

18 forslag til en Grøn Afgiftsreform

Idekatalog fra Rådet for Grøn Omstilling
Juni 2020



RÅDET FOR
GRØN OMSTILLING

INDHOLD

AFGIFTSOMLÆGNING I EN GRØN GENSTART	2
KLIMAAFGIFT.....	6
ØGET ELAFGIFT PÅ LIBERALE ERHVERV	10
AFGIFT PÅ FLARING	12
BIOMASSEAFGIFT	13
RØGAFGIFT	15
FJERN OVERSKUDSVARMEAFGIFTEN.....	17
LAVERE AFGIFT PÅ EL TIL VARMEPUMPER I FJERNVARMEN	19
INDEKSERING AF MILJØAFGIFTER	24
AFGIFT PÅ FOSFOR I FODER.....	25
AFGIFT PÅ FOSFOR I KUNSTGØDNING.....	28
ØGET AFGIFT PÅ SKADELIGE STOFFER.....	30
ØGET AFGIFT PÅ RÅSTOFINDVINDING	32
GENOPRET NOX-AFGIFTEN	33
HØJERE AFGIFTER PÅ BENZIN OG DIESEL	35
VEJBESKATNING FOR LASTBILER	37
RABAT FOR GRØNNE KØRETØJER PÅ STOREBÆLSTBROEN	39
FLYAFGIFT	40

Denne rapport er udgivet af Rådet for Grøn Omstilling d. 9/6-2020.

AFGIFTSOMLÆGNING I EN GRØN GENSTART

Verden er forandret. De seneste måneder er der taget drastiske midler i brug for at afværge overfyldte hospitaler, ukontrollabelt stigende dødstal og kollapsede økonomier. Der er ingen tvivl om, at coronakrisen er menneskehedens mest akutte udfordring. Men det ændrer ikke på, at klimakrisen fortsat er menneskehedens største udfordring.

Kloden og naturen er vores livsgrundlag, og hvis ikke vi passer på det, skrider vores fundament. Derfor skal vi hurtigt fra krisestyring til at igangsætte langsigtede løsninger. Vi skal kunne håndtere coronakrisen og samtidig løfte blikket og forbygge den alvorligere klimakrise. Hvis ikke vi evner det, kommer vores børn til at betale prisen.

Den gode nyhed er, at vi med coronakrisen har set, at vi hurtigt kan forandre svære ting. Når vi handler resolut. Når vi samarbejder. Og når vi alle løfter med. Vi er også blevet mindet om, at rettidig omhu er mere effektivt og billigere end krisestyring. Det kan vi bruge til at gennemføre en grøn omstilling.

Første skridt er at genstarte Danmarks økonomi. Her må den grønne omstilling ikke glide i baggrunden til fordel for en retningsløs stimulering af forbruget, der øger drivhusgasudledningen. De penge, der skal ud at arbejde, skal arbejde i en grøn retning. Vi skal blandt andet investere i energirenovering, ladeinfrastruktur til elbiler og naturgenopretning.

Næste skridt er at accelerere den grønne omstilling ved hjælp af grønne afgifter. Det bærende princip i den grønne omstilling bør være, at forureneren betaler for skadevirkningerne af sin forurening. Det er ikke alene rimeligt. Det er også den mest omkostningseffektive måde at nedbringe forureningen på.

Coronakrisen må ikke få os til at vige fra det princip. Prisen på forurening er den samme, uanset den økonomiske situation. Hvis vi vil stimulere økonomien, bør det ske på anden vis end ved at opretholde den nuværende rabat på forurening. Ydermere kan fossile afgifter i nogle tilfælde være lettere at indføre nu, hvor krisen for eksempel har presset olieprisen i bund.

Ud af starthullerne

Økonomer har i årevis peget på behovet for at omlægge vores afgiftssystem i en grøn retning. Indtil videre er det kun blevet til knopskydninger på et i forvejen komplekst afgiftssystem. Flere førende økonomer har for nyligt fremsat forslag om en gennemgribende grøn skattereform, og blandt andet Klimarådet foreslår en mangedobling af afgiften på drivhusgasser. Det mener Rådet for Grøn Omstilling er fornuftigt og nødvendigt.

Vi mener samtidig, at en grøn skattereform ikke bør reduceres til en ren klimareform. En grøn skattereform skal fremme hele den grønne omstilling og blandt andet også sikre, at vores børn i fremtiden kan trække vejret uden at indånde skadelige partikler fra menneskeskabt forurening, drikke rent vand fra hanen og nyde fuglefløjt i skoven.

Derfor præsenterer Rådet for Grøn Omstilling 18 simple afgiftsjusteringer, som fremmer den grønne omstilling bredt. Justeringerne kan få os ud af starthullerne og føre os i den rigtige retning, men det er ikke et bud på det endelige afgiftssystem. Vi forestiller os, at justeringer i

afgifter vil være en løbende proces, der udvikler sig i takt med, at vi bliver klogere og forstår skadevirkningerne af vores forurening bedre.

Vores forslag gør det samlet set relativt billigere at leve grønt og dyrere at leve sort. De spænder vidt og skal ses som et idekatalog frem for en sammenhængende grøn skattereform. Ligeledes er det ikke tanken at fremlægge konsistente provenuberegninger, men snarere at give en første overordnet vurdering af, hvad afgifterne enkeltvis kan have af betydning for statens indtægter.¹

I det følgende beskrives de generelle principper, der ligger bag de grønne afgiftsjusteringer, og som vi også mener bør indgå i en grøn skattereform.

Forureneren skal betale

Det grundlæggende princip bag vores forslag er forureneren betaler-princippet. Baggrunden er, at markedet ikke tager højde for de omkostninger, vores forbrug og produktion har for klimaet, miljøet og vores sundhed. Ved at sætte en pris på forureningen i form af grønne afgifter, kommer priserne til at afspejle de sande omkostninger, der er forbundet med vores forbrug og produktion, og markedet vil klare en stor del af den grønne omstilling af sig selv.

Vi mener ikke, at provenuet bør være et primært formål med grønne afgifter. Som udgangspunkt er det dog bedre at beskatte forurening end indkomst, men det centrale er, at de grønne afgifter matcher skadesomkostningerne og dermed sikrer omkostningseffektive ændringer i både vores forbrug og i vores produktion.

Forureneren betaler-princippet bør gælde, uanset hvor vi er i konjunktursvingene. De omkostninger, der er forbundet med forurening, er de samme uanset økonomiens tilstand, og derfor bør kortsigtet konjunkturpolitik så vidt muligt ikke stå i vejen for den rigtige afgiftspolitik. Endelig mener vi, at afgifterne bør defineres ud fra et forsigtighedsprincip, så tvivlen kommer vores klima, miljø og sundhed til gode.

Afgifter skal ligge hos både forbrugere og producenter

Vi mener generelt, at grønne afgifter bør lægges der i produktions- og forbrugskæden, hvor den grønne effekt er størst og de utilsigtede effekter er mindst.

Som udgangspunkt er det mest effektivt at lægge grønne afgifter der, hvor forureningen finder sted. Når afgifter lægges i produktionsleddet, tilskyndes producenten direkte til at finde miljøvenlige produktionsformer. Hvis afgifterne samtidig tilbageføres til virksomhederne som støtte til grøn omstilling, kan det give virksomhederne en dobbelt tilskyndelse til at udvikle nye grønne løsninger, der styrker konkurrenceevnen.

Men i og med at Danmark er en lille åben økonomi, kan danske afgifter i produktionen risikere at flytte produktionen ud af landet, uden at miljøet samlet set har fået det bedre.

¹ I nogle tilfælde anfører vi provenuet inklusive adfærdseffekter, andre gange blot som grove overslag alt afhængigt af, hvilke data der har været tilgængelige. Man skal derfor ikke summere vores anførte provenueffekter som en samlet vurdering af forslagernes effekt på statsfinanserne. Der er også enkelte afgifter, som overlapper hinanden. Det gælder den generelle afgift på drivhusgasser, som overlapper afgiften på animalske fødevarer, hvorfor de to ikke kan lægges sammen.

Derfor er det hensigtsmæssigt - når der er tale om særligt konkurrenceudsat produktion - at fordele afgifter mellem producenter og forbrugere, så længe reguleringen i andre lande ikke er ambitiøs nok. Når afgifter lægges i forbrugsleddet, tilskyndes forbrugeren til at nedbringe sin forurening. Desuden er det en fordel, at det rammer udenlandske og indenlandske producenter lige meget.

I lighed med Klimarådet foreslår vi derfor, at man afvejer de to hensyn og fordeler afgiften på produktion og forbrug, når der er tale om konkurrenceudsat produktion.

Afgifterne skal ikke sende forureningen til udlandet

Det er vigtigt for Rådet for Grøn Omstilling, at de grønne afgifter reelt mindsker forureningen – også globalt. Derfor skal vi være opmærksomme på ovennævnte problemstilling om, at vores ambitiøse grønne afgifter ikke medvirker til, at virksomheder rykker ud af Danmark og i stedet øger forureningen i andre lande.

Denne "lækage" reducerer effekten af Danmarks ambitiøse indsats og skal dermed mindskes, så vidt det er muligt. I praksis er der imidlertid tale om få sektorer og virksomheder, hvor en strengere regulering er problematisk. De virksomheder bør kunne opnå lempelser, som udfases i takt med, at vi udvikler nye produktionsmetoder, og gennem støtteordninger få hjælp til at omstille produktionen, så den med tiden kan blive helt bæredygtig.

Når vi desuden lægger en del af afgiften i forbrugsleddet, vil denne del ikke belaste dansk produktion hårdere end importerede varer.

Desuden, når vi, som nævnt ovenfor, lægger en del af afgiften i forbrugsleddet, vil denne del ikke belaste dansk produktion hårdere end importerede varer.

Afgifterne skal fremme en bred grøn omstilling

Grønne afgifter bør fremme hele den grønne omstilling og ikke udelukkende mindske udledningen af drivhusgasser. Selvom håndteringen af klimakrisen er kritisk for vores børns fremtid, er der andre basale forudsætninger, der skal være til stede for at sikre alles livskvalitet. Det gælder for eksempel rent vand, ren luft og en rig natur. Vi skal lægge afgifter på al forurening – og ikke kun vores drivhusgasser. Derfor favner vores forslag bredt, og det mener vi også, at kommende grønne afgiftsreformer bør gøre.

Denne brede tilgang betyder samtidig, at provenuet fra grønne afgifter fra en sektor ikke vil gå i nul, når udledningen af CO₂ fra sektoren går i nul. For udover at beskutte CO₂-udledningen, bør de grønne afgifter også ramme andre typer forurening som for eksempel luftforurening eller udledninger af miljøskadelige stoffer til naturen. De grønne afgifter bør også inkludere de indirekte effekter som for eksempel udledning af CO₂ ved produktion af råvarer eller delkomponenter i det omfang udledningen ikke er tilstrækkeligt reguleret i produktionsleddet. Derudover vil der løbende være et behov for at sætte en pris på brugen af knappe naturressourcer. Derfor kan provenuet fra grønne afgifter godt ende med at være væsentligt mindre end i dag, men det bliver aldrig nul.

Afgifterne må ikke medføre "back-sliding"

Når det gælder klimakrisen, er der brug for hurtigtvirkende tiltag. Vi har ikke råd til at spille tid eller at gå tilbage inden for nogen sektorer. Det mener vi, at der bør tages højde for ved indførelse af en ensartet CO₂-beskatning i Danmark.

Målet om en ensartet beskatning vil kunne medføre, at nogle forurenende aktiviteter i en periode vil blive beskattet mindre, og dermed vil forureningen stige. Det gælder for eksempel elsektoren. Med en ligestilling af afgifterne, selv på et højere gennemsnitligt niveau end i dag, vil elafgiften blive mindsket med øget forbrug til følge. Her mener vi, at afgifterne kan lempes, hvis der samtidig indføres en tilsvarende eller større afgiftsstigning eller anden regulering et andet sted, således at der samlet set sikres de markante reduktioner, der er nødvendige.

Afgifterne skal tage hensyn til omfordelingseffekter

Vores forslag vil samlet set øge statens provenu. Men Rådet for Grøn Omstilling har ikke en holdning til det samlede skatte- og afgiftstryk. Om andre skatter alt i alt sænkes i takt med at de grønne stiger, har vi ikke holdninger til. Men det er vigtigt, at en grøn skattereform ikke leder til en uhensigtsmæssig omfordeling og øget ulighed. Derfor bør en grøn skattereform suppleres med andre tiltag, der sikrer social balance, så opbakningen til den grønne omstilling opretholdes. Hvis der bliver en ekstra indtægt, bør den bruges med omtanke for klodens ressourcer.

