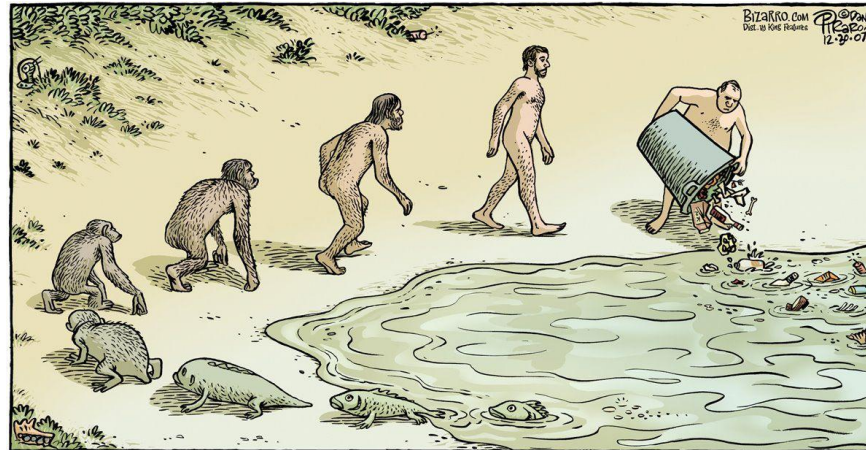


Miljø og Økonomi 2013

- I. Energipolitik- og klimapolitik
- II. Bilbeskatning, ulykker og miljø
- III. Affald

Affald



Affald

- Nødvendigt med system for indsamling, sortering og håndtering af praktisk talt alt affald, principielt med “korrekte” priser, der afspejler direkte og eksterne omkostninger differentieret efter affaldstype og -mængde
- Problem med uautoriseret bortskaffelse/sortering
- Fungerer alligevel for store virksomheders affald
- For husholdningers og små virksomheders affald
 - Faste eller kun let mængdedifferentierede gebyrer tilrådes
 - Let tilgængelige faciliteter for sortering, genanvendelse og bortskaffelse tilrådes

Affald

- Regulering af vareproducenter
 - Producentansvarsordninger kan være enkel løsning
 - Pant på bærbare batterier og småt elektronik bør overvejes
 - Vægtbaseret emballageafgift uhensigtsmæssigt konstrueret og sandsynligvis for høj
- Organisering
 - Selskabsgørelse af forbrændings- og deponianlæg
 - Ophævelse af hvile-i-sig-selv-princippet
 - Evt. privatisering af anlæg til forbrænding
 - Øget konkurrenceudsættelse af forbrændingsegnet affald, herunder ophævelse af kommunal anvisningsret

Energi- og klimapolitik



Prisen på CO₂-kvoter

Er meget lav kvotepris et problem for systemet?



EU's kvotesystemet er effektivt

- Overholdes afleveringspligten?
- JA – og dermed er kvoteloftet effektivt
- Reduktionerne foretages omkostningseffektivt blandt kvoteomfattede virksomheder
- Lav pris betyder, at målsætninger nås ved lave omkostninger
- Fravær af incitament til investeringer og udvikling? Ja, men ikke nødvendige for de aktuelle målsætninger
- Systemet fungerer - også som godt eksempel
- Katastrofalt hvis den nuværende lave kvotepris fører til systemets opløsning

