

Folketingets Finansudvalg  
 Christiansborg

30. april 2019

## Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 57 (Alm. del) af 11. oktober 2018

### Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne af Alternativets Klimaplan 2030, herunder betydningen for de offentlige finanser?

### Svar

Af *tabel 1 nedenfor* fremgår en vurdering af Alternativets "Klimaplan 2030" for de offentlige finanser, hvor det vurderes muligt. Der er indhentet bidrag fra Skatteministeriet, Miljø- og Fødevarerministeriet, Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, Udenrigsministeriet, Transportministeriet og Justitsministeriet.

Tabel 1	
Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030	
Forslag	Vurdering
<b>1 Klimavenlig transport</b>	
1a Salget af nye fossile biler skal forbydes i 2025	Der henvises til svar på FIU 511 af 23. august 2018.
1b Lempelser i registreringsafgiften på benzín- og dieselbiler skal tilbagerulles over en kort årrække	Aftalen om <i>Omlægning af bilafgifter</i> indebærer en større omlægning af registreringsafgiften, herunder nedsættelse af den laveste sats, forhøjelse af kilometergrænser for fradrag for god brændstøfekonomi, afskaffelse af fradrag for lovpligtigsikkerhedsudstyr mv. Derudover indebærer aftalen en forhøjelse og modernisering af den grønne ejerafgift, en stramning af afgiftsreglerne vedrørende leasing af biler, en gradvis forhøjelse af reparationsgrænsen fra 2019 og en nedsættelse af registreringsafgiften for autocampere.  De statsfinansielle konsekvenser af en tilbagerulning af initiativerne i aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 1,4 mia. kr. i 2019 faldende til ca. 1 mia. kr. i 2025. Efter tilbageløb og adfærd skønnes merprovenuet at udgøre ca. 0,6 mia. kr. i 2019 faldende til ca. 0,3 mia. kr. i 2025.
1c Prisen på kollektiv transport skal sænkes med 30 pct. over fire år	Der henvises til svar på TRU 473 af 21. august 2017.
1d Fremme af biogas i tung transport	Afgifterne af natur- og biogas og dieselolie er sidestillede henset til energiindholdet i brændstoffet. En nedsættelse af afgiften for biogas vil dermed medføre, at biogas til transport vil være lavere beskattet end diesel.  Hvis der indføres en lavere afgift på biogas til transport, vil det isoleret set medføre et statsligt mindreprovenu.  Det bemærkes, at udbredelsen af biogas understøttes af betydelige tilskud, når den tilføres gasnettet.
1e Forsøg med roadpricing	Der henvises til svar på FIU (alm. del) nr. 90 af 3. november 2016.
1f Fjern afgiften på el- og brintbiler	Der henvises til svar på FIU 493 af 23. august 2018 fsva. forslaget om at fjerne afgiften på elbiler. Der blev i 2018 indregistreret 6 brintbiler, hvorfor en afgiftsfritagelse for brintbiler vurderes at have meget begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