Først og fremmest bliver der behov for ekstra finansiering af den grønne omstilling. Det kan både være offentlige investeringer i infrastruktur og grønne udbud af eksempelvis vedvarende energi og energieffektivisering. Det kan også være forskellige tilskudsordninger og tilbageførsel til dele af erhvervslivet, som får brug for en hjælpende hånd til at omstille deres produktion.

KLIMAAFGIFT

Klimakrisen er på ingen måder aflyst på grund af coronakrisen. Klimaforandringerne er i fuld gang, og vi skal hurtigt i arbejdstøjet, hvis vi skal levere vores bidrag til, at den globale temperatur holdes under 1,5 grader. Det gør vi ved at nedbringe vores drivhusgasser med 70 procent inden 2030 i forholdt til 1990 – det som vores politikere har aftalt med klimaloven.

Det er store reduktioner på kort tid. Men det kan lade sig gøre. Jo tidligere vi kommer i gang, desto bedre er det for klimaet. Og hvis vi udviser rettidig omhu og lader forureneren betaler-princippet drive omstillingen, kan vi gøre det, uden det bliver markant dyrere for vores samfund.

Derfor støtter Rådet for Grøn Omstilling Klimarådets ide om en afgift på drivhusgasser, der rammer bredt og stiger frem mod 2030. En sådan afgift, der gør det dyrere at udlede drivhusgasser, vil tilskynde til, at vi alle træffer mere klimavenlige valg og vil give et rygstød til udviklingen af klimavenlige teknologier og løsninger. Klimarådet foreslår, at afgiften indføres så snart den værste coronakrise er ovre, startende med 500 kroner per ton CO₂-ækvivalent, stigende til 1.500 kroner per ton senest i 2030. Rådet vurderer, at en afgift på 500 kroner er tilstrækkelig til at mindske udledningen af drivhusgasser med 60 procent i 2030, mens en afgift på 1.500 kroner er nødvendig for at sikre yderligere reduktion i 2030.

Klimaafgiften kan ikke stå alene

Klimaafgiften skal gælde så mange steder som muligt. Vi mener dog ikke, at klimaafgiften kan drive den grønne omstilling alene. Klimaafgiften skal sikre, at vi når vores klimamål, men vi har fortsat brug for andre grønne afgifter, der sætter en pris på luftforurening, trængsel og andre miljøproblemer. Der skal fortsat være en motivation til at spare på el og begrænse sin bilkørsel, selvom drivmidlerne ikke længere er fossilt baserede.

Derfor mener vi, at klimaafgiften nogle steder skal erstatte og nogle steder supplere de nuværende grønne afgifter, mens det andre steder vil være hensigtsmæssigt at have særskilte afgifter, der både reflekterer klima-, miljø-, ressource- og sundhedsudfordringerne.

Biomasse

Det gælder blandt andet på biomasseområdet. Afbrændingen af biomasse i vores energiproduktion medfører ikke alene øget udledning af CO₂. Afbrændingen medfører også andre udfordringer som luftforurening og knaphed på biomasseressourcer. Her mener vi ikke, at en ren klimaafgift vil være tilstrækkelig. Samtidig vil det blive særdeles indviklet at differentiere klimaafgiften på biomasse.

Derfor foreslår vi en generel afgift på biomasse til el- og varmeproduktion, der reflekterer biomassens samlede miljøomkostninger, samt en røgafgift på små anlæg som brændeovne. Røgafgiften skal reflektere helbredsskaderne af luftforureningen.

Elektricitet

I dag betaler blandt andet husholdninger og offentlige institutioner en relativt høj elafgift, mens hovedparten af de private erhverv ikke betaler elafgift eller kun betaler en meget lav afgift. Senest blev det i 2018 vedtaget, at også liberale erhverv fremover næsten skal fritages for elafgift.

Indførelsen af en klimagift bør ikke erstatte elafgiften. Selvom udledningen af CO₂ fra elsektoren falder, bør vi fortsat opretholde en økonomisk tilskyndelse til at spare på elektriciteten. Produktionen af elektricitet vil stadig skabe et pres på vores miljø og natur, og import af elektricitet fra fossile anlæg i udlandet vil fortsat belaste klimaet.

Transport

På transportområdet vil en simpel implementering af en bred klimaafgift også kunne give uhensigtsmæssige incitamenter. For eksempel vil en klimaafgift ikke ramme problematiske første generations biobrændstoffer, der regnes som klimaneutrale, men som har en høj klimabelastning, da de blandt andet medfører skovfældning.

Derfor bør energiafgiften opretholdes på transportområdet, fordi en klimaafgift som udgangspunkt kun vil dække CO₂-udledningerne, som de opgøres i dag. Desuden skal vi tage højde for grænsehandelsproblematikken, jævnfør senere forslag til transportafgifter.



Konkurrenceudsatte virksomheder

For nogle af de mest konkurrenceudsatte virksomheder med høje drivhusgasudslip vil en ensartet beskatning af drivhusgasser give udfordringer. Her foreslår vi - i lighed med Klimarådet - at give et bundfradrag i klimaafgiften, således at fradraget er konstant per produceret vare. Bundfradraget mindsker konkurrenceevnetabet og dermed risikoen for, at produktion flytter til udlandet.

Bundfradraget i afgiften modsvares af en produktafgift af tilsvarende størrelse på den type varer, som virksomheden producerer. Produktafgiften lægges på alle varer af den type – for eksempel cement - uanset om varen er produceret i Danmark eller af konkurrerende virksomheder i udlandet. Dermed betales der samlet set fuld klimaafgift af danskproducerede varer, og forbrugerne tilskyndes til at mindske forbruget af varer med et stort klimaaftryk. Jo større andel af afgiften, som lægges som produktafgift, jo mere ligestilles danske virksomheders produkter med importerede varer. Til gengæld er det kun den del af afgiften, som lægges på drivhusgasudslippet, som direkte tilskynder virksomheden til at nedbringe udslippet fra den enkelte vare. Derfor skal der foretages en afvejning mellem de to dele af afgiften.

Det er også muligt at tilbageføre midler til virksomhederne i form af støtteordninger, der kan understøtte den grønne omstilling og medvirke til at danske virksomheder ikke stilles ringere end udenlandske.

Landbrug

På landbrugsområdet følger vores forslag de samme overordnede principper som Klimarådet. Her lægges en klimaafgift på udledningen af drivhusgasser efter simple metoder, der kan indføres med det samme. Klimabelastningen kan for eksempel opgøres efter dyrkede afgrødetyper, dyrkningsmetoder og husdyrarter.

Ligesom Klimarådet foreslår vi at fordele afgiften på særligt klimabelastende produktion i både produktions- og forbrugsled. Hvis afgiften kun lægges på udledninger fra produktionen, ville det alene ramme dansk produktion, mens importvarer går fri. Det kunne medføre, at en del af produktionen rykkede ud af landet, hvilket ikke ville gavne klimaet. Når afgiften lægges i forbrugsleddet, rammer den derimod import og indenlandsk produktion ens. Omvendt ville det være uheldigt kun at lægge afgifter i forbrugsleddet og dermed ikke direkte tilskynde til at sænke udledningen i den enkelte virksomhed. Se senere forslag om klimaafgift på animalske fødevarer.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At der indføres en generel afgift på drivhusgasser og black carbon², der stiger gradvist fra 500 kroner per ton CO₂-ækvivalent i 2022 til 1.500 kroner per ton i 2030. For erhverv, der er særligt konkurrenceudsatte og samtidig har de højeste drivhusgasudslip, indføres et bundfradrag i klimaafgiften. Dette bundfradrag modsvares af en afgift på pågældende produkt, idet denne afgift belaster importerede produkter lige så meget som danskproducerede.

² Black carbon er sodpartikler, der dannes ved en ufuldstændig forbrænding af organisk materiale.

- At landbruget pålægges en klimaafgift efter simple metoder, blandt andet efter dyrkede afgrødetyper, jordbundstyper, dyrkningsmetoder, antal husdyr samt husdyrarter. På husdyrbrug gives et bundfradrag. Samtidig lægges en klimaafgift på de mest belastende animalske produkter - kød, smør og ost, jævnfør senere forslag.

Indførelse af en klimaafgift vil medføre et stigende statsligt provenu frem mod 2030. En fuldt indfaset afgift på al drivhusgasudledning i 2030 vil uden særlige lempelser eller undtagelser give et statsligt provenu på omkring 30 milliarder kroner, når det antages, at udledningerne er nede på de 23 millioner ton CO₂-ækvivalenter, der svarer til 70-procentsmålsætningen. Der vil dog formentlig i 2030 stadig være behov for visse særregler og komplimenterende afgiftsstrukturer for visse forbrug. Det betyder, at det ovenstående grove provenuoverslag både inkluderer den direkte CO₂-afgift og de afgifter, der måtte stå i dets sted i 2030, herunder afgifter der lægges på forbruget som for eksempel afgiften på animalske fødevarer. Dette overlap i provenuvurderingerne gør, at provenuerne ikke meningsfuldt kan summeres.

Ifølge Klimarådet vil den samfundsøkonomiske omkostning per år ved at opfylde klimamålet gradvist stige gennem 2020'erne og i 2030 nå 15 til 20 milliarder kroner sammenlignet med et forløb, hvor Danmark ikke gør mere end den politik, der allerede er vedtaget. Denne omkostning svarer til under én procent af BNP.

Fakta

- I december 2019 indgik et bredt flertal i Folketinget en aftale om, at Danmark skal have en bindende klimalov med et mål om 70 procent reduktion af drivhusgasudledningerne i 2030 i forhold til 1990, et mål om klimaneutralitet senest 2050 og med 1,5 graders målsætningen for øje.³
- I 2017 udledte Danmark 50,6 millioner ton CO₂-ækvivalenter uden black carbon og CO₂ fra afbrænding af biomasse, hvilket svarer til et fald på 29 procent siden 1990. Frem mod 2030 forventer Energistyrelsen, at udledningerne reduceres til 38 millioner ton svarende til en reduktion på 46 procent siden 1990, hvis ikke der iværksættes nye politiske tiltag dog igen uden black carbon og CO₂ fra biomasse.⁴
- Hvis Danmark skal nå 70-procentsmålet, skal drivhusgasudledningerne ned på 22,7 millioner ton CO₂-ækvivalenter i 2030⁵. Det kræver, at omstillingshastigheden i det næste årti – fra 2021 til 2030 – skal forøges betydeligt til cirka 2,4 millioner ton CO₂-ækvivalenter om året igen uden black carbon og CO₂ fra biomasse. Den grønne omstilling skal altså accelereres betydeligt.⁶

³ Regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Alternativet: *Aftale om klimalov*, 6. december 2019.

⁴ Energistyrelsen: *Basisfremskrivning 2019*, side 17.

⁵ Klimarådet: *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*, 2020, side 26.

⁶ Klimarådet: *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*, 2020, side 27.

ØGET ELAFGIFT PÅ LIBERALE ERHVERV

I Danmark får alle virksomheder rabat på deres elregning fra 2023. Liberale erhverv er nemlig blevet ligestillet med øvrige erhverv, når det gælder lempede elafgifter til proces. Det betyder, at for eksempel advokater, ingeniører og mæglere også kan få godtgjort deres elafgift til for eksempel belysning og computere.

Formålet med lempelsen var at undgå, at virksomheder, der er kriseramte, skulle betale højere elafgift, end de gør i dag. De må ifølge EU-regler ikke modtage støtte i form af afgifter, der er lempede i forhold til andre virksomheder. Ved at ligestille alle virksomheder, kommer ingen virksomheder, og dermed heller ikke de kriseramte, til at skulle betale den høje sats.

Rådet for Grøn Omstilling anser ikke den risiko for så stor, at det berettiger til at sænke elafgiften for alle i branchen fra 87,4 til 0,4 øre per kWh. Netop virksomheder som et advokatkontor har typisk fokus på andre omkostninger til især lønninger, som langt overstiger omkostningen til el. Det vil ikke være eludgiften der afgør, om en sådan virksomhed kan overleve.