Årsager til lav kvotepris

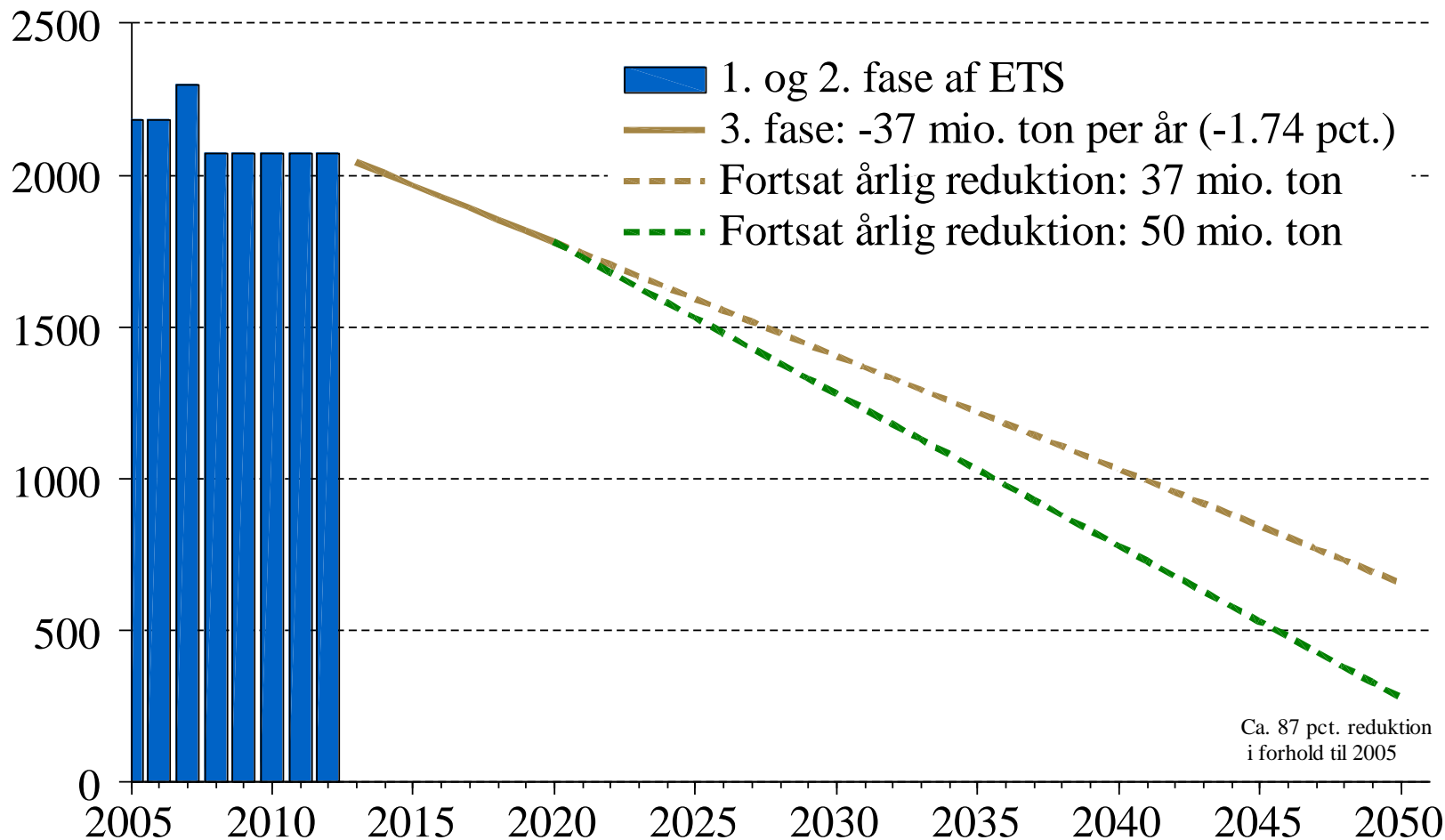
- Den økonomiske krise
- Politiske indgreb i kvotemarkedet
 - EU-målsætninger og –politik om VE og energibesparelser
 - Nationale målsætninger og tiltag som griber ind i kvotemarkedet
- Manglende tro på fortsat eksistens: Troværdighedsproblem
 - Lav pris på trods af mulighed for at spare kvoter op tyder på dette
 - Usikkerhed om mål og midler i EU's fremtidige klimapolitik
 - Behov for handlinger her og nu, der signalerer, at EU og medlemsstater er dedikerede på systemets fortsatte eksistens

Anbefalinger om kvotesystemet

- EU ETS bør udvides med sælgere/distributører af fossile brændsler: Skal aflevere kvoter ved salg til ikke allerede omfattet virksomhed
- Vil gøre EU's samlede klimapolitik mere effektiv: Inddrager erhverv, transport og boliger – samme CO₂-pris overalt
- CO₂-told: Lad EU's ydre toldmur afspejle CO₂-indhold
- Sammenføj på sigt med systemer i Australien, USA, Kina mv.
- Meld ud om fjerde fase nu med kvoteloft frem til 2028 afstemt med EU's målsætninger (80-95 pct. reduktion i 2050 ift. 1990)
- Udtagelse af kvoter her og nu anbefales for at styrke troværdigheden
- Begræns mulighederne for CDM-kreditter