Tabel 1

## Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030

Forslag	Vurdering
	<p>De statsfinansielle konsekvenser af den foreslåede pulje udgør 30 mio. kr.</p> <p>Det bemærkes i forhold til forslaget om gratis parkering i visse byområder, at det er kommunerne, som lokalt fastsætter priserne for parkering på vejene. Det er derfor vanskeligt at estimere, hvilket budget- og samfundsøkonomiske omkostninger det vil have, da det vil afhænge af kommunernes forvaltning.</p>
1g Ladestandere til elbusser	De statsfinansielle konsekvenser af den foreslåede pulje udgør 30 mio. kr.
1h Danmark skal have elektriske veje	<p>Der eksisterer i dag ikke køretøjer, som er i stand til at benytte den foreslåede løsning. Brugere vil skulle investere i en avanceret gribeam til deres køretøjer, hvilket er en løsning, der ikke i dag er på markedet.</p> <p>De statsfinansielle konsekvenser af forslaget er væsentlige. Ved en antagelse om, at man elektrificerer ét spor i hver retning på strækningen mellem Odenst Vest og Nr. Aaby, som det foreslås, og der tillægges et korrektionstillæg på 50 pct. efter vanlig praksis jf. Ny Anlægsbudgettering, vil et samlet anlægsoverslag på strækningen være 540 mio. kr.</p> <p>Ønsker man at elektrificere hele det danske motorvejsnet på 1.227 km, vil anlægsoverslaget være ca. 28 mia. kr. Herudover kommer væsentlige udgifter til drift og vedligehold af systemet.</p>
1i Grøn firmabilskat	<p>Efter gældende regler beskattes en medarbejder, der får stillet fri bil til rådighed af arbejdsgiveren, af 25 pct. af den skattemæssige værdi op til 300.000 kr. og 20 pct. for den del af værdien, der ligger over 300.000 kr. Yderligere betales der skat af et miljøtillæg svarende til den årlige ejerafgift/vægtafgift plus 50 pct.</p> <p>Det skønnes med betydelig usikkerhed, at en lempelse af firmabilbeskatningen for el- og plug-in hybridbiler, hvor satsen sættes ned til 10 pct. for elbiler og 15 pct. for plug-in hybridbiler frem til 2025 vil medføre et mindreprovenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 30 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 130 mio. kr. i 2025. Det voksende mindreprovenu over årene kan hovedsagelig henføres til, at den teknologiske udvikling gør lavemissionsbiler mere konkurrencedygtige fremadrettet. Permanent lempeligere beskatningsregler for el- og plug-in hybridbiler vil derfor medføre et endnu større mindreprovenu over tid.</p> <p>Forøgelsen vil både skyldes, at grønne biler, som ellers ville være købt privat, stilles til rådighed via arbejdsgiveren, og at konventionelle firmabiler erstattes med grønne firmabiler. Kun sidstnævnte del af forøgelsen medfører et øget salg af grønne biler.</p>
1j Højere brændstofafgifter	<p>Der henvises til svar på SAU 545 af 21. september 2018.</p> <p>Skatteministeriets skøn for provenueffekter af forhøjelser af benzin- og dieselaftgiften fremgår af diverse grænseshandelsrapporter.</p>
1k Klimaafgift på flyrejser	<p>Afgiften vil svække konkurrenceevnen for dansk luftfart og medføre øgede omkostninger for danske flypassagerer.</p> <p>Forslaget vil medføre administrative omkostninger for skattestyrelsen forbundet med at administrere det progressive element i afgiften, samt væsentlige omkostninger for borgere og erhverv. De administrative omkostninger er ikke indregnet i nedenstående skøn over de provenumæssige konsekvenser ved forslaget.</p> <p>Det bemærkes endvidere, at den foreslåede model vedr. registrering af personoplysninger vil være omfattet af persondatalovgivningen, og registreringen skal dermed ske i overensstemmelse med denne. Forslaget skal desuden vurderes i forhold til EU-retten.</p> <p>For beregningen af de statsfinansielle konsekvenser er følgende lagt til grund for afgiftens udformning: Passagerafgift på hhv. 44 kr., 182 kr. og 292 kr. pr. flyafgang ved første rejse i kalenderåret, differentieret efter rejsens længde. 2 gange afgift ved 2. flyvning, 3 gange afgift ved 3. flyvning etc. Loft på 1000 kr. for privatrejser og 2.000 kr. for erhvervsrejser. Det bemærkes, at Alternativets forslag tager afsæt i passagerafgifter på hhv. 60, 250 og 400 svenske kroner.</p> <p>Forslaget skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et merprovenu på ca. 1,9 mia. kr. i 2019 stigende til ca. 2,1 mia. kr. i 2025. Efter tilbageløb og adfærd skønnes merprovenuet at udgøre ca. 1,9 mia. kr. i 2019 stigende til 2 mia. kr. i 2025. Afgiftsgrundlaget er baseret på antallet af passagerer i 2017. Fremskrivningen følger væksten i energiforbruget til luftfart, jf. Basisfremskrivningen fra 2017. Der er anvendt samme priselasticiteter som ved besvarelsen af FIU nr. 90 af 3. november 2016. De skønnede provenumæssige konsekvenser er afrundet til nærmeste 0,1 mia. kr.</p>
1l Alle indenrigsfly skal være eldrevne i 2040	Det vurderes for nuværende ikke at være teknologisk muligt at implementere forslaget.
1m Fuldbilrabat og gratis elbiler over Storebælt	<p>En rabat til personbiler, hvor alle siddepladser er i brug, ville kræve manuel kontrol af alle køretøjer, der ønsker rabatten, ved passage af Storebæltsforbindelsens betalingsanlæg. Det ville reducere kapaciteten i betalingsanlægget og kunne medføre kødannelser og forøgede omkostninger for A/S Storebælt.</p> <p>Konsekvenserne af at gøre det gratis for elbiler at køre over Storebælt afhænger i høj grad af, hvor mange elbiler der ventes at køre over Storebælt i de kommende år. Dette bestemmes dels af elbilernes andel af bilparken, dels af brugen af elbiler på forskellige rejseafstande. Afhængigt af mængden af trafikarbejde på vejene, som i fremtiden vil foretages af elbiler, vil det medføre færre indtægter for Storebælt A/S, og dermed påvirke tilbagebetalingstiden på selskabets gæld, hvis elbiler gøres gratis.</p>
<b>2 Landbruget med i klimakampen</b>	