Derimod vil lempelsen betyde, at virksomhederne er mindre motiverede for at mindske deres elforbrug. Vi mener derfor, at liberale erhverv bør betale elafgift og bidrage til den grønne omstilling ligesom almindelige borgere gør.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At fastholde elafgiften på 87,4 øre per kWh el til proces for liberale erhverv, så de tilskyndes til at mindske deres elforbrug og bidrage til den grønne omstilling.

I forbindelse med lovbehandlingen blev det skønnet, at nedsættelsen af elafgiften for liberale erhverv ville medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på cirka 375 millioner kroner i 2023, 350 millioner kroner i 2024 og 350 millioner kroner i 2025.⁷ Hvis elafgiften for liberale erhverv genindføres, annulleres dette mindreprovenu for staten og der bliver flere penge til den grønne omstilling.

⁷ Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti: *Energiaftale af 29. juni 2018*, side 15.



Fakta

- Efter Europa-Kommissionens statsstøtteretsakter må virksomheder, som er kriseramte, som udgangspunkt ikke modtage støtte i form af afgifter, der lempes i forhold til andre virksomheder.⁸ Derfor valgte VLAK-regeringen i 2018 at sænke afgiften for *alle* liberale erhverv og ikke blot de, der havde særligt behov. Vi vælger i stedet at sige, at ingen liberale erhverv skal fritages for afgift – idet langt de fleste ikke er særligt udsatte for udenlandsk konkurrence.
- Ifølge bilag 1 til elafgiftsloven er visse liberale erhverv ikke sidestillet med øvrige momsregistrerede erhverv, når det gælder elafgifter til proces. Så længe bilag 1 til elafgiftsloven eksisterer, er det Skatteministeriets vurdering, at Europa-Kommissionen vil anse den høje sats på de liberale erhverv som den almindelige sats, mens processatsen anses som den lempede sats på erhverv.⁹

⁸ Skatteministeriet: *Forslag til Lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love*, Fremsat den 6. februar 2019 af skatteministeren, Folketingstidende Tillæg A 2018-19, side 4.

⁹ Skatteministeriet: *Forslag til Lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love*, Fremsat den 6. februar 2019 af skatteministeren, Folketingstidende Tillæg A 2018-19, side 4.

AFGIFT PÅ FLARING

Når olie og gas udvindes på olieplatforme, brændes overskudsgassen af for at sikre, at gassen ikke eksploderer ukontrollabelt. Processen hedder flaring og betyder, at store mængder energi går til spilde. Energistyrelsen har beregnet, at flaring i 2018 medførte et CO₂-udslip på 213.000 ton.

I Danmark fyrer vi ekstra meget CO₂ af ved flaring i forhold til andre lande, der udvinder olie og gas i Nordsøen. Faktisk udleder den danske produktion af olie og gas i Nordsøen fire gange så meget CO₂ som den norske per produceret mængde olie og gas. I Norge har man nemlig en CO₂-afgift, der ser ud til at have nedbragt forureningen.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at der skal skrues ned for gasblusset på de danske olieplatforme. Når nordmændene er i stand til at mindske flaring betragteligt, burde det også være muligt for os. Vi foreslår derfor at indføre en afgift på flaring, så der tilskyndes til at foretage investeringer i at forurene mindre.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At indføre en klimaafgift på afbrænding af gas på olieplatforme for at mindske flaring. Afgiften skal flytte den klimaafgift, som vi foreslår generelt, og således stige fra 500 kroner per ton CO₂ til 1.500 kroner per ton i 2030.

Afgiften vurderes at kunne medføre et provenu for staten på omkring 107 millioner kroner årligt ved indførelsen. Her antages det, at der udledes 213.000 ton CO₂ årligt og at afgiften er 500 kroner per ton CO₂. I de følgende år ventes mængden af flaring at gå ned, men samtidig stiger afgiften gradvist til 1.500 kroner per ton i 2030.

Fakta

- Flaring udgør i dag 0,6 procent af Danmarks samlede udledning af CO₂.
- Hvis flaringen i Danmark nedbringes til norske niveau, vil det kunne nedbringe udslippet til 47.000 ton CO₂ og dermed spare klimaet for 166.000 ton CO₂ årligt. Energistyrelsen tager dog forbehold over for, om reduktionen i praksis vil være så stor.¹⁰

¹⁰ Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet: Endeligt svar på spørgsmål 204 til Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget 2019-20, KEF Alm.del Offentligt, 6. februar 2020.



BIOMASSEAFGIFT

Vi brænder træpiller, brænde og halm af i stor stil. Faktisk er Danmark nu den femtestørste forbruger af biomasse i hele Europa – og en af de største målt per indbygger. Udviklingen skyldes en årelang politisk indsats for at omstille de gamle kulfyrede kraftværker til biomasse. Biomasse er blevet set som en bæredygtig energikilde, fordi der regnes med genplantning af den biomasse, der brændes¹¹. Det betyder, at biomassen indgår som et nul i det danske klimaregnskab.

Men vores afbrænding af biomasse er ikke helt så bæredygtig. Selv om der genbeplantes, er der en tidsforsinkelse fra forbrændingens udledning af CO₂, til CO₂'en igen er optaget – især for træbaseret biomasse. Denne forsinkelse er vigtig, da de næste par årtier bliver afgørende for, om vi når de såkaldte *tipping points*, hvor klodens klima kommer uafvendeligt ud af balance.

Størstedelen af den biomasse, som bruges i Danmark, er importerede træpiller. Disse regnes som CO₂-neutrale i det danske klimaregnskab, men i virkeligheden er der et betydeligt kulstoftab, som blot konteres på producentlandets klimaregnskab – hvis det overhovedet konteres.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at fast biomasse til el- og varmeproduktion bør pålægges afgifter på lige fod med andre brændsler. Fremtidens el og varme bør i stedet produceres klimavenligt fra for eksempel varmepumper, solvarme, geotermi og overskudsvarme fra virksomheder.

Biomasse er en knap ressource, og den er langt bedre anvendt til at fremstille bygningsmaterialer, fortrænge fossile flybrændsler og som erstatningsprodukter for plast end

¹¹ Regneregler vedtaget af verdenssamfundet i Kyoto i 1997 betyder, at vi har lov til at regne afbrænding af halm, træ, affald og andre former for biomasse som 'bæredygtigt', fordi der regnes med genplantning af de træer eller afgrøder, der brændes. Kulstoffet, der fjernes fra skov, indgår derimod i landenes opgørelse af kulstofpuljerne for skove.

på at producere varme og el. Derudover er der et stort behov for, at en del af den træbaserede biomasse forbliver i skovene som dødt ved til fordel for biodiversiteten, og hvor den samtidig vil fungere som kulstoflager.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At indføre en generel adfærdsændrende biomasseafgift¹² på fast biomasse til el- og varmeproduktion på 30 kroner per gigajoule. Afgiften skal både gælde for små enheder som brændeovne, nye kollektive værker og ved totalrenovering af eksisterende anlæg. Af hensyn til afskrivning af eksisterende værker kan afgiften for disse indføres over 20 år fra 10 kroner per gigajoule. Afgiften skal ses i sammenhæng med, at vi foreslår at indføre en røgafgift på privat afbrænding af biomasse, jævnfør det efterfølgende forslag.
- At der samtidig indføres lovpligtige bæredygtighedskriterier, som den træbaserede biomasse skal leve op til, hvis den skal anvendes. Kriterierne skal være transparente og målbare med fokus på naturbeskyttelse og optimering af skovens kulstofmængde.

Forbruget af biomasse er på omkring 40 petajoule til fjernvarmeproduktion og omkring 40 petajoule til el-produktion¹³. Med udgangspunkt i et samlet forbrug på 80 petajoule om året og en afgift på 30 kroner per gigajoule, vil afgiften kunne medføre et samlet provenu til staten på omkring 2,4 milliarder kroner om året.

Fakta

- I 2018 importerede Danmark 37 procent af den biomasse, som blev brugt i årets produktion af energi¹⁴.
- I 2016 var det danske biomasseforbrug på 28 gigajoule per indbygger. Med den forventede befolkningsfremskrivning vil der i 2050 på globalt plan være omkring 10 gigajoule bæredygtig biomasse tilgængeligt per indbygger¹⁵. Danmark forbruger altså meget mere end sin *fair share*.
- Biomasse udgjorde 75 procent af Danmarks forbrug af vedvarende energi i 2018, mens den resterende vedvarende energi primært kom fra vind og sol¹⁶.

¹² Såvel afgiften som bæredygtighedskriterierne skal gælde for al biomasse, som sælges til afbrænding – det vil sige, at træ som man fælder i sin have eller får foræret af naboen ikke omfattes.

¹³ Energistyrelsen: Energistatistik 2018, side 13 og 17.

¹⁴ Danmarks Statistik: Danmark producerer rekordmeget energi fra biomasse - og mere af det kommer fra importeret træ, 15. november 2019: <https://www.dst.dk/da/Statistik/bagtal/2019/2019-11-14-Danmark-producerer-rekordmeget-biomasse-og-mere-af-det-kommer-fra-importeret-trae>.

¹⁵ Klimarådet: Biomassens betydning for grøn omstilling, maj 2018, side 19.

¹⁶ Danmarks Statistik: Danmark producerer rekordmeget energi fra biomasse - og mere af det kommer fra importeret træ, 15. november 2019: <https://www.dst.dk/da/Statistik/bagtal/2019/2019-11-14-Danmark-producerer-rekordmeget-biomasse-og-mere-af-det-kommer-fra-importeret-trae>.



RØGAFGIFT

De færreste tænker over, at luftforureningen på en fredelig villavej kan være lige så høj som på en trafikeret gade i det centrale København. Men det kan den, og det skyldes brændefyring. Faktisk er brændefyring i private hjem den største og dyreste danske kilde til helbredsskadelig luftforurening. Således dør omkring 550 danskere hvert år for tidligt på grund af udendørs forurening fra brændefyring.

Det mener Rådet for Grøn Omstilling er uacceptabelt. Der findes gode og grønne alternativer til at holde varmen i vores boliger, og de skal hurtigst muligt i spil. Det gælder for eksempel efterisolering, varmepumper og fjernvarme. Vi mener derfor, at der bør lægges en røgafgift på brændefyring, der modsvarer de helbredsskader, røgen forårsager. Hermed bliver det samtidig mere attraktivt at efterisolere sin bolig og vælge miljøvenlige varmekilder.

Afgiften, som støttes af De Økonomiske Råd¹⁷, opkræves via en simpel temperaturmåler, som sættes ind i skorstensrøret. Denne måler, hvor mange timer man har ild i brændeovnen, og den vil kunne forsynes med fjernaflæsning. Hermed undgås de ulemper, der var forbundet med den daværende regerings forslag til brændeafgift i 2013, hvor man skulle godtgøre, at for eksempel rafter eller hestestrøelse ikke var beregnet til at brænde i brændeovn, og man kunne slippe for afgiften ved i stedet for rent træ at brænde affald - for eksempel gamle malede brædder - som ville øge forureningen.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At indføre en røgafgift for små anlæg, herunder brændeovne, pejse, halmfyr og træpillefyr. Vi foreslår at differentiere afgiften efter helbredsskader, så den bliver højest i byer med god kollektiv varmeforsyning og for de mest forurenende fyringsenheder, se tabel 1.

¹⁷ De Økonomiske Råd: *Økonomi og Miljø 2016*, side 46.

Afgiftssatser (kr. per times fyring)	Gammel brændeovn (før 1990)	Nyere brændeovn (1990-2004)	Miljømærket ovn (efter 2004)
Byer med kollektiv varme	50	25	10*
På landet uden kollektiv varme	10	5	2*

Tabel 1: Afgiftssatser for røgafgift. Timesatsen er udregnet efter røgens helbredsskader. Efter samme princip beskattes halmfyr, træpillefyr mv. *) Beskatningen kan nedsættes for nye miljømærkede brændeovne (2 g partikler per kg træ) med effektiv røggasrensning, der fjerner minimum 95 procent af partikeludslippet (både partikelmassen og partikelantallet), til 1 krone per time i større byer, og eventuelt afgiftsfritages helt på landet.

Afgiften vil få mange til at skifte til nyere brændeovn, andre vil blot fyre færre timer, mens nogle helt vil droppe brændeovnen og i stedet efterisolere deres bolig eller anvende mere miljøvenlige varmekilder. Disse adfærdsændringer vil nedbringe partikelforureningen fra brændefyring og gøre, at Danmark kan leve op til vores internationale forpligtelser i FN og EU.

