

Økonomi og Miljø, 2018

Fremlagt på møde i Det Miljøøkonomiske Råd
Tirsdag d. 27. februar 2019

De Økonomiske Råd 

Ikke-kvotesektoren frem mod 2030

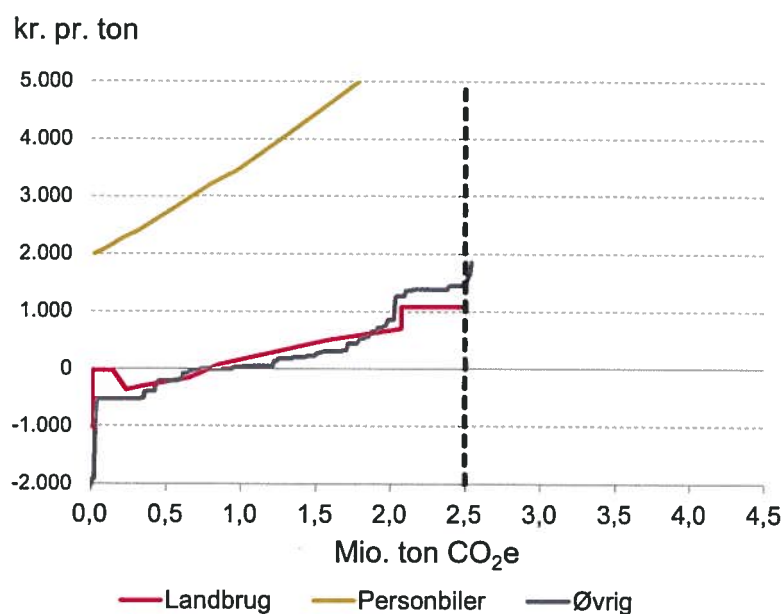
CO₂e-reduktion på 39 pct. i forhold til emissionsniveau i 2005

- Samfundsøkonomisk gevinst ved at reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 på ca. 380 mio. kr. pr. år
 - Gevinsten afspejler afledte miljøgevinster ud over CO₂e
 - Gevinst forudsætter, at det er de rigtige sektorer, som bidrager
- Dyrt at reducere udledningen af CO₂ fra personbiler
 - Personbiler allerede højt beskattet i forvejen
- Billigt at reducere udledning af CO₂e fra landbruget
 - Afledte miljøgevinster (f.eks. kvælstof og ammoniak)
 - I dag ingen direkte regulering af CO₂e fra landbruget
 - Omkostning ved fortsat at friholde landbruget fra regulering (310 mio. kr. pr. år)

Ikke-kvotesektoren frem mod 2030

CO₂e-reduktion på 39 pct. i forhold til emissionsniveau i 2005

Samfundsøkonomisk omkostning pr. ton CO₂e-reduktion i 2030



Landbrugets udledning af drivhusgasser

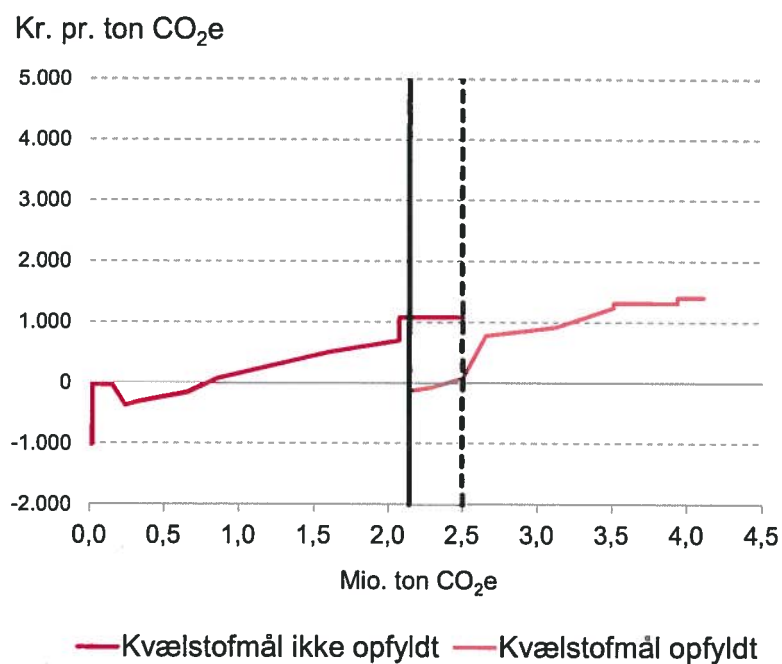
Forslag til regulering af landbrugets udledning

- Afgift på beregnet CO₂e-udledning fra landbrugsaktiviteter, som medfører udledning af drivhusgasser:
 - Afgifter på dyr, kunstgødning og forskellige afgrøder
 - Afgifter skal afspejle udledning af CO₂e
- Kræver ikke nødvendigvis flere oplysninger fra bedrifterne end i dag
 - CO₂-afgiften kan relativt enkelt kombineres med afgifter på beregnet udledning af anden forurening som f.eks. ammoniak og kvælstof
- Reduktion i landbrugets udledning af drivhusgasser, hvis kvælstof reduceres i henhold til EU's vandrammedirektiv
 - Fjerner 2 ud af 11 mio. ton CO₂e fra landbruget i 2030
 - Reducerer behov for yderligere regulering af drivhusgasser i ikke-kvotesektor