Kvoteloft, EU ETS, 2005-2050

Mio. ton CO₂-ækvivalenter



Ca. 87 pct. reduktion
i forhold til 2005

Dansk energi- og klimapolitik

- Givet EU ETS bør øvrig politik fokusere på ikke-kvotesektor
 - Behov for yderligere indsats i ikke-kvotesektor for at nå målet om en reduktion på 20 pct. i 2020
 - En indsats, der vedrører kvotesektoren, fører blot til lavere CO₂-priser og ingen klimaeffekt – gælder både i EU og DK
 - DK må overholde EU-forpligtelser om VE og energi-besparelser, selv når disse er problematiske (griber ind i kvotesektor)
- Problematiske rent danske mål og tiltag
 - 50 pct. vind *i elforbrug* i 2020
 - 40 pct. reduktion af *samlede* drivhusgasudledninger i 2020 ift. 1990
 - 100 pct. VE *i el- og varmesektor* i 2035
 - 30 pct. VE i endeligt energiforbrug i 2020 (EU-krav er kun 20 pct.); selv det danske mål forventes overopfyldt
 - Meget høje energisparemål

Forsyningssikkerhed

- Satsning på VE skærmer ikke mod prisstigninger eller prisudsving på energi
 - Højere priser på olie, gas og kul vil føre til højere priser på biobrændsler og elektricitet
 - Dansk energiforsyning baseret på VE vil derfor ikke sikre forbrugere og virksomheder lave eller stabile priser på energi
- Tilstrækkelige forsyninger ved stabile priser fremmes af:
 - Brug af markeder med mange udbydere
 - Flexibilitet og veludbyggede internationale transmissionslinjer
 - Ikke gennem ensidig satsning på udvalgte VE-teknologier eller ved selvforsyning