Hvis adfærdsændringerne giver en halvering af partikelforureningen fra brændefyring, så spares knap 300 dødsfald og 160.000 tilfælde af luftvejslidelser årligt i Danmark svarende til en samfundsøkonomisk gevinst på omkring 4 milliarder kroner årligt. Dertil opnås et afgiftsprodukt på omkring 4 milliarder kroner årligt.

Fakta

- Hvert år dør omkring 550 danskere for tidligt på grund af udendørs forurening fra brændefyring.¹⁸ De tilknyttede helbredsomkostninger er cirka 8 milliarder kroner årligt¹⁹. Oveni dette skal lægges helbredsskader fra indeklimaforurening fra brændeovne.
- Partikeludledningen fra brændefyring er ikke faldet de senest 30 år. Det er ifølge Miljøstyrelsen hovedårsagen til, at Danmark ikke kan leve op til FN's Göteborgprotokol²⁰ og EU's NEC-direktiv²¹.

¹⁸ Aarhus Universitet: *Helbredseffekter og helbredsomkostninger fra emissionssektorer i Danmark*, Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, nr. 182, 2016, side 5.

¹⁹ Jørgen Brandt m.fl.: *Sparede helbredsomkostninger fra luftforurening kan reducere omkostningerne ved den grønne omstilling*, Notat nr. 1 - 2020 fra EML – Energy Modelling Lab, 25. maj 2020, side 14.

²⁰ Göteborgprotokollen fastsætter i FN regi maksimale tilladte emissionsniveauer (emissionslofter) for svovl, nitrogenoxider, flygtige organiske forbindelser og ammoniak.

²¹ Direktivet om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer (NEC-direktivet) er et EU-direktiv, der har til formål at reducere luftforureningen i Europa.

FJERN OVERSKUDSVARMEAFGIFTEN

Store mængder energi går til spilde, når virksomheder sender deres overskudsvarme ud til gråspurve. Årsagen er, at det er dyrt for virksomhederne at sælge deres overskudsvarme til et fjernvarmeselskab på grund af høje afgifter på overskudsvarme. Afgifterne skal sikre, at det ikke er attraktivt for virksomheder at øge overskudsvarmen alene for at sælge den. Problemet er bare, at afgifterne er så høje, at mange virksomheder slet ikke udnytter overskudsvarmen.

En ny lov om overskudsvarme forsøger at råde bod på dette ved at sænke afgiften til 10 kroner per gigajoule for de virksomheder, der indgår en aftale om energiledelse, der sikrer at virksomheden løbende effektiviserer sit energiforbrug og dermed minimeres risikoen for produktion af "falsk" overskudsvarme. Det er godt nyt, men for mange virksomheder er 10 kroner fortsat en høj afgift set i forhold til de investeringer, der er nødvendige for at kunne sælge overskudsvarme.

Samtidig er det ikke tilstrækkeligt at stille krav til virksomhedernes energiledelse. Virksomhederne bør også have en plan for udfasning af fossile brændsler og biomasse inden for de næste 20 år, hvis deres overskudsvarmeafgift skal lempes. Meget af den overskudsvarme, der produceres i dag, er nemlig fra industrivirksomheder, der anvender fossile brændsler og biomasse, så den er altså ikke så grøn, som den ofte bliver betegnet.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at vi bør fjerne knasterne for de virksomheder, der ønsker at udnytte overskudsvarmen og samtidig stille krav til virksomhedernes udfasning af fossil energi og biomasse.



Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At sløjfe overskudsvarmeafgiften for alle virksomheder, der vælger at indgå en aftaleordning i form af certificering af virksomhedens energiledelsessystem og samtidig har en plan for udfasning af fossile brændsler og biomasse inden for de næste 20 år.
- At indføre "energiledelse light" for små og mellemstore virksomheder²², så det bliver muligt for dem at arbejde med energieffektivisering på et niveau, der passer til dem. Her kunne man skele til den kommende energistandard, ISO 50005. Alternativt kan disse virksomheder indgå en aftale med Energistyrelsen om at gennemføre rentable energieffektiviseringer.

Med den nuværende politiske aftale øges den forventede udnyttelse af overskudsvarmen med cirka 35 procent i forhold til i dag. Aftalen skønnes at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 133 millioner kroner. Såfremt overskudsvarmeafgiften fjernes helt, må der forventes et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd af samme størrelsesorden. Et forsigtigt bud er dermed, at forslaget medfører et mindreprovenu på omkring 100 millioner kroner årligt.

Fakta

- Den spildte varme, som virksomheder i dag sender udendørs, kunne opvarme omkring 128.000 parcelhuse.²³
- Hvis vi udnytter overskudsvarmen, kan vi skåne klimaet for omtrent 600.000 ton CO₂.

²² Store virksomheder, der allerede skal efterleve krav om energisyn, Jævnfør EE-direktivets Artikel 8, har gode forudsætninger for at efterleve kravene til energiledelse i den internationale energistandard ISO 50001. Små og mellemstore virksomheder - med op til 250 ansatte og en omsætning der ikke overstiger 375 mio. kroner - vil have sværere ved at efterleve energistandarden. Her kan den kommende energistandard ISO 50005 gøre det muligt.

²³ Dansk Industri: *Overskudsvarme kan skabe markant fald i CO₂-udledningen*, DI Analyse, marts 2018, side 1.

LAVERE AFGIFT PÅ EL TIL VARMEPUMPER I FJERNVARMEN

Forbruget af olie til opvarmning af vores boliger er faldet drastisk over de seneste år. Udviklingen skyldes især, at vi har udskiftet olien med biomasse, det vil sige brænde, træpiller og træflis. Det er uheldigt, da varmepumper er både grønnere og samfundsøkonomisk billigere end biomasse.

Derfor er det positivt, at der fra politisk side er fokus på at sænke afgiften på strøm til varmepumper. Med den energipolitiske aftale fra 2018 sænkes elvarmeafgiften fra 40 øre per kWh til 15,5 øre frem mod 2021.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at varmepumper - både individuelle i boliger og varmepumper i fjernvarmesystemet - bør være helt centrale i den grønne omstilling af varmesektoren. En lempelse af afgiften på el til varmepumper fra sit nuværende niveau vil - sammen med de foreslåede øgede afgifter på biomasse - gøre det mere attraktivt at anvende varmepumper i Danmark i stedet for at fyre med træflis og træpiller.

Regeringen foreslår som led i klimahandlingsplanen at sænke afgiften yderligere til 0,8 øre per kWh for husholdninger og 0,4 øre per kWh for erhverv. Vi mener, at regeringens forslag går for vidt og rammer for upræcist, hvad angår individuelle varmepumper i husholdninger og direkte elvarme fra elpaneler. En nedsættelse af elvarmeafgiften til det niveau vil betyde, at den marginale elpris bliver meget lav, og det vil tilskynde til et uhensigtsmæssigt elforbrug.

Den lave pris for varmen vil også gøre mange energibesparelser urentable og dermed også forhindre, at efterisoleringer og andre besparelsetiltag gennemføres. Derudover vil forslaget kunne føre til, at nuværende fjernvarmeforbrugere frakobler sig og i stedet installerer en varmepumpe, hvilket kan udtynde kundegrundlaget og øge varmepriserne for andre fjernvarmekunder.

Vi mener derfor, at elvarmeafgiften for individuelle varmepumper og elpaneler i husholdninger skal fastholdes på det niveau, der blev aftalt i 2018, nemlig på 15,5 øre fra 2021. For at øge udbredelsen af individuelle varmepumper foreslår vi i stedet, at støtten til at anskaffe sig en varmepumpe øges. Det vil også give mulighed for at målrette støtten til udskiftning af olie-, gas- og biomassefyr med varmepumper og eventuelt også til afvikling af fjernvarmenet i områder med et tyndt varmegrundlag, hvor anvendelsen af varmepumper vil være mere effektivt.

Hvis regningens forslag om at nedsætte elvarmeafgiften til 0,8 øre derimod vedtages, bliver konkurrencen fra direkte elvarme og varmepumper så stærk, at det er nødvendigt med et stærkere planlægningsinstrument som tilslutningspligt for at undgå uhensigtsmæssig frakobling af fjernvarmekunder.

Vi mener samtidig, at der fortsat vil være behov for at understøtte udbredelsen af varmepumper til fjernvarme og foreslår derfor, at elvarmeafgiften for store varmepumper på fjernvarmeværker reduceres til 5 øre per kWh fra 2021.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At fastholde afgiften på el til individuelle varmepumper og elpaneler i husholdninger på de 15,5 øre per kWh, som er aftalt med ikrafttrædelse i 2021 og samtidigt støtte anskaffelse af varmepumper, så investeringsudgiften reduceres.
- At sænke elvarmeafgiften til 5 øre per kWh for el, der bruges i varmepumper på fjernvarmeværker.

Elforbruget til varmepumper på fjernvarmeværker udgjorde i 2018 cirka 30 GWh. Beregnet ud fra dette forbrug, vil en reduktion af elvarmeafgiften til 5 øre per kWh i 2021 for varmepumper på fjernvarmeværker medføre et yderligere provenutab på under en halv million kroner om året fra 2021. Dette vil dog kunne stige betydeligt i takt med, at flere varmepumper installeres i fjernvarmen.

Fakta

- Varmepumper bruger strøm til at overføre energien fra for eksempel udeluft eller jord til varmt vand, radiatorer, gulvvarme eller varm luft. Varmepumper i fjernvarmen giver mulighed for at bruge energien fra spildevand eller overskudsvarme, som ellers ikke bliver brugt, til opvarmning af boliger.
- Individuelle varmepumper reducerer behovet for at tilføre energi til bygningen. En eldrevet varmepumpe leverer typisk over 3 enheder varme for hver enhed el, den bruger. Det betyder, at bygninger med varmepumper skal tilføres meget mindre energi end ved olie- eller træpillefyr, der skal have tilført mere end én enhed energi for hver enhed varme, de producerer til bygningen.²⁴

²⁴ Energistyrelsen: *Varmepumper*, SparEnergi.dk: <https://sparenergi.dk/forbruger/varme/varmepumper> [besøgt 21-05-2020].



KLIMAAFGIFT PÅ ANIMALSKE FØDEVARER

Vi ved det godt. Den saftige bøf er skadelig for klimaet. Vores kødforbrug er da også faldet en smule de senere år, men det er slet ikke nok i forhold til at mindske klimabelastningen. Mange af os er nemlig vokset op med, at kød er en væsentlig del af et måltid, og de vaner er for nogle vanskelige at ændre på fra den ene dag til den anden.

Samtidig er priserne på animalske fødevarer i dag kunstigt lave, da klima- og miljøomkostningerne ikke er med i prisen. Forureneren-betaler-princippet er ganske enkelt sat ud af kraft her.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at vi bør lægge en afgift på animalske fødevarer, der afspejler produktionens klimabelastning. Kun herved kan vi for alvor mindske forbruget og fremme de klimavenlige alternativer. Afgiften kan indføres gradvist over en årrække, således at den først lægges på kød, ost og smør og senere på øvrige mælkeprodukter.

Afgiften på kød bør differentieres, så kød fra dyr med det største drivhusgasudslip - som køer og får - pålægges den største afgift. Der er gode argumenter for også at inddrage andre hensyn til for eksempel biodiversitet og dyrevelfærd, men det ville gøre afgiften mere kompliceret. De hensyn mener vi i stedet bør tilgodeses ved at afsætte en del af provenuet til tilskud. Nogle køer og får græsser i naturområder og har en positiv effekt i forhold til naturpleje og dyrevelfærd. Derfor vil vi bruge en del af provenuet til at forhøje tilskud til naturplejedyr.