Landbrugets udledning af drivhusgasser

Kvælstofregulering afgørende for omkostningerne

**Samfundsøkonomisk CO₂e-reduktionsomkostning i 2030
afhængig af opnåelse af 2027 mål for kvælstof**



De Økonomiske Råd

Personbiler og CO₂

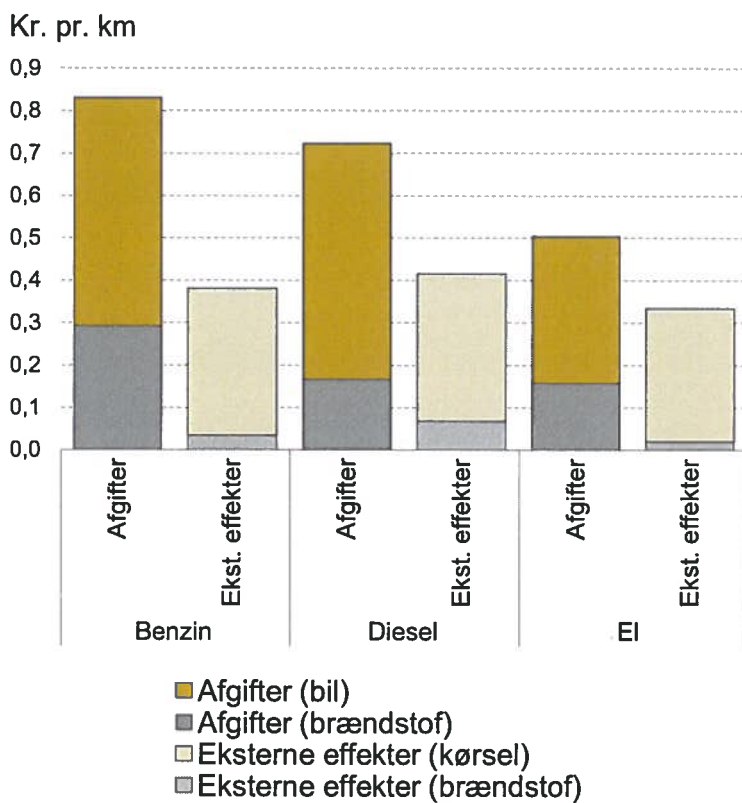
Nuværende beskatning for høj og ikke målrettet miljøeffekter

- Tredobbelt CO₂-beskatning på biler
 - Afgift på benzin og diesel (+)
 - Differentiering af registreringsafgift (÷)
 - Differentiering af ejerafgift (÷)
- Største miljøproblemer fra biler er trængsel, ulykker og støj
 - I mindre grad CO₂
- Beskatning af personbiler bør sænkes og omlægges
 - Kørselsafgifter i stedet for registrerings- og ejerafgifter
 - Brændstofafgifter bør reduceres

Personbiler og CO₂

Nuværende beskatning for høj og ikke målrettet miljøeffekter

Beskatning og eksterne omkostninger pr. km



Nationalt mål om VE-andel på 50 pct. i 2030

Er et selvvalgt delmål for VE-andel fornuftigt?

- Hvis langsigtet mål er et lavemissionssamfund bør delmål også være på emissionsniveauer
 - Mål for VE-andel *skævt* (f.eks indgår landbruget ikke og VE-mål sikrer ikke, at udledningen af drivhusgasser reduceres)
 - Dyrere at mindske udledning af drivhusgasser via mål for VE-andel (og energisparremål)
- Delmål på vej til 2050
 - Vanskeligt at sætte omkostningseffektivt
 - Bør være fleksibelt
- Hvis mål for VE-andel fastholdes:
 - Bør opfattes som pejlemærke
 - Politik bør tilrettelægges efter omkostningseffektiv reduktion af drivhusgasudledningen

Kvotesektoren frem mod 2030

Ny aftale om 4. fase af EU's CO₂-kvotesystem

- Ny aftale fra november 2017 ændrer på EU's CO₂-kvotesystem
 - Kvoter fjernes permanent, når kvoteoverskuddet bliver stort
 - Mindsker CO₂-udledning i kvotesektor i hele EU med 4-16 pct. på langt sigt
 - Øger kvotepris med ca. 9 pct.
- Ændrer effekt af nationale tiltag i kvotesektoren:
 - *Før ny aftale*: Ingen langsigtet effekt af f.eks. VE støtte og 100% effekt af kvoteannullering
 - *Efter ny aftale*: Langsigtet effekt af både VE støtte og kvoteannullering (men ikke fuld effekt)
 - Kvoteannullering gennem fleksibilitetsmekanismen har mere end 100% effekt
- Ny aftale gør kvotesystemet mere komplekst
 - Usikker effekt af nationale tiltag (VE, kvoteannullering m.v.)
 - Usikker effekt af overflytning til kvotesektor (elbiler i stedet for benzinbiler øger udledning i kvotesektoren i EU)