Tabel 1

## Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030

Forslag	Vurdering
2a Fødevarernes klimabelastning skal indgå i prissætningen af varerne	<p><i>Afgift på oksekød på 17 kr. pr. kg:</i> En ny afgift vil indebære betydelige administrative omkostninger samt afgrænsningsvanskeligheder ift. produkter, der kun delvist indeholder oksekød. Forslaget vil endvidere skulle vurderes i forhold til EU-retten.</p> <p>Det bemærkes, at CO<sub>2</sub>-afgiften med den foreslåede afgift på oksekød kan være væsentligt højere end 88 øre pr. kg CO<sub>2</sub>. Der er taget udgangspunkt i samme antagelser som ved besvarelse af FIU 90 af 3. november 2016. De skønnede provenumæssige konsekvenser er afrundet til nærmeste 0,1 mia. kr.</p> <p>Det skønnes, at den foreslåede afgift vil give et umiddelbart merprovenu på ca. 2,6 mia. kr. pr. år. Ved beregning af tilbageløb og adfærd, er der antaget en priselasticitet på -0,75, hvorved grundlaget reduceres med godt 30 mio. kg oksekød årligt. Efter tilbageløb og adfærd skønnes merprovenuet at udgøre ca. 1,9 mia. kr. pr. år.</p> <p><i>Halveret moms på frugt og grønt:</i> Generelt gælder det, at hvis der er et ønske om økonomiske incitamenter til at ændre privatforbrugets sammensætning, sker det bedst uden for momssystemet ved fx at give tilskud til de konkrete varer eller ydelser.</p> <p>Beregningsen af de statsfinansielle konsekvenser er baseret på forbrugsundersøgelsen. Reducerede momssatser medfører betydelige administrative omkostninger for virksomheder og myndigheder. Disse omkostninger må forventes overvæltet i forbrugerpriser og vil derved modvirke den umiddelbare prisreduktion, der følger af nedsat moms. Der er indlagt en afgrænsning af, hvad der anses for frugt og grønt, hvor fx blandingsprodukter, hvor frugt og grønt indgår, ikke er omfattet. De skønnede provenumæssige konsekvenser er afrundet til nærmeste 50 mio. kr.</p> <p>Det skønnes, at den foreslåede halvering af momsen på frugt og grønt medfører et varigt mindreprovenu på 2,6 mia. kr. umiddelbart og 2,0 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd.</p> <p>Skønnet skal ses om et groft skøn for en nedsættelse af momsen på frugt og grønt til 12,5 pct., idet det ikke er muligt at udskille vegetabiliske fødevarer fra andre typer af fødevarer ud fra eksisterende data.</p>
2b Omlæg landbrugsstøtte fra enkeltbetaling til klimatiltag via landdistriktsprogrammet	<p>Der har i indeværende programperiode (2014-2020) været mulighed for at overføre op til 15 pct. af den direkte landbrugsstøtte (søjle I) til landdistriktsprogrammet (søjle II) (såkaldt "fleks"). Den daværende SR-regering besluttede i 2014 at overføre 5 pct. i 2015, 6 pct. i 2016 og 7 pct. årligt i 2017-2019 svarende til i alt ca. 2,2 mia. kr. i 2015-2019. Den nuværende regering har valgt at fastholde førnævnte procentsatser. Sidste mulighed for at ændre fleksibilitetsbeslutningen for indeværende programperiode var 1. august 2018. Forslaget om at bruge op til 15 pct. af den direkte landbrugsstøtte under søjle II kan derfor ikke gennemføres før efter 2020.