Vi mener - i lighed med Klimarådet - at afgiften skal fordeles på både husdyrenes udledning af drivhusgasser og på kød- og mejeriprodukterne i butikken. I regneeksemplet nedenfor har vi

dog forenklet ved at lægge hele afgiften i forbrugsleddet. Afgiften på husdyreres udledning har den fordel, at den tilskynder det enkelte husdyrbrug til at sænke sin udledning ved for eksempel at anvende renere teknologi. Ulempen er, at afgiften kun rammer danske producenter, mens import af kød, ost og smør friholdes. Omvendt vil en afgift på de animalske fødevarer i butikken ligestille danske og udenlandske producenter, men til gengæld ikke tilskynde det enkelte husdyrbrug til at mindske sin udledning – men stadig medvirke til at mindske forbruget.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At indføre en klimaafgift på kød og på mælkeprodukter med et klimaaftryk på over 4 kg CO₂-ækvivalenter per kg produkt – det vil sige primært ”gul ost”²⁵ og smør. Afgiften skal svare til klimabelastningen og fugte med den generelle klimaafgift²⁶. Det svarer til en afgift på 7 kroner per kg okse- og lammekød, 2,30 kroner per kg svinekød og 2,75 kroner per kg fjerkrækød ved indførelsen.²⁷ Afgiften på gul ost og smør sættes til henholdsvis 4,50 og 5,00 kroner per kg.²⁸ Her har vi forenklet ved at lægge hele afgiften på produkterne. I praksis foreslår vi som nævnt ovenfor at fordele afgiften på emissioner ved husdyrhold og på salg af produkterne i forbrugsleddet.
- At indføre en afgift på øvrige mælkeprodukter nogle år senere. Disse mælkeprodukter - med et klimaaftryk på under 4 kg CO₂-ækvivalenter per kg produkt - udgøres for eksempel af mælk, tykmælksprodukter og andre ostetyper end gul ost.
- At indføre en klimaafgift på kød, ost og smør i færdigretter svarende til ovenstående afgiftssatser. For at lette administrationen sættes en bagatelgrænse, der betyder, at færdigretter, der indeholder mindre end for eksempel 10 procent kød, ost eller smør fritages for afgift.

Vi vurderer, at afgifterne på animalske fødevarer samlet set ville kunne medføre et provenu for staten på omkring 2,35 milliarder kroner årligt ved indførelsen. Afgiftssatserne og provenuet ses af tabel 2.

²⁵ ”Gul ost” dækker kun skæreost, idet denne har et klimaaftryk på niveau med gennemsnitligt kød. Men når vi siger ost med udslip over 4 kg CO₂ per kg ost, gælder det for eksempel også brieost.

²⁶ Vi foreslår en generel CO₂-afgift på 500 kroner per ton CO₂ stigende til 1500 kroner per ton CO₂ i 2030. Udslip af metan og lattergas omregnes til CO₂ ækvivalenter efter gængse omregningsfaktorer.

²⁷ Baseret på gennemsnitlige udslip for forskellige udskæringer, f.eks. hakket kød og de dyrere udskæringer. Der er dog andre opgørelser, som sætter udslip fra svinekød lidt højere end fjerkræ.

²⁸ Hovedparten af oksekød solgt i Danmark stammer fra malkekvæg. Her fordeler man emissionerne fra kvæghold på de producerede mælkeprodukter og på kødet.

I 2030 vil afgiften være steget til 21 kr./kg okse- og lammekød, 6,90 kr./kg svinekød, 8,25 kr./kg fjerkrækød, 15 kr./kg smør og 13,50 kr./kg ost.

Type	Årligt forbrug (1.000 t)	Foreslået afgiftssats ved indførelse (kr./kg)	Provenu (mio. kr./år)
Okse og lam	167 ²⁹	7,00	1.170
Svin	196	2,30	450
Fjerkræ	114	2,75	314
Smør	11	5,00	56
Ost	80	4,50	360
I alt	567		2.350

Tabel 2: Afgiftssatser og provenu ved indførelse af klimaafgift på animalske fødevarer. Forbrugsmængderne for kød er fra DTU-fødevarerinstitutionen³⁰, men stammer fra forsyningsstatistikken 2010. De dækker ikke blot det kød, som danskerne spiser, men det som er til rådighed, det vil sige inklusiv det som bliver til madspild. Tallet for ost er fra Ost & ko³¹ og tallet for smør er fra Samvirke³².

Fakta

- Danskernes kødforbrug er faldet med 5 procent fra 2015 til 2018³³. Kød fylder dog fortsat meget i danskernes måltider. I 2019 indeholdt 79 procent af danskerens aftensmåltider kød. I 2016 var det 75 procent, og i 2018 var det 73 procent.³⁴
- Landbruget står for omkring 22 procent af den samlede danske drivhusgasudledning.³⁵ Køernes methanudslip står for en stor del af udledningen.
- Klimaaftrykket for oksekød er 13,9 kg CO₂-ækvivalent per kg fødevarer. For kyllingekød er klimaaftrykket 5,5 kg og for svinekød er det 4,6 kg. Klimaaftrykket for smør er 10,6 kg CO₂-ækvivalent per kg fødevarer. For skæreost og brie er det 8-10 kg og for mælk og yoghurt er det 1-3 kg.³⁶

²⁹ Heraf er knap 11.000 ton lammekød.

³⁰ DTU Fødevarerinstitutionen: Hvor meget kød spiser danskerne? – data fra statistikker og Kostundersøgelser, E-artikel fra DTU Fødevarerinstitutionen, nr. 4, 2018.

³¹ Ost & ko: Vi spiser mere ost, 20. december 2016.

³² Samvirke: 5 ting, du ikke vidste om smør, 20. marts 2013.

³³ COOP: Forbruget af fersk kød faldet 5%, https://coopanalyse.dk/analyse/02_371-salget-af-fersk-koed/ [besøgt 21-05-2020].

³⁴ Madkulturen: Madkultur 2019: Råvarer, side 21.

³⁵ DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi: Danmarks Nationalregnskabsrapport 2019. Emissionsbeholdninger 1990-2017, nr. 318, side 23.

³⁶ DCA – Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug: Tabel over fødevarers klimaaftryk, 11. februar 2016.

INDEKSERING AF MILJØAFGIFTER

I 2001 indførte den daværende VK-regering det danske skattestop. Skattestoppet betød, at miljø- og energiafgifterne blev fastlåst i kroner og ører og ikke længere skulle følge den almindelige prisudvikling i resten af samfundet. I 2008 genindførte regeringen indeksering af energiafgifter, men ikke af miljøafgifter. Konsekvensen har været, at miljøafgifterne i realpriser er blevet reduceret år for år i næsten 20 år. Det er med andre ord blevet billigere og billigere at forurene og anvende farlige kemikalier.

Skattestoppet har udhulet miljøafgifternes effekt, og vi bør nu stoppe med at give denne større og større rabat på forurening. Vi bør i stedet sikre, at miljøafgifterne afspejler de omkostninger, forureningen har for vores sundhed og samfund, og at det bliver attraktivt for flere at udvikle grønne løsninger og nedbringe sin forurening. Vi bør derfor indhente det efterslæb, der er skabt siden skattestoppets indførelse. Ser man på Danmarks Statistikbank, er forbrugerpriserne samlet steget med 32 procent i perioden 2002 til 2019. Det bør miljøafgifterne opjusteres med.

Fremover bør vi løbende opjustere miljøafgifterne, så de følger prisudviklingen. Med finansloven for 2020 bliver en række punktafgifter indekseret fra januar 2021 svarende til en årlig stigning på 1,8 procent – men man indhenter ikke efterslæbet fra årene uden indeksregulering. Fremover bør en tilsvarende indeksering indføres for alle øvrige miljøafgifter.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At genindføre indeksering af miljøafgifterne, så afgifterne på eksempelvis affald og kvælstof igen følger den almindelige prisudvikling. Anvendes samme justering som ved emballageafgiften svarer det til en årlig stigning på 1,8 procent fra 2021.
- At indhente det efterslæb, der er skabt af mange års skattestop på området. Det svarer til, at afgifterne opjusteres med 32 procent.

I 2018 var statens provenu fra miljøafgifter - fratrukket provenuet fra afgifter på CO₂, PVC/ftalater, råstoffer samt fosfor – omkring 3,36 milliarder kroner³⁷. Indhentning af efterslæbet vil medføre et årligt merprovenu på 32 procent heraf, det vil sige 1,07 milliarder kroner. Hertil kommer en årlig indeksering på 1,8 procent, hvilket giver et øget provenu på 64 millioner kroner det første år med efterfølgende årlige stigninger.

Fakta

- Provenuet for miljøafgifter udgjorde i 2018 6,9 milliarder kroner, hvoraf CO₂-afgiften udgjorde 3,3 milliarder kroner³⁷.
- Med finansloven for 2020 genindføres indeksering af afgiften på råstofmaterialer, emballageafgiften, spildevandsafgiften samt pesticidafgiften for perioden 2020 til 2025 med forhøjelser hvert tredje år, svarende til en årlig stigning på 1,8 procent. Afgiften på råstofmaterialer indekseres i 2020 og 2023, mens emballageafgiften, spildevandsafgiften samt pesticidafgiften indekseres i 2021 og 2024.

³⁷ Skatteministeriet: Indtægtslisten, November 2018, side 8.

AFGIFT PÅ FOSFOR I FODER

Fosfor er forudsætningen for, at planter og dyr kan vokse. Men for meget fosfor gør mere skade end gavn. I Danmark fylder vi så meget fosfor på vores marker og i vores foder, at det ophobes i miljøet og skaber problemer for vandmiljøet i form af iltsvind og fiskedød. Samtidig er fosfor en knap ressource, som for hovedpartens vedkommende udvindes i få lande, som er relativt ustabile. Det er derfor på tide, at vi sadler om og bruger vores fosfor med omtanke.

Den største mængde fosfor kommer ind i landet via foder, og herfra ender den via husdyrgødningen i miljøet. Den tidligere regering afskaffede i 2019 afgiften på foderfosfat, der skulle begrænse landbrugets forbrug af mineralsk fosfor som tilskud i foder. Baggrunden var, at der som en konsekvens af landbrugspakken fra 2015 blev indført en generel fosforregulering, som fastsætter en grænse for, hvor meget fosfor, der kan udbringes på markerne. Fosforreguleringen er målrettet en bedre fordeling af fosfor fra husdyrbedrifterne, især i særligt fosforfølsomme områder. Som sådan er reguleringen vigtig og bør styrkes gennem de kommende år.



Problemet er bare, at fosforreguleringen ikke virker i forhold til det generelle overskud af fosfor i landbruget. Faktisk har overskuddet af fosfor, der spredes på vores marker, ikke været større i 10 år.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at det haster med at nedbringe landbrugets forbrug af fosfor. Vi bør recirkulere det fosfor vi har, så der er nok til alle og vandmiljøet skånes. En stordel af fosforoverskuddet stammer fra fodring af vores husdyr, især fjerkræ, mink og svin. Derfor bør der være afgifter på fosfor i foder, så det bliver mere attraktivt for landmanden at nedbringe sit forbrug af fosfor.³⁸ En afgift vil fremme en mere afbalanceret mængde fosfor i foderet og dermed et mindre overskud.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At genindføre en afgift på mineralsk fosfor i foderfosfat. Afgiften lægges både på produktion og import af foderfosfater. Den tidligere afgift udgjorde 4 kroner per kg mineralsk foderfosfat, men satsen var ikke blevet pristalsreguleret siden indførelsen i 2004. Vi foreslår derfor en afgift, der starter på 5,20 kroner per kg mineralsk foderfosfat³⁹ og som fremover pristalsreguleres.
- At indføre en tilsvarende afgift på 5,20 kroner per kg fosfor i importeret foder. Fosfor i importeret foder udgør en væsentlig del af fosforforbruget og medvirker til, at der ophobes mere og mere fosfor i den danske jord, der belaster vores vandmiljø.

I forbindelse med afskaffelse af afgiften på foderfosfat skønnede den tidligere regering, at provenuet ville udgøre 50 millioner kroner i 2019 – svarende til en tilsætning af 12.500 ton fosfor til foder.⁴⁰ Vi forventer, at en genindførelse af denne afgift vil medføre et provenu i samme størrelsesorden, dog pristalsreguleret, det vil sige omkring 65 millioner kroner.

Det vurderes, at en afgift på 5,20 kroner per kg importeret fosfor vil give et provenu i størrelsesordenen 208 millioner kroner om året. Her antages det, at der importeres omkring 40.000 ton fosfor per år via foder, herunder soja⁴¹. Importen af andet foder varierer stærkt fra år til år, og ofte er der en nettoeksport. Vi har her kun regnet med provenu fra sojaimport.

³⁸ Det kan ske ved at bruge enzymet fytase, som forbedrer dyrenes udnyttelse af fosfor. Dette må dog ikke bruges i økologiske brug, da det pt. fremstilles på basis af GMO-teknologi. Der bør arbejdes på at udvikle en fytase, som ikke er baseret på GMO, så det også kan bruges i økologiske brug.

