, dels at brændeovne ingen positiv CO₂-effekt har i

⁵ Det skyldes, at det ikke kan betale sig for vindmøllejerne at stoppe vindmøllerne, selv om der er meget el udbudt. Når el-prisen er meget lav, er der kun vind (og evt. norsk vandkraft) i systemet, og så vil en brændselsbeskatning være lav. Prisen bliver højere, når det er kul og gaskraft på kraftvarme, som er prissættende. Og når det er kondensproduktion, som sætter prisen, er prisen rigtig høj, og så vil brændselsbeskatningen være høj. Den pris vi taler om her må ikke forveksles med elafregningsprisen, som inkluderer PSO-afgift og tilskud, og hvor el fra vindkraft kan være dyrere end el fra kulkraft.

⁶ Dette forslag er udviklet af EA-energianalyse og fremlagt på Dansk Fjernvarmes årsmøde d. 28.10.2011. EA delte her forsyningssikkerhedsafgiften op, så de på varmesiden også foreslog en ”provenuafgift”, som er ens for alle brændsler, og som dels skal sikre et provenu svarende til det hidtidige, dels sikre motivationen til besparelser uanset opvarmningsform. Det skal bemærkes, at en sådan tidsafhængig afgift *ikke* behøver at afvente, at vi alle får tidsafhængige (fjernaflæste) målere. Sådanne findes allerede hos storforbrugere, og de kan installeres efterhånden, specielt hos forbrugere med varmepumpe eller elbil.

⁷ Kondensdrift er når et kraftværk ikke udnytter sin spildvarme – i så fald har det kun en virkningsgrad på ca. 50%



fjernvarmeområder (som udgør langt hovedparten af byzone-områderne), dels at man hermed motiverer til udskiftning af de meget forurenende ældre brændeovne, se

http://www.ecocouncil.dk/index.php?option=com_content&view=article&id=1537:pressemeddelelse-afgift-pa-braendefyring-skal-sikre-ren-luft-i-villaomrader&catid=33:trafik-og-luft&Itemid=93.

	Byzone, kr/år	Landzone, kr/år
Svanemærkede brændeovne og –kedler, masseovne	4.000	0
Ikke-svanemærkede ovne og kedler	8.000	4.000

Christian Ege, sekretariatsleder
Det Økologiske Råd