</p> <p>Kommissionen lægger i sit udspil til reglerne for den fælles landbrugspolitik efter 2020 op til, at det bliver muligt at overføre op til 32 pct. af den direkte støtte til søjle II. Desuden foreslås det, at der indføres såkaldte "eco-schemes" under søjle I, der skal målrettes ordninger til gavn for klimaet og miljøet. Derved vil en større andel af den samlede søjle I-konvolut potentielt kunne anvendes til at fremme klima- og miljøtiltag. Det bemærkes dog, at den kommende reform af den fælles landbrugspolitik fortsat er under forhandling, hvorfor den endelige konstruktion af det kommende program ikke kendes.</p> <p>I indeværende programperiode betyder en opjustering af overførslen med 1 pct.-point en forøgelse af landdistriktsprogrammet med ca. 66 mio. kr. og en reduktion af den direkte landbrugsstøtte på 25 kr./ha. De økonomiske rammer for den kommende programperiode kendes dog endnu ikke.</p> <p>Det er ikke muligt at opgøre de statsfinansielle konsekvenser af på sigt helt at afskaffe den direkte støtte.</p>
2c Udvikling af nye natur- og klimavenlige kostråd	<p>Kostrådene fra 2013 lægger op til, at danskerne skal skære ned på indtaget af de røde kødtyper og samtidig spise flere bønner, linser og andre grøntsager. Ultimo 2019 forventer Fødevarestyrelsen at udgive en række råd, der kan supplere de eksisterende kostråd, som skal hjælpe forbrugerne til at spise mere bæredygtigt. Det videnskabelige grundlag for disse bæredygtighedsråd vil blive udarbejdet af DTU Fødevareresstitutet.</p> <p>De statsfinansielle konsekvenser af forslaget vurderes alt andet lige at være begrænsede.</p>
2d Landbrugsproduktionen skal være fossilfri inden 2030	<p>Der henvises til besvarelse af SAU spørgsmål nr. 90 og 91 af 9. november 2018 (alm. del).</p> <p>Energiafgiften på fossile brændsler til rumvarme udgør 55,5 kr./GJ i 2018. Den generelle energiafgift af fossile brændsler til proces udgør 4,5 kr./GJ. Det svarer til en godtgørelsesprocent på ca. 91,9 pct. i 2018 af energiafgiften for rumvarme. For landbrug, skovbrug og gartnerier er satserne lavere end den generelle procesafgift. For hovedparten gælder en særlig lempet sats på ca. 1 kr./GJ af brændsler anvendt til stationær proces og ca. 1,4 kr./GJ af diesel til traktorer mv. Det svarer til en godtgørelsesprocent på 98,2 pct. i 2018. Landbruget betaler endvidere den fulde CO<sub>2</sub>-afgift på ca. 13 kr./GJ, hvorfor en reduktion i landbrugs anvendelse af fossile brændsler giver anledning til et afledt afgiftstab udover selve energiafgiften, der ændres.</p> <p>En ligestilling af energiafgiften for landbrug mv. med øvrige erhverv vil indebære en afgiftsforhøjelse med godt 3 kr./GJ og skønnes at medføre et varigt merprovenu på ca. 40 mio. kr. umiddelbart og på ca. 10 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd.</p>