³⁹ Forbrugerprisindekset er steget med cirka 30 procent fra 2004 til 2020.

⁴⁰ Finansministeriet: *Finanslov for finansåret 2019*, side 50.

⁴¹ DCA – Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug: *Næringsstofbalancer og næringsstofoverskud i landbruget 1997/98-2017/18*, DCA rapport nr. 156, maj 2019.

Fakta

- Verdens fosforreserver er vurderet til 68 milliarder ton fosfor. Det giver os 2-300 år at løbe på, hvis vi fortsætter med de nuværende aktive miner.⁴² Der vil i de kommende årtier være et øget behov for fosforimport i en række ulande og vækstøkonomier. Derfor er det afgørende, at vi reducerer og udfaser fosforimport i rige lande, som har mulighed for det. Forskere fra Aarhus Universitet vurderer, at eventuel knaphed på råfosfat på det globale marked vil opstå på grund af økonomiske eller politiske årsager frem for en reel knaphed på råfosfat.⁴³
- Fosfor i importeret foder samt tilsat foderfosfat medvirker til, at der ophobes mere og mere fosfor i den danske jord – og det betyder, at vandmiljøet bliver mere og mere belastet af fosfor fra markerne, fordi mange jorder er overmættede med fosfor. En opgørelse fra Aarhus Universitet viser, at overskuddet af kvælstof og fosfor ikke har været så stort i 10 år, som det er nu.⁴⁴
- I alt importerer Danmark omkring 53.000 ton fosfor årligt⁴⁵, dels via foder som importeret soja, dels via råfosfat, som bruges dels som kunstgødning og dels som fodertilsætning.
- Danmark importerer cirka 1,6 millioner ton soja per år - langt overvejende fra Sydamerika. Fosforindholdet i soja er betydeligt højere end i dansk produceret foder.

⁴² Data fra US Geological Survey World Reserves of Phosphate Rock bragt i artiklen: *Dynamic, Unfolding Story*, 12 October 2013, thecropsite.com: <http://www.thecropsite.com/articles/1621/world-reserves-of-phosphate-rock-dynamic-unfolding-story/>

⁴³ DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi: *Fosfor i dansk landbrug – ressource og miljøudfordring*, 2019, side 10-12.

⁴⁴ DCA – Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug: *Næringsstofbalancer og næringsstofoverskud i landbruget 1997/98-2017/18*, DCA rapport nr. 156, maj 2019, side 15.

⁴⁵ Miljøstyrelsen: *Bæredygtig udnyttelse af fosfor fra spildevand*. En operativ vejledning til de danske vandselskaber, Miljøprojekt nr. 1661, 2015, side 14.

AFGIFT PÅ FOSFOR I KUNSTGØDNING

I Danmark importerer vi fosfor i stor stil, selvom vi som udgangspunkt har nok fosfor til at gøde markerne. Problemet er, at fosforen er ulige fordelt blandt landmænd, og at vi ikke er gode nok til at genanvende den. En yderligere problematik er, at den importerede fosforgødning er forurennet med det farlige tungmetal cadmium i varierende omfang.

I dag er det relativt nemt og billigt for landmænd at købe fosfor i form af kunstgødning i stedet for at udnytte den fosfor, vi har i husdyrgødning, spildevand, pulp fra biogasproduktion og slam. Det betyder, at landmænd ofte foretrækker at købe mineralsk kunstgødning fremfor at udnytte recirkulerede fosforressourcer fra byerne eller husdyrproduktionen.

Der findes en lang række teknologier, der kan hjælpe med at udnytte fosforen bedre. Blandt andet gylleseparering, hvor man laver en fiberfraktion med højt fosforindhold, der kan transporteres over længere afstande, så flere planteavlere kan bruge den og stoppe med at importere fosfor i form af kunstgødning. Fælles for metoderne er imidlertid, at omkostningerne ikke på de nuværende vilkår kan konkurrere med fosfor fra kunstgødning, og at landmændene ikke har været villige til at betale for produkterne.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at prisen på fosfor bør øges, så det bedre kan betale sig at genbruge fosforen. En afgift vil gøre, at det bedre kan betale sig at investere i teknologier til at udskille fosforen, og at det bliver mere attraktivt at købe disse produkter i forhold til kunstgødning. Herved kan vi mindske vores forbrug af fosfor og undgå at udlede overskudsfosfor fra dyregødning til vandmiljøet. Samtidig gør det os mindre sårbare overfor global fosforknaphed.

Vi mener samtidig, at landbruget ikke skal holde flere dyr, end vi kan producere foder til i Danmark. Det betyder, at importen af sojafoder skal udfases. I takt med at vi udlægger større arealer til skov og natur, bør vi skære yderligere i antallet af dyr i de områder, hvor der er flest dyr. Dette vil - sammen med gylleseparering og en ny afgift på fosfor i kunstgødning - medvirke til at undgå, at der som i dag sker overgødning med fosfor i nogle dele af landet, mens man i andre dele af landet importerer fosfor i form af kunstgødning.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At indføre en afgift på fosfor i kunstgødning. Rådet for Grøn Omstilling er i samarbejde med forskere fra Aarhus Universitet i gang med en analyse af dette og vil fremsætte mere præcise forslag til fosforafgifter senere i 2020. I nærværende forslag anvender vi samme afgift som på fosfor i foder, det vil sige 5,20 kroner per kg fosfor.

Med den foreslåede sats vurderes afgiften på fosfor i kunstgødning at medføre et provenu for staten på omkring 69 millioner kroner om året. Her antages, at der importeres 13.300 ton fosfor per år med kunstgødning.

Fakta

- Der blev i 2015 importeret 13.300 ton fosfor per år med kunstgødning.⁴⁶
- Mineralsk fosforgødning er forurenset med det farlige tungmetal cadmium. Danmark har en strengere grænseværdi for cadmium end EU og resten af verden. Vi har hidtil kunnet importere gødning fra lande, som har et lavt cadmium-indhold, men EU har nu harmoniseret reglerne med en fælles grænseværdi for cadmium i kunstgødning, der er højere end den danske. Danmark prøver nu at opretholde sin egen grænseværdi⁴⁷.
- Der er som udgangspunkt tilstrækkeligt fosfor i Danmark til at dække landbrugets behov for fosfor til afgrødedyrkning, uden at der skal importeres fosfor som handelsgødning⁴⁸.
- Problemet er, at den tilgængelige fosfor ikke er jævnt fordelt over landet. Der er et overskud i Nord-, Vest og Sønderjylland, hvor der findes mange store husdyrbrug, mens der i Østjylland og på øerne er et underskud, fordi bedrifterne domineres af planteavl. Under de nuværende markedsforhold - uden afgift på fosfor - kan det ikke betale sig at transportere fosfor fra husdyrbrugene hen til planteavlerne, som mangler den.

⁴⁶ DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi: *Fosfor i dansk landbrug – ressource og miljøudfordring*, 2019, side 12.

⁴⁷ Ritzau: *Minister vil holde Danmark uden for ny EU-grænseværdi for tungmetal, da den tillader mere end danske regler*, 28. januar 2020, landbrugsavisen.dk: <https://landbrugsavisen.dk/minister-vil-holde-danmark-uden-ny-eu-grænse-tungmetal-i-gødning>.

⁴⁸ DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi: *Husdyrs fosforudnyttelse og fosfors værdikæde fra husdyrgødning, bioaffald og spildevand*. Faglig baggrundsrapport for fosforvidensyntese, rapport nr. 325, 2019, side 6.

ØGET AFGIFT PÅ SKADELIGE STOFFER

Hver dag bliver vi og vores børn eksponeret for sundhedsskadelige kemikalier. For selvom et stof vurderes at kunne have alvorlige indvirkninger på menneskers sundhed - og måske endda er placeret på EU's såkaldte kandidatliste over særligt problematiske stoffer - kan der gå adskillige år, før producenterne udfaser det i produkterne eller til et eventuelt forbud træder i kraft. I alle de år kan virksomhederne frit bruge stofferne i deres produkter.

Det mener Rådet for Grøn Omstilling er et brud på det forsigtighedsprincip, som EU ellers officielt lægger til grund. Producenterne bør gå uden om de stoffer, som med stor sandsynlighed kan have en skadelig virkning på vores sundhed og miljø. Derfor bør det være dyrere at anvende sundhedsskadelige kemikalier som for eksempel flammehæmmende kemikalier og fluorstoffer. Det vil motivere industrien til at udvikle mindre skadelige alternativer, hvilket kan berede vejen for et senere forbud mod de farlige stoffer.

Det bør ligeledes være dyrere at anvende stofferne PVC og ftalater. Afgifterne herpå blev afskaffet af den tidligere regering, men genindført med finansloven for 2020 med virkning fra januar 2021. Afgifterne er dog ikke blevet indeksreguleret siden skattestoppet i 2001, hvilket har gjort det relativt billigere at anvende dem.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At fordoble afgifterne på PVC og ftalater til omkring 7 kroner per kilo PVC og omkring 40 kroner per kilo ftalater. Hermed opjusteres afgifterne, og det bliver mere fordelagtigt for producenter at finde mere hensigtsmæssige alternativer.
- At indføre en afgift på bromerede og fosforbaserede flammehæmmere samt de svært nedbrydelige og skadelige fluorstoffer. Da der er tale om virkelig giftige stoffer, foreslår vi en høj afgift på 500 kroner per kilo. Hermed sendes et tydeligt signal til producenterne om, at de skal udfase stofferne eller finde alternativer, der efter bedste viden ikke skader mennesker og miljø.

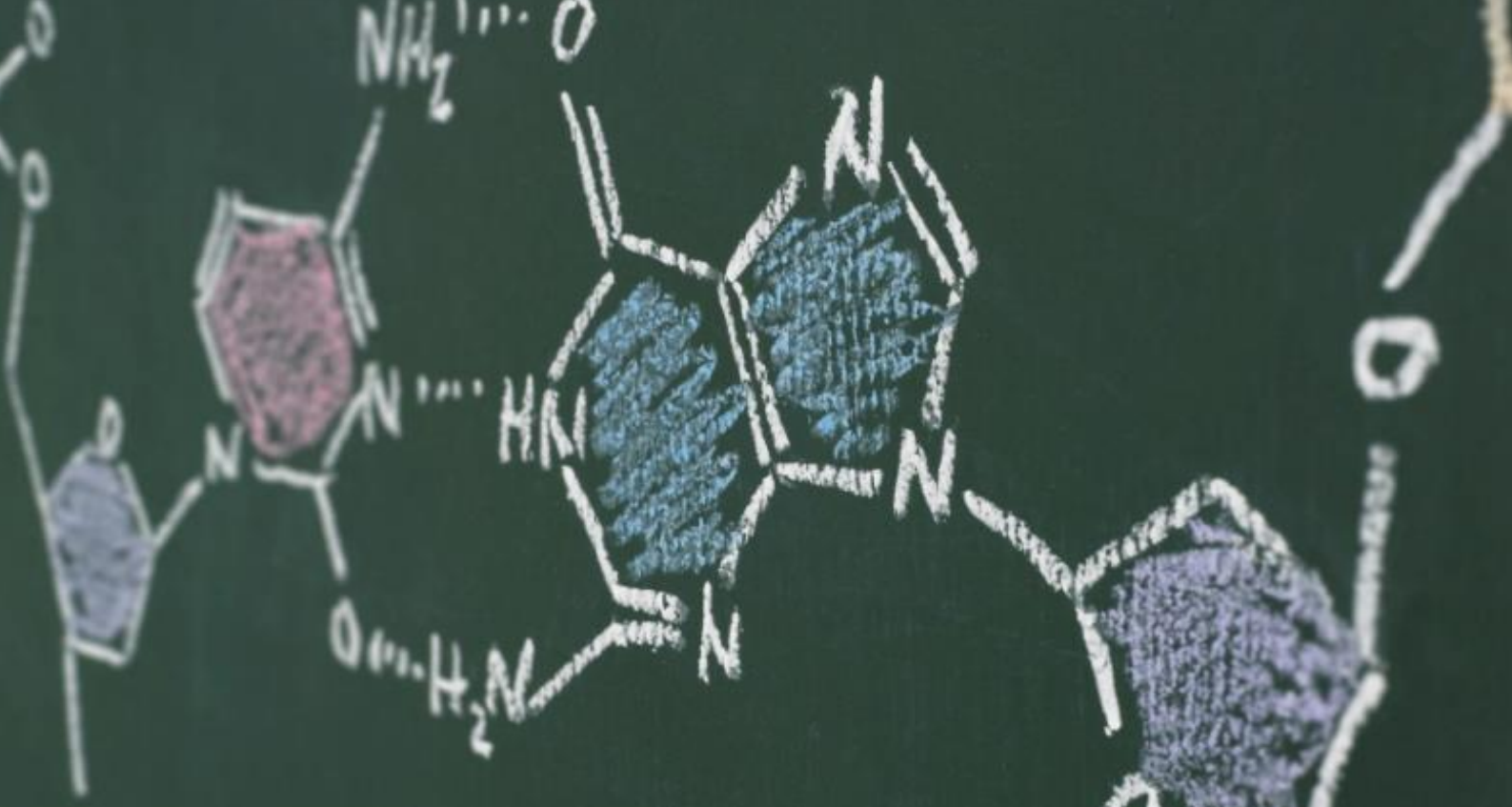
Rådet for Grøn Omstilling vurderer, at de øgede afgifter samlet set vil kunne medføre et øget provenu for staten på omkring 350 millioner kroner årligt.