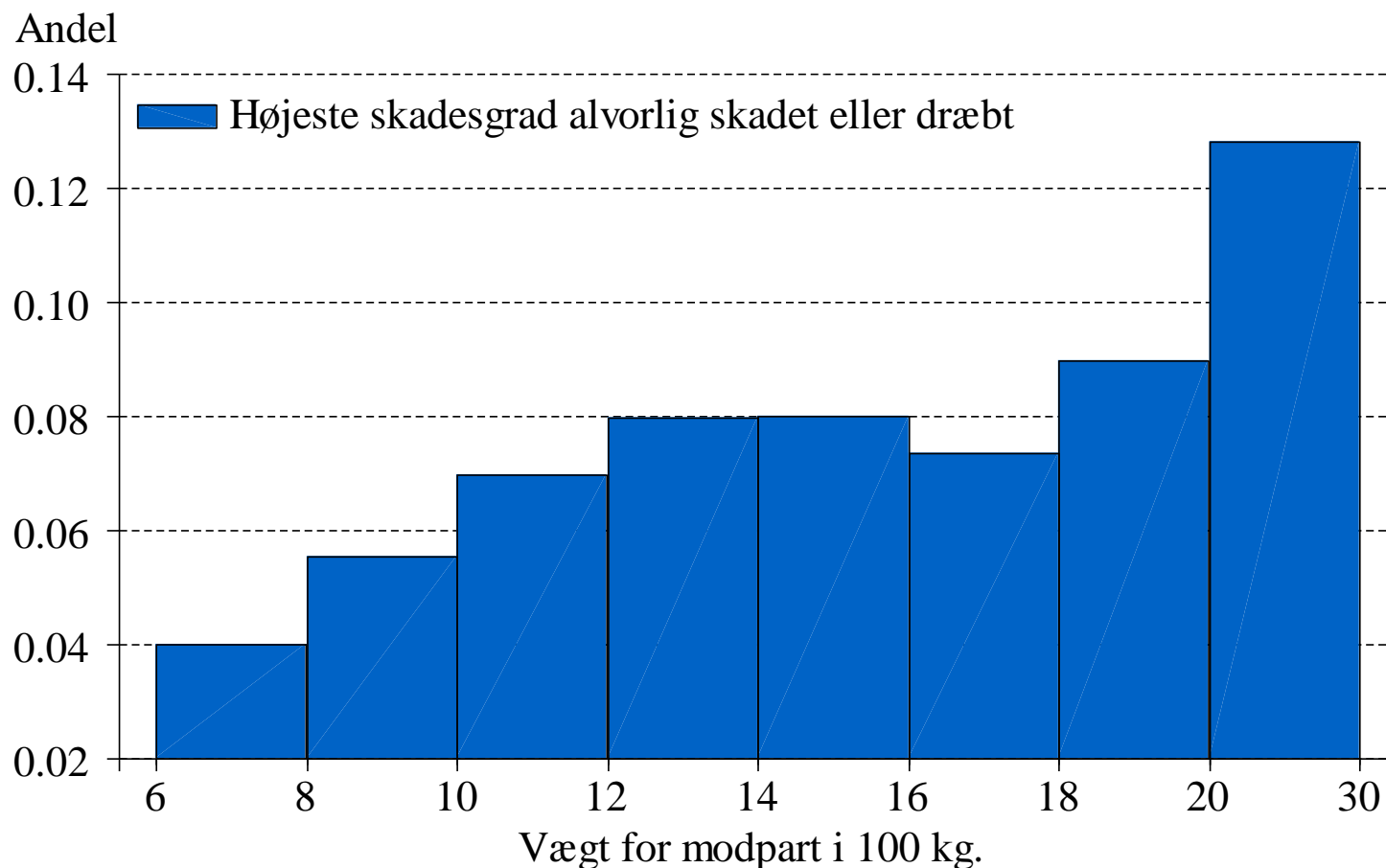
Bilbeskatning, ulykker og miljø



Bilafgifter – hvorfor og hvordan

- Et velfungerende transportsystem er centralt for samfundet
- Men negative eksterne effekter
 - Trængsel, ulykker, CO₂, støj, luftforurening og slitage
- Bilbeskatning bør afspejle de negative, eksterne effekter
 - CO₂ → Brændstofafgifter
 - Trængsel, ulykker, støj, luftforurening og slitage → Kørselsafgifter, differentierede efter egenskaber ved bil og helst også ved tid og sted
 - Registrerings- og ejerafgifter er langt mindre egnede til at modvirke negative effekter og mindre egnede end andre skatter til at skaffe provenu