Tabel 1

## Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030

Forslag	Vurdering
2e Landbrugets skal reducere sin klimabelastning med 66 pct.	<p>Med energiaftalen er det besluttet, at Danmark skal være klimaneutralt i 2050, og at der skal arbejdes for et tilsvarende mål på EU-niveau.</p> <p>De økonomiske konsekvenser ved forslaget vil bl.a. afhænge af, hvilke konkrete initiativer der iværksættes for at nå det angivne reduktionsmål på 66 pct. ift. i dag i 2040.</p> <p>Det er ikke ud fra det foreliggende grundlag muligt at beregne de statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
2f Udtagning af lavbunds-jorde	<p>Der er afsat 65 mio. kr. årligt i perioden 2016-2020 til den frivillige ordning til udtagning og vandstandshævning på lavbunds-jorde under landdistriktsprogrammet. Formålet er at nedbringe udledningen af kvælstof og CO<sub>2</sub> fra landbruget til hhv. vandmiljø og atmosfære gennem ekstensivering af drift af landbrugsarealer på kulstofrige lavbunds-jorde. I ordningen regnes med en gennemsnitlig pris pr. ha. på ca. 110.000 kr., svarende til ca. 3.000 ha.</p> <p>Ordningen er åben for alle kulstofrige jorde, idet det dog er en betingelse, at der også kan realiseres en kvælstofeffekt. Vandstandshævningen er en forudsætning for en høj klimaeffekt og kræver en projektindsats i form af afbrydning af dræn mv. En indsats, som udelukkende omfatter udtagning, vil have en lav klima-effekt. Det bemærkes desuden, at der med aftale om hjælpepakke til landbruget er afsat 150 mio. kr. fra 2018-22 til en multifunktionel jordfordelingsfond, som blandt andet kan understøtte udtagning af lavbunds-jorde.</p> <p>Det er lagt til grund, at Alternativets forslag som udgangspunkt går på udtagning, det vil sige ekstensivering uden vandstandshævning. Arealkompensationen under sammenlignelige frivillige ordninger udgør ca. 55.000 kr. pr. ha. som engangsbetaling. Der er ikke nødvendigvis sammenfald mellem sårbare arealer og lavbundsarealer, som det beskrives i Alternativets forslag. Der vurderes at være ca. 40.000 ha. kulstofrige lavbunds-jorde med højt tørveindhold i omdrift, som der er lagt til grund, er den arealtype Alternativet henviser til i sit forslag. En ren udtagningsordning af de 40.000 ha. estimeres således til at koste godt 2 mia. Hvis der forudsættes en vandstandshævning, vil kompensationsniveauet svare til det, der anvendes i landdistriktsprogramordningen for lavbunds-jorde, svarende til ca. 4 mia. kr. Det er ikke umiddelbart muligt at vurdere, om en ordning, der omfatter <u>påbud</u> af udtagning, vil være mere omkostningstung end en frivillig ordning.</p>
2g Individuelle klimaregnskaber	<p>Grundlæggende vurderes det ikke muligt at udarbejde retvisende regnskaber på bedriftsniveau, idet emissionerne fra de enkelte bedrifter varierer som følge af forskellig management, teknologi, mv. Det tilgængelige data og viden om udledningerne (emissionsfaktorer mv.) understøtter ikke for nuværende så detaljerede opgørelser. Forskningsstrategien for klima og landbrug, hvortil regeringen har afsat i alt 90 mio. kr. i perioden 2019-2021, skal bl.a. bidrage med bedre viden om udledningerne.</p> <p>Skal individuelle klimaregnskaber udgøre grundlag for regulering eller indsatser i landbruget, vil det alt andet lige have negative statsfinansielle konsekvenser som følge af udgifter til udvikling, implementering og kontrol af reguleringen. De præcise omkostninger vil afhænge af den konkrete model og kan ikke vurderes på baggrund af det foreliggende grundlag. Derudover vil der være omkostninger forbundet med etableringen af den foreslåede klimarådgivning, samt omkostninger for de enkelte bedrifter i forbindelse med administration og overholdelse af reguleringen.</p>
2h Stop for import af foder og kunstgødning	<p>Danmark importerer op til 1,8 mio. tons sojaskrå/kage om året svarende til ca. 0,8-0,9 mio. tons råprotein ud af en samlet råproteinimport på ca. 1,1 mio. tons.</p> <p>De økonomiske konsekvenser af forslaget vil bl.a. afhænge af, hvorvidt der nationalt kan produceres foder til kompensation for den foder, der i dag importeres.</p>
2i Lokal fødevarerproduktion og -forsyning	<p>Færre mellemed i fødevareræklingen vil ikke nødvendigvis mindske klimabelastningen. Dette afhænger i høj grad af, hvilke forudsætninger der lægges til grund for beregningen af klimabelastningen, herunder bl.a. hvilke mellemed, der måtte udgå fra fødevareræklingen, hvilke fødevarer der produceres, hvor langt fødevarerne transporteres i dag mv.</p> <p>Det er ikke muligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget på det foreliggende grundlag.</p>
2j Understøt det blå landbrug	<p>Ved "Det blå landbrug" forstås opdræt af fisk, muslinger og østers samt dyrkning af tang.</p> <p>Det er ikke angivet, hvilke initiativer der konkret foreslås iværksat. De statsfinansielle konsekvenser af forslaget vil afhænge af, hvilke initiativer der konkret iværksættes for at støtte fødevarerproduktionen på havet.</p>
2k Mere grøn biogas	<p>Med energiaftalen fra juni 2018 er der lagt op til, at den fortsatte udbygning med biogas efter 2020 skal ske inden for en ramme på 240 mio. kr. pr. år. Energiforligskredsen har efterfølgende besluttet at justere kompensationsmulighederne for støtte til biogas på den nuværende ordning, finansieret via træk på rammen til ny biogas efter 2020.</p>