Afgifterne på flammehæmmere og fluorstoffer vurderes at kunne medføre et øget provenu på omkring 300 millioner kroner årligt. Her antages det, at der i Danmark er et forbrug af fluorstoffer (PFAS) på omkring 70 ton årligt⁴⁹ og et forbrug af flammehæmmere på omkring 600 ton om året⁵⁰.

Afgifterne for ftalater og PVC vurderes at medføre et øget provenuet på omkring 50 millioner kroner årligt. Her tages der udgangspunkt i, at provenuet i 2017 udgjorde omkring 10 millioner kroner fra emballageafgiften på pvc-folier samt omkring 15 millioner kroner fra PVC-afgiften.

⁴⁹ Miljøstyrelsen: *Kortlægning af brancher der anvender PFAS*, Miljøprojekt nr. 1905, november 2016, side 23.

⁵⁰ Miljø- og Fødevareministeriet: *Updated National Implementation Plan for the Stockholm Convention 2018*, december 2018, tabel side 66.



Fakta

- Flammehæmmende kemikalier tilsættes plast, skum og tekstiler for at mindske brandrisikoen. Stofferne er mistænkt for at være årsag til fosterskader og for at være hormonforstyrrende⁵¹. Enkelte af stofferne er i EU forbudt i alle eller udvalgte produktgrupper.
- Stofgruppen kaldes PFAS. Disse fluorstoffer bruges blandt andet til at gøre mademballage og udendørstøj vand- og smudsafvisende. Stofferne er svært nedbrydelige i naturen og er skadelige for mennesker.⁵² Enkelte af stofferne (PFOS og PFOA) er allerede forbudt i EU. Gruppen omfatter ikke det fluor, som bruges i tandpasta.
- Ftalater bruges til at blødgøre plastikmaterialer som PVC. Det kan for eksempel findes i badeforhæng, badebassiner og gulve. Nogle ftalater kan skade vores forplantningsevne og nogle er desuden hormonforstyrrende.⁵³ DEHP og enkelte andre ftalater er allerede forbudt i EU.

⁵¹ Miljøstyrelsens hjemmeside: <https://mst.dk/kemi/kemikalier/fokus-paa-saerlige-stoffer/bromerede-flammehaemmere/> [Besøgt 21-05-2020].

⁵² Miljøstyrelsens hjemmeside: <https://mst.dk/kemi/kemikalier/saerligt-for-borgere-om-kemikalier/kan-du-regne-med-jakken/fluorstoffer-hvad-er-det/> [Besøgt 21-05-2020].

⁵³ Miljøstyrelsens hjemmeside: <https://mst.dk/kemi/kemikalier/saerligt-for-borgere-om-kemikalier/kend-kemikalierne/ftalater/> [Besøgt 21-05-2020].

ØGET AFGIFT PÅ RÅSTOFINDVINDING

Støv, støj og rystelser er en del af hverdagen for de mange danskere, der bor tæt på en de hundredvis af råstofgrave i Danmark. Råstofgrave, der forsyner resten af Danmark med værdifulde byggematerialer som sand, grus og sten.

Hvis du er nabo til en vindmølle eller et solcelleanlæg, bliver du ofte kompenseret for dit tab. Men når det gælder råstofgrave, har regionerne ikke mulighed for at kompensere naboerne for alle generne ved at bo i nærheden af en råstofgrav eller den tabte ejendomsværdi, naboerne oplever. Det er der ikke hjemmel til i råstofloven. Danske Regioner, Dansk Byggeri og Danske Råstoffer har derfor foreslået at fordoble den statslige afgift på råstofindvinding, så den kommer på niveau med vores nabolande. Det synes Rådet for Grøn Omstilling er rimeligt.

En øget afgift på råstofindvinding vil endvidere tilskynde til en mere bæredygtig anvendelse af vores knappe råstofressourcer, hvor vi bliver bedre til at udnytte råstofferne mere effektivt og substituere til mere klimaneutrale byggematerialer i byggesektoren. For eksempel kan beton og stål i mange konstruktioner erstattes med træ.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At forøge den statslige afgift på råstofindvinding fra 5 til 10 kroner per kubikmeter, der indvindes på land. Provenuet kan bruges til en kompensationsordning for de danskere, der bliver generet af en nærliggende råstofgrav.

Hvis råstofindvindingen forbliver på 2018-niveau, hvor der blev udvundet cirka 30 millioner kubikmeter, vil en fordobling af afgiften medføre et ekstra provenu på 155 millioner kroner om året. Provenuet kan blandt andet anvendes til de grusgravsnaboer, hvis ejendom har lidt et større værditab.

Fakta

- I Danmark indvinder vi hvert år omkring 30 millioner kubikmeter råstoffer på land. Det gælder især sand, grus og sten, men også ler, kalk, kridt og moler.⁵⁴ Forbruget af råstoffer i Danmark er i dag et af de højeste i Europa målt per indbygger.⁵⁵
- Råstoffer er en knap ressource. Sammenholdes den forventede efterspørgsel med de mængder råstoffer, man ved er tilgængelig i de graveområder, der fremgår af råstofplanerne, løber Danmark tør for råstoffer om cirka 50 år⁵⁶.
- En mere bæredygtig råstofforvaltning kræver, at de råstoffer, der indvindes, udnyttes mere effektivt, og at vi kan mindske behovet for indvinding af nye råstoffer, for eksempel ved at substituere til mere klimaneutrale byggematerialer i byggesektoren.
- Der forventes et øget forbrug af råstoffer. Regionernes Videncenter forventer et støt stigende forbrug af råstoffer frem mod 2040, hvor forbruget vurderes at ligge på omkring 45 millioner kubikmeter råstoffer⁵⁷.

⁵⁴ Regionernes Videncenter for Miljø og Ressourcer: *Miljø og Ressourcer 4 – 2019*, side 2.

⁵⁵ Regionernes Videncenter for Miljø og Ressourcer: *Miljø og Ressourcer 4 – 2019*, side 12.

⁵⁶ Regionernes Videncenter for Miljø og Ressourcer: *Miljø og Ressourcer 4 – 2019*, side 10.

⁵⁷ Regionernes Videncenter for Miljø og Ressourcer: *Miljø og Ressourcer 4 – 2019*, side 8.

GENOPRET NOX-AFGIFTEN

Når vi starter dieselbilen eller fyrer op i kraftværkerne, brænder vi ikke alene brændsler af til skade for klimaet. Forbrændingen skaber også farlige kvælstofoxider – eller NOx – der sendes ud i luften, hvor de omdannes til blandt andet partikler, der i sidste ende kan havne i vores lunger. Her kan de blandt andet forårsage hjertekarsygdomme, blodpropper, alvorlige luftvejslidelser og derved for tidlig død.⁵⁸

I 2012 blev afgiften på NOx sænket fra 25 kroner per kg til 5 kroner per kg med den begrundelse, at en afgift på 25 kroner overstiger værdien af de skader, som NOx forårsager. Men ny dansk forskning viser, at helbredsskaderne for borgere i Danmark og i vores nabolande er cirka 250 kroner per kg kvælstofoxider, der udledes i Danmark. Ser man på skadesomkostningerne for dansk område alene, er tallet 60 kroner per kg kvælstofoxider udledt i Danmark⁵⁹. Oveni helbredsskaderne skal lægges skader på naturen, landbrugsproduktionen med videre.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at NOx-afgiften bør øges, så den i højere grad afspejler de omkostninger, stofferne forårsager for mennesker og natur. Der findes glimrende danskudviklede teknologier til at nedbringe udledningen af NOx, og ved at øge afgiften, bliver det mere rentabelt at bruge dem. Det vil ikke alene nedbringe forureningen og styrke folkesundheden, men også give et boost til dansk miljøteknologi på området.

For at modvirke at en øget NOx-afgift vil forringe konkurrenceevnen hos danske virksomheder, kan man – ligesom man gør i Norge og Sverige – føre hele eller dele af provenuet tilbage til virksomhederne - som for eksempel tilskud til at mindske udledningen af NOx. Det vil skubbe yderligere på nedbringelsen af forureningen.



Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At hæve afgiften på NO_x-udledning fra de nuværende 5 kroner per kg NO_x til 25 kroner per kg NO_x. Derefter skal afgiften stige med 10 kroner om året. Afgiften skal både gælde transportsektoren, industrien og landbruget.
- At tilbageføre en del af provenuet til særligt konkurrenceudsatte erhverv som et tilskud til indførelse af renere teknologi.

Afgiften vil gradvist få industrien til at rense røggassen bedre for NO_x og gøre store varmepumper mere attraktive end forbrænding. Afgiften vurderes ikke at have store effekter i transportsektoren og landbruget på kort sigt, men vil på sigt reducere NO_x-udledningen fra disse sektorer. Afgiften vurderes ikke at påvirke grænsehandlen med brændstof væsentligt.

Hvis adfærdsændringerne mindsker udledningen af NO_x fra industrien med 25 procent, og reduktionen i alle sektorer fremadrettet modsvarer det ekstra provenu fra den stigende afgift – 10 kroner om året – så kan en øget afgift på 25 kroner give staten et merprovenu på omkring 1,5 milliarder kroner årligt.⁶⁰

Fakta

- Kvælstofoxider (NO_x) opstår ved højtemperaturforbrænding med lufttilførsel. NO_x indgår sammen med kulbrinter i dannelse af såkaldt smog. De største helbredsskader skyldes dog, at NO_x fører til dannelse af fine partikler, der er den mest skadelige luftforurening. Samtidig er kvælstofdioxid (NO₂) giftigt i sig selv.
- Endelig fører NO_x til syreregn og overgødsning af vores unikke næringsfattige økosystemer. Ligesom NO_x kan øge ozondannelsen og derved nedsætte landbrugsproduktionen.

⁶⁰ I dag udledes 80.000.000 kg NO_x. Ganges det med merafgiften på 20 kroner per kg, giver det 1,6 milliarder kroner. Men forhøjelsen af afgiften fra 5 til 25 kroner vil nok reducere dette lidt i industrien, der dog står for en meget lille del, så derfor skønner vi, at provenuet kan blive omkring 1,5 milliarder kroner årligt. Men når den så øges med 10 kroner årligt, vil emissionen reduceres - også efterhånden som der kommer elbiler på vejene.

HØJERE AFGIFTER PÅ BENZIN OG DIESEL

Vi brænder masser af benzin og diesel af på de danske veje. Det er nemlig relativt billigt at bruge sin fossile bil, når først den er købt og betalt, selvom det er kørslen, der medfører den største miljøbelastning. Det er uholdbart, hvis vi vil nedbringe transportens klimabelastning og sikre en renere luft.

Et landsdækkende *roadpricing* system vil gøre det muligt at beskatte den belastning, kørsel på vejene medfører. Men indtil *roadpricing* kan indføres, bør vi tage simple virkemidler i brug. Det er oplagt at øge brændstofafgifterne, fordi en bils brændstofforbrug er tæt knyttet til dens udledning af for eksempel CO₂. Det er et simpelt og målrettet instrument til at reducere CO₂-udslippet fra transporten, og det kan indføres straks.