Sammenhæng mellem bilvægt og ulykker



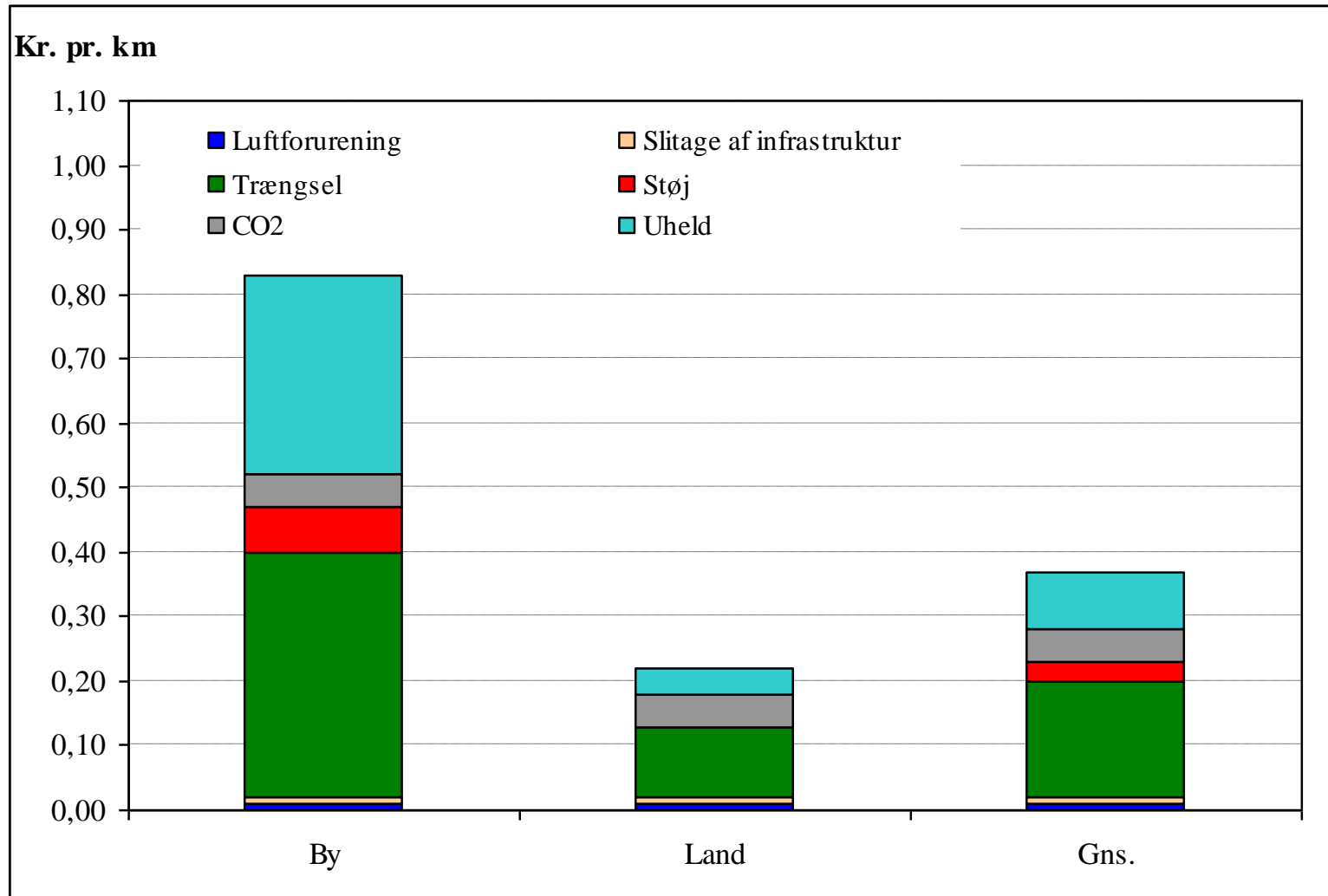
Risiko for at fører/passager i personbil med vægt 1-1,2 tons bliver dræbt/alvorligt skadet ved sammenstød med anden personbil (modpart) af given vægt