Tabel 1

## Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030

Forslag	Vurdering
	Det er på baggrund af det foreliggende grundlag vanskeligt at vurdere, om der med forslaget lægges op til en mere omfattende udbygning med biogas, end hvad der er finansieret med energiaftalen og efterfølgende aftalt i energiforligskredsen. Hvis dette er tilfældet, vil forslaget have statsfinansielle konsekvenser i form af øgede støtteomkostninger.
<b>3 Klimavenlig livsstil</b>	
3a National handlingsplan for at nedbringe klimabelastning til maks. 2-3 tons drivhusgasser pr. dansker	<p>En reduktion af udledningerne til 2-3 ton pr. dansker vil kræve, at de nuværende danske udledninger reduceres med ca. 65 til 75 pct. Det vil frem mod 2030 kræve betydelige reduktioner i nogle af de udledninger, hvor der endnu ikke eksisterer oplagte løsninger, herunder fx landbrugets udledninger, den tunge transport og industriens procesudledninger.</p> <p>De økonomiske konsekvenser ved forslaget vil afhænge af, hvilke konkrete initiativer der iværksættes for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen.</p> <p>Der vil alt andet lige være betydelige statsfinansielle konsekvenser ved en reduktion af udledningerne til 2-3 ton CO<sub>2</sub> pr. dansker som følge af tabt afgiftsprovenu og evt. støtteomkostninger.</p>
3b Den offentlige sektor i front på grøn omstilling	<p>Det er uklart, hvilke tiltag der vil skulle iværksættes for, at det offentlige indkøb kan betragtes som 100 pct. bæredygtigt og grønt.</p> <p>Desuden er det forbundet med stor kompleksitet og usikkerhed at vurdere konsekvenserne af konkrete krav til grønne og bæredygtige indkøb, idet vurderingen vil skulle inddrage betydningen for selve indkøbsprisen samt de øvrige afledte effekter af kravene.</p> <p>Det bemærkes endeligt, at der allerede i dag stilles en række grønne krav til det offentlige indkøb, eksempelvis i de fællesstatslige indkøbsaftaler samt i indkøbsaftaler hos Statens og Kommunernes Indkøbs Service A/S (SKI).</p> <p>Det er derfor ikke muligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget på det foreliggende grundlag.</p>
3c Cykelfradrag	<p>Det vurderes ikke at være muligt i praksis at administrere/kontrollere, om en person ved befordring mellem hjem og arbejde faktisk har anvendt cyklen frem for bilen, bussen eller toget. En administrerbar nedsættelse af grænsen for kørselsfradrag til 12 km for cykelpendlere vil således skulle gælde alle pendlere, hvilket ikke flugter med hensigten i forslaget om at fremme cykelbefordringen mellem hjem og arbejde.</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at beregne de statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
3d Reparationsfradrag	<p>Det vurderes vanskeligt og administrativt omkostningsfuldt at udforme en ny fradragsordning kun for reparation af hårde hvidevarer. Dertil kommer, at det i et samfundsøkonomisk perspektiv umiddelbart bedre kan betale sig at købe fx en ny vaskemaskine og aflevere den gamle på en genbrugsstation. Samfundet bliver mindre produktivt af at tilskynde til at reparere frem for at tilskynde til at producere nye og mere effektive, herunder mere energieffektive, varer.</p> <p>Forslaget vil ventes umiddelbart ikke i sig selv ikke at føre til flere jobs netto, men blot føre til en forskydning af aktiviteter over mod sektoren for reparation og vedligeholdelse af hårde hvidevarer (grundet fortrængning). Forslaget kan evt. have en mindre positiv effekt på arbejdsudbuddet målt i timer, da et fradrag for reparation af hårde hvidevarer umiddelbart svarer til en lempelse af beskatningen på arbejde.</p> <p>Hvis lønomkostninger for reparation af hårde hvidevarer inkluderes som en fradragsberettiget håndværksydelse i BoligJobordningen vurderes det at forøge mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd med 20 mio. kr. årligt.</p> <p>Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at indføre en reduceret momssats for reparationer af cykler, lædervarer og tekstiler. Reducerede momssatser medfører generelt en forvriddning af produktions- og forbrugssammensætning med et samfundsøkonomisk tab til følge. Hertil kommer, at reducerede momssatser medfører betydelige administrative omkostninger for virksomheder og myndigheder.</p> <p>Det skønnes, at Alternativets forslag om nedsættelse af momsen på visse reparationer medfører et varigt mindreprovenu på 125 mio. kr. umiddelbart og 100 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Det bemærkes, at der i svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 45 af 13. november 2017 vedrørende vurdering af finanslovsoplæg fra Alternativet er skønnet, at halveret moms på visse reparationer vil medføre et mindreprovenu på 900 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Der er ved en fejl inkluderet alle reparationer i dette skøn, hvorfor det er overvurderet.</p>
3e Pant på elektronik	<p>Der er allerede et eksisterende indsamlingssystem for elektronikaffald i Danmark. Producenter og importører af elektronik, der markedsføres i Danmark, er ansvarlige for, at elektronikaffaldet bliver indsamlet og genanvendt. I Danmark varetager kommunerne indsamling af elektronikaffald fra borgerne på vegne af producenterne. Producenterne afhenter affaldet hos kommunerne og varetager den videre affaldshåndtering (genanvendelse mv.). Miljøstyrelsen har gennemført affaldsanalyser af husholdningsaffaldet (senest i 2018), som generelt viser, at der kun findes små mængder elektronikaffald i dagrenovationen. Der er heller ikke tal eller aktuelle henvendelser om store mængder elektronik henkastet i naturen. Det vurderes desuden, at en pant på elektronik skal være forholdsvis høj for at motivere borgeren til at aflevere frem for at gemme særligt småt elektronik, f.eks. mobiltelefoner</p>

Tabel 1

## Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030

Forslag	Vurdering
	At indføre en pantordning indebærer en række udfordringer ift. risiko for snyd, pantmærkning og EU-lovgivning. Derudover vil ordningen indebære væsentlige omkostninger for erhvervet ift. administration, håndhævelse og generel drift af pantordningen.
3f Længere reklamationsret	<p>En forlængelse af reklamationsfristen kan medføre stigende omkostninger til klagebehandling. Omkostningerne for erhvervet kan medføre højere forbrugerpriser. Derudover kan højere krav til producenter om oplysning, beholdning af reservedele og opdateringer samt mulighed for reparation og udskiftning alt andet lige medføre byrder for erhvervslivet.</p> <p>I det omfang længere reklamationsret mindsker forbrugerens behov for udskiftning af diverse produkter, kan det føre til lavere provenuer fra punktafgifter. Afledt vil der dog frigøres ressourcer til andre produkter, hvilket trækker i den anden retning.</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de nærmere statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
3g Forbud mod "planlagt forældelse"	<p>Hvis en erhvervsdrivende designer et produkt til at have en begrænset levetid, kan det efter omstændighederne være i strid med reglerne om god skik i markedsføringsloven.</p> <p>Såfremt det foreslåede forbud mindsker forbrugerens behov for udskiftning af diverse produkter, kan dette alt andet lige føre til et lavere statsligt provenu fra punktafgifter. Afledt vil der dog frigøres ressourcer til andre produkter, hvilket trækker i modsat retning.</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
3h Forurening skal prissættes	<p>Såvel de danske energiafgifter som CO<sub>2</sub>-afgift på fossile brændsler bliver løbende justeret, så afgifterne følger den generelle prisudvikling.</p> <p>En afgift på EU-niveau vurderes at være vanskeligt at opnå. Danmark og Frankrig har i august 2018 underskrevet en fælles erklæring om at arbejde for at styrke samarbejdet for at øge EU's ambitionsniveau over for Parisaftalen samt at arbejde for at promovere "carbon pricing" instrumenter. Senest har Danmark sammen med Frankrig, Finland, Irland, Italien, Portugal, Nederlandene, Storbritannien og Sverige d. 12. december 2018 underskrevet erklæringen "To strengthen and extend carbon pricing in Europe" i forbindelse med klimatopmødet COP24. Erklæringen efterspørger europæisk samarbejde om en effektiv pris på CO<sub>2</sub>-udledning, hvilket både gælder en minimumspris for CO<sub>2</sub>-udledning fra elproduktion samt en pris på CO<sub>2</sub> i sektorerne uden for EU's kvotehandelssystem.</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
3i Ny klimadeklaration på fødevarer	<p>Det bemærkes, at det som led i Klima- og luftudspillet er blevet besluttet at igangsætte en kampagne, der skal gøre det lettere at vælge klimætet til. Med udgangspunkt i et klimamærke skal kampagnen gøre det lettere for danskerne at træffe grønne valg. Indsatsen vil blive tilrettelagt med rådgivning fra et panel af adfærds- og forbrugereksperter og i dialog med erhvervslivet. Med FL19 er der årligt afsat 6 mio. kr. til indsatsen i perioden 2019-22. Den konkrete udformning af mærkningsordningen er endnu ikke fastlagt.</p> <p>Ift. de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, vil der være omkostninger til udvikling, kontrol og tilsyn til den foreslåede deklaration.</p>
3j Klimabelastningen fra fødevarer skal prissættes	Der henvises til besvarelsen af forslag 2a.
3k Fradrag for ferier i Danmark	<p>Ferieudgifter er private udgifter, der normalt anses for skatteopgørelsen uvedkommende. Ferie med tog eller bus i Danmark vil være vanskelig at afgrænse over for andre former for rejser med tog eller bus, fx weekendture og lign., ligesom det vil være vanskeligt at administrere/kontrollere privates ferieudgifter. Hvis det ønskes at tilgodese anvendelse af offentlig transport i Danmark, bør dette ske uden for skattesystemet.</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
<b>4 Klimavenlige bygninger og mindre luftforurening</b>	
4a Afgift på brug af brændeovne	<p>De administrative omkostninger vurderes at være betydelige. Der er ca. 800.000 brændeovne mv., hvor der vil skulle etableres målere og egentlig model for selve afgiftsbetalingen. En afgift på brænde vil reducere partikeludledningen og VE-forbruget. Varme-forbruget vil blive erstattet med et øget forbrug af elvarme og varme fra fossile brændsler. Det vil reducere VE-andelen og øge CO<sub>2</sub>-udledningen.</p> <p>Det skønnes med stor usikkerhed, at under 5 pct. af brændeforbruget bruges i de 40 pct. af brændeovnene, der har det laveste brændeforbrug. En progressiv afgift vurderes dermed ikke at have den store betydning for provenu eller adfærsændringer. Skadesomkostninger ved partikeludslip er de samme ved et lavt forbrug ("hyggebrug") som ved brug af brændeovn som egentlig varmekilde. Det vil således øge de samfundsøkonomiske omkostninger ved en differentieret brændeafgift, hvis målet er at reducere udledningen af partikler eller brugen af brænde.</p> <p>Skadesomkostningerne varierer markant mellem ovnene mv., fx afhængig af alder, placering, brændselstype og fyringsvaner. Der er derfor betydelige udfordringer forbundet med at identificere et målrettet afgiftsgrundlag.</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>