Vægt af personbil og ulykkesomkostning

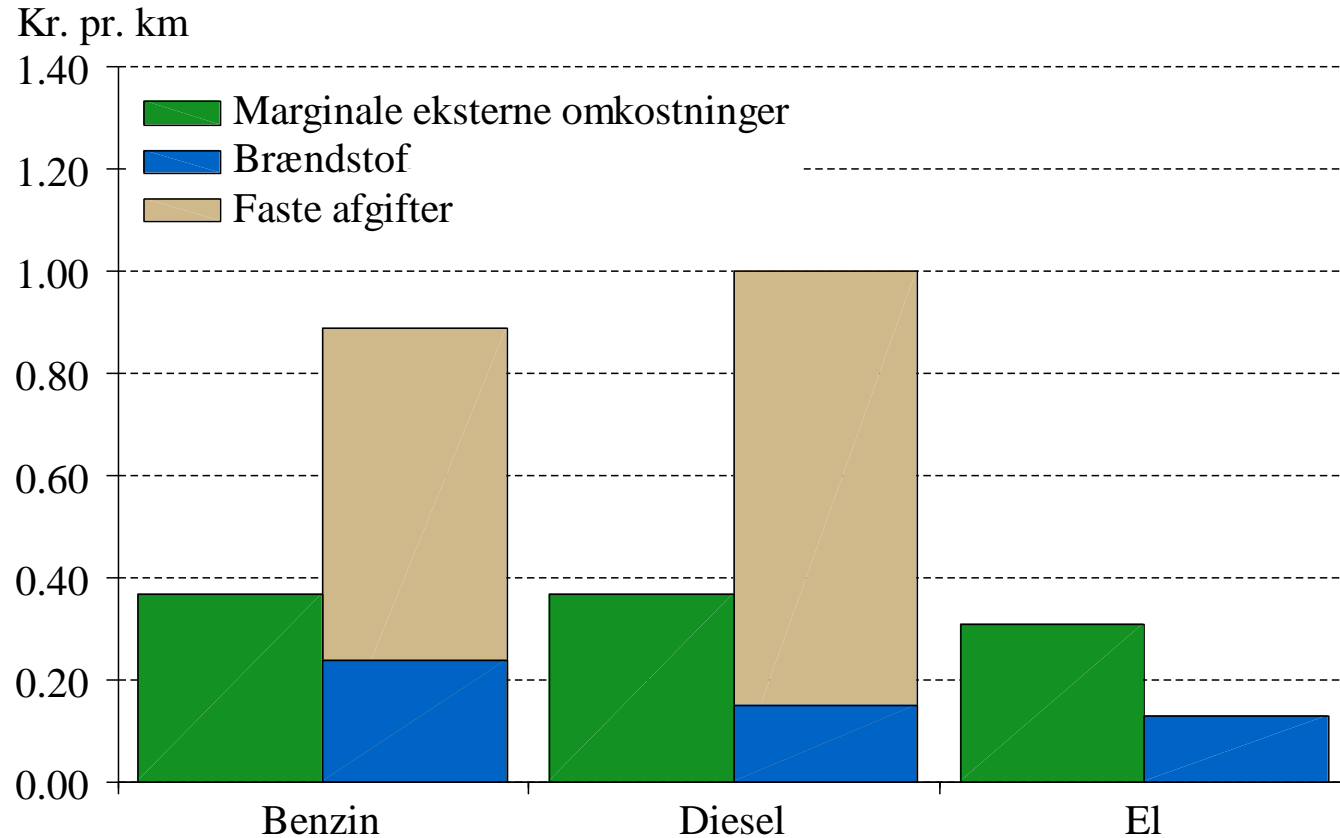
	kr. pr. km
Lille personbil (750 kg)	0,07
Mellemstørrelse (1.250 kg)	0,09
Stor personbil (1.750 kg)	0,11

Persontrafikkens omkostninger

Opdaterede marginale eksterne omkostninger for benzindrevet personbil



Eksterne omkostninger og nuværende beskatning



CO₂ er markant overbeskattet

Baseret på en gennemsnitsbil

Bidrag fra CO ₂ afgift	160 kr/ton	(0,02 kr/km)
Bidrag fra registreringsafgift	2.500 kr/ton	(0,34 kr/km)
Bidrag fra grøn ejerafgift	2.250 kr/ton	(0,29 kr/km)
I alt	4.910 kr/ton	(0,65 kr/km)
Sammenligning:		
CO ₂ pris ift. DKs forpligtigelser	350 kr/ton	(0,05 kr/km)

Omlægning af bilafgifterne

- Der bør indføres kørselsafgifter
 - På kort sigt simple kørselsafgifter baseret på km-aflæsninger
 - Bør differentieres efter bilernes vægt og evt. andre egenskaber
 - På længere sigt bør også differentieres efter tid og sted (GPS)
- Regulering af CO₂ alene via afgifter på brændsel
 - CO₂-afhængighed i ejer- og registreringsafgift ikke velbegrundede
- Registrerings- og ejerafgifter
 - Nuværende registreringsafgift bør afskaffes
 - Evt. fortsat ejerafgifter, hvis omlægning skal være provenuneutral indenfor bilbeskatningen
 - Ejerafgift bedre end registreringsafgift

Finansiering og mulig kompensation

- Afskaffelse af registreringsafgift finansieres delvist ved kørselsafgifter
- Resterende provenu bør hentes ved højere skat på arbejdsindkomst eller generelt forbrug
 - Mindsker *ikke* arbejdsudbuddet, men ophæver forvriddinger af det private forbrug
 - Hvis provenuneutralitet indenfor bilbeskatning: Højere ejerafgifter
- Afgiftsoplægning vil give nuværende bilejere et kapitaltab og lavere bilpriser for nye købere
 - Nuværende bilejere kan kompenseres ved tilbagebetaling af ikke afskrevet registreringsafgift. Bør ikke knyttes til konto for kørselsafgifter