**Tabel 1****Vurdering af Alternativets Klimaplan 2030**

Forslag	Vurdering
4b Byggeriet skal energieffektivisere med 40 pct. i 2030	Det er uklart, hvad det nøjagtige sigte er med forslaget, men det antages, at der menes, at varmemeforbruget i eksisterende bygninger skal reduceres med 40 pct., jf. IDA's energiplan, hvor det fremgår, at det er samfundsøkonomisk rentabelt at reducere varmemeforbruget i eksisterende bygninger med 40 pct. Der mangler således viden om afgørende forudsætninger for forslaget, ligesom det vil være forbundet med betydelige usikkerheder at gennemføre beregninger af de statsfinansielle omkostninger samt omkostningerne for erhvervsliv og for private husholdninger.
4c Nye bygninger skal have solceller	<p>Det fremstår uklart, hvad der menes med "nettomåleordning". Hvis der refereres til nettoafregning, har denne historisk set foregået på både års- eller timebasis. Jo længere en periode der nettoafregnes over, jo højere forventes egetforbruget at være. Solcelleejere på nettoafregningsordningerne har været fritaget for at betale elafgift samt PSO af egetforbruget. Forslaget forventes derfor at reducere de statslige indtægter fra elafgiften samt øge øvrige elforbrugeres betaling til PSO'en, indtil denne er fuldt udfaset (pga. lavere PSO-afgift fra solcellerejerne).</p> <p>Det fremstår uklart, hvad der menes med "tarif for netydelse", men det formodes, at der er tale om distributionstariffen (transportbetaling til det lokale netselskab) og en nedsættelse af denne tarif til 12 øre/kWh for det nettoafregnede egetforbrug. En lempelse af distributionstariffen for nettoafregnende egenproducenter vil alt andet lige resultere i en forhøjet tarif for de resterende forbrugere (erhvervslivet og private husholdninger).</p> <p>Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de nærmere statsfinansielle konsekvenser af forslaget.</p>
4d Kommunale solcelleanlæg	Hvis der med lempeligere regler menes en ophævelse af kravet om selskabsmæssig udskillelse for kommunale solcelleanlæg, forventes det under væsentlig usikkerhed at medføre en øget solcellekapacitet på ca. 400 MW med et tilhørende statsligt mindreprovenu (tabt elafgift) på ca. 1,57 mia. kr. i perioden 2018-2035

Med venlig hilsen

Kristian Jensen  
Finansminister