I dag beskattes benzin- og dieslbiler forskelligt i Danmark. På tankstationen betaler benzinbilere 2 kroner mere for en liter benzin, mens dieslbilere til gengæld betaler en halvårlig dieseludligningsafgift. Både benzin og diesel er dog problematiske for vores sundhed og klima, og det ene brændstof bør ikke favoriseres over det andet.

På samme vis bør Danmark ikke have lavere brændstofafgifter end vores nabolande, da vi så er med til at presse afgiftsniveauet ned og forbruget op. I dag betyder den lavere afgift på diesel i Danmark, at det er attraktivt for udenlandske lastbiler at tanke i Danmark, og at vi på den måde er med til at underbyde vores nabolande på salg af billig diesel til skade for klimaet.

Når det gælder forbruget af diesel i landbruget og fiskeriet, har Danmark en særlig regel om at refundere næsten hele afgiften for diesel til transportmidler og maskiner. Det betyder, at vi er et af de EU-lande, som har de laveste afgifter på diesel til erhverv. Derfor er tilskyndelsen til at spare på dieselen lille, selvom det ville gøre en stor forskel for klimaet. Skatteministeriet har vurderet, at vi kan spare 470.000 ton CO₂ alene ved at fjerne landbrugets rabat på dieselaugiften⁶¹. Det potentiale bør vi udnytte.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at det er på tide at have et ensartet og højere afgiftstryk benzin og diesel, så vi sender et tydeligt prissignal til bilister om, at tiden er inde til at skrue ned for fossile brændstoffer og op for de grønne alternativer.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At sidestille dieselaugiften for private bilister gradvist med benzinaugiften, og i takt med dette at nedbringe dieseludligningsaugiften tilsvarende. Der betyder, at dieselaugiften for private bilister over tid vil stige med cirka 2 kroner per liter.
- At forhøje dieselaugiften for erhverv med cirka 10 procent, så den matcher augiften i Tyskland. Hermed underbyder vi ikke vores nabolande på salg af billig diesel.
- At skrue benzin- og dieselaugifterne for private og erhverv op frem mod 2025 svarende til den besluttede stigning i Tyskland. Det betyder, at augifterne øges med 50 øre per liter i 2021 stigende til 1,10 kroner per liter i 2025 sammenlignet med i dag.

⁶¹ Skatteministeriet: *Reduceret afgiftslempelse for brændstof til landbrugs- maskiner*, Notat, J.nr. 12-0173525, Miljø, Energi og Motor.

- At indfase en afgift på diesel i landbruget og fiskeriet, så denne afgift i 2025 er på niveau med dieselaftag for øvrige erhverv. Afgiftsstigningen indføres med 25 procent fra 2022, 50 procent i 2023 og 75 procent i 2024. Erhvervene kan for eksempel kompenseres ved at sænke arbejdsgiveromkostninger og jordskatter.

Forslagene vurderes samlet set at medføre et mindre provenu for staten.

De to første forslag, der sigter mod at sidestille de danske dieselaftag med de tyske, vil mindske udenlandske chaufførers grænsehandel i Danmark og dermed statens indtægter. Det vurderes til dels at opveje de øgede indtægter ved højere afgifter.

Den generelle stigning i afgifterne fra 2021 til 2025 vurderes at kunne bidrage betydeligt til statens indtægter. Også her vurderes en del af provenuet at blive modsvaret af adfærdseffekter. Indførelse af dieselaftag på landbruget forventes at medføre ekstraprovenu, da denne afgift ikke er følsom for grænsehandel, idet Tyskland ikke undtager landbruget for dieselaftag. Desuden bevæger traktorer og landbrugsmaskiner sig kun i meget lille omfang over grænserne.

I 2018 vurderede Skatteministeriet, at en forhøjelse af energiaftagen på benzin og diesel på 69 øre per liter ville kunne medføre et umiddelbart merprovenu på 3,4 milliarder kroner. Nettoprovenuet efter de samlede adfærdseffekter inklusive effekten på arbejdsudbud vurderes at udgøre 0,2 milliarder kroner. Indtægten fra afgiften bliver altså i høj grad opvejet af adfærdseffekter, og nettoprovenuet bliver minimalt. Det samme vurderer vi gør sig gældende ved nærværende forslag.

Fakta

- Transportsektoren udledte i alt 13,5 millioner ton CO₂ i 2017. Energistyrelsen vurderer, at udledningen ikke vil falde nævneværdigt frem mod 2030 med de nuværende politiske initiativer.⁶²
- Transportens forventede udledning af CO₂ i 2030 svarer til omkring 30 procent af Danmarks samlede udledninger.⁶³
- Vejtransporten udgjorde omkring 90 procent af transportens udledning af CO₂ i 2017.⁶⁴

⁶² Energistyrelsen, *Basisfremskrivningen 2019*.

⁶³ Energistyrelsen, *Basisfremskrivningen 2019*.

⁶⁴ Klimarådet: *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*, 2020, Side 50.

VEJBESKATNING FOR LASTBILER

Det grønne valg skal også være det oplagte valg for vognmænd. Det gælder både, når vognmanden køber en ny lastbil, og når der køres i den. Det er der brug for, hvis vi skal lykkes med at mindske transportens enorme klimaaftryk.

Det er kørslen på vejene, der udgør langt størstedelen af transportens klimabelastning. Hvad angår personbiler ser vi frem til, at "Kommissionen for grøn omstilling af personbiler i Danmark" fremlægger sine anbefalinger. Hvad angår den tunge transport, skal vi hurtigt indføre effektive virkemidler.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at Danmark bør indføre afstandsbaseret vejbeskatning for lastbiler, så det bedre kan svare sig at køre grønt. Vi mener, at den nuværende vejbenyttelsesafgift, hvor lastbiler betaler en årlig afgift for at benytte vejene, bør erstattes af en afgift, der afhænger af køretøjets udledning af CO₂, så det bliver mere attraktivt for vognmænd at træffe grønne valg.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At indføre afstandsbaseret vejbeskatning for lastbiler i Danmark, hvor der betales en afgift per kørt kilometer, som differentieres efter køretøjets CO₂-udledning. Vi foreslår som udgangspunkt en basis afgiftssats på mellem 0,70 og 1,40 kroner per kilometer, så den svarer til den tilsvarende tyske afgift, som har eksisteret siden 2005. Afgiften bør derefter stige gradvist frem mod 2030. Det bør endvidere vurderes, om andre erhvervskøretøjer også bør og kan omfattes.



Skatteministeriet har tidligere vurderet, at kørselsafgifter for lastbiler vil kunne medføre et varigt provenu for staten på omkring 500 millioner kroner årligt efter tilbageløb og adfærd.⁶⁵ Vi forventer, at nærværende forslag vil kunne medføre et lignende provenu, dog afhængigt af takstniveau, CO₂-differentiering, omfanget af omfattede køretøjer og stigningen frem mod 2030.

Fakta

- Vejtransporten udgjorde omkring 90 procent af transportens af udledning af CO₂ i 2017. Heraf stod personbiler for den største andel med omkring 49 procentpoint, mens varebiler og den tunge transport - lastbiler og busser - stod for henholdsvis 13 og 28 procentpoint.⁶⁶
- I Tyskland opkræves såvel tyske som udenlandske lastbiler per 1. januar 2019 en afgift på mellem 9,3 og 18,7 eurocent (0,70 - 1,40 kr.) per kilometer, når lastbilens miljøklasse er Euro 6. Den høje afgiftssats betales af de største lastbiler, mens den lave sats betales af lastbiler, der vejer under 12 ton.⁶⁷
- Det forventes, at der sker ændringer i Vejbeskatningsdirektivet, der muliggør eller påkræver en CO₂-differentieret afgift.

⁶⁵ Finansministeriet: Endeligt svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 230, Finansudvalget 2012-13, FIU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 230, Offentligt, Den 19. marts 2013.

⁶⁶ Klimarådet: *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*, 2020, Side 50.

⁶⁷ Transport-, Bygnings- og Boligministeriet: Endeligt svar på spørgsmål 113, Europaudvalget 2018-19, EUU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 113, Offentligt, 18. januar 2019.

RABAT FOR GRØNNE KØRETØJER PÅ STOREBÆLSTBROEN

Halvanden million! Så mange elbiler vurderer Klimarådet, der skal rulle ud på vejene i løbet af de næste 10 år, hvis Danmark skal nå sit klimamål⁶⁸. Det kræver, at der fra nu af i gennemsnit sælges to elbiler for hver gang der sælges en fossilbil. I dag bliver der til sammenligning solgt 23 benzin- og dieslbiler, for hver gang der sælges en ny el- eller hybridbil.

Der er med andre ord brug for at give de grønne køretøjer maksimal rygvind de næste år for at vende billedet. Der er – udover at omlægge registreringsafgifterne og at indføre kørselsafgifter samt at øge benzin- og dieselaftgifterne - brug for at indføre ekstra fordele for grønne biler i en periode, indtil salget stiger væsentligt.

En af de ting, der vil kunne gøre livet lettere for ejere af elbiler eller ellastbiler er, hvis det bliver markant billigere at passere Storebæltsbroen. Det vil gøre det attraktivt for dem, der i dag pendler i en fossilbil over broen, at skifte over til en elbil. Derudover vil det give en håndsrekning til vognmænd, der gerne vil omstille deres lastbiler til grøn energi.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At halvere prisen for at køre over Storebæltsbroen for grønne køretøjer frem til 2025. Afgiftsfritagelsen skal gælde nul-emissionskøretøjer som el- og brintbiler - herunder taxaer – samt el-varebiler og el-lastbiler. Det vil være med til at give grønne køretøjer ekstra medvind de næste par år.

Forslaget vurderes at medføre et samlet provenutab på 150 til 250 millioner kroner om året.

Fakta

- Et pendlerkort til Storebæltsbroen koster i dag 2.560 kroner om måneden for person- og varebiler på 3-6 meter.
- I 2018 pendlede 2.560 personer hver dag i bil over Storebælt. Det er en fordobling siden 2015⁶⁹. Siden 2015 er prisen faldet med en tredjedel, og pendlerne har fået større skattefradrag.
- En pendler vil kunne spare omkring 15.000 kroner årligt på at skifte til elbil med halv pris på brokørsel.

⁶⁸ Klimarådet: *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*, 2020, side 51.

⁶⁹ Maja Normann og Thor Malthe Andersen: *Job på den anden side: Flere tager bilen frem og tilbage over Storebælt*, 14. juni 2018, dr.dk: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/sjaelland/job-paa-den-anden-side-flere-tager-bilen-frem-og-tilbage-over-storebaelt>.



FLYAFGIFT

Flyvning er den mest klimaskadelige transportform. Alligevel flyver vi mere og mere. Det skyldes blandt andet, at det er forholdsvis billigt at flyve. Der betales nemlig hverken moms eller brændstofafgifter ved flyrejser – ligesom der gøres ved andre rejser. Samlet set ligger prisen på flyrejser dermed betydeligt under de reelle omkostninger, flyvning har for miljøet og klimaet.

Det er uholdbart. Vi mener, at flyvning bør sidestilles med andre transportformer og pålægges afgifter, der svarer til forureningens omkostninger for miljø og klima. I øjeblikket, hvor flybranchen er helt i knæ på grund af coronakrisen, vil det være vanskeligt at pålægge branchen nye markante afgifter, men inden længe er vi nødt til at indføre afgifter, der nedbringer flyvningens belastning af klimaet.

Der er mange måder at lægge afgifter på flytransport, se fakta nedenfor. Danmark kan ikke indføre en brændstofafgift alene, da det vil stride imod EU's energibeskatningsdirektiv, men vi kan bakke op om den fælles europæiske brændstofafgift, der i øjeblikket arbejdes for i EU. Fordelen ved en brændstofafgift er, at beskatningen tilskynder flyselskabet til at nedsætte forbruget af fossile brændstoffer.

Indtil en fælles løsning kan træde i kraft, bør Danmark indføre en anden form for flyafgift. Det kan for eksempel være en passagerafgift på samme vis som vores nabolande Sverige, Norge, Tyskland og Storbritannien. Her pålægges flyselskabet en afgift per passager, det transporterer. Eller det kan være en CO₂-afgift, der beskatter CO₂ i flybrændstof, eller en afgift på NO_x-udledningen fra flyvning.

Sideløbende med at vi indfører flyafgifter, bør vi også sætte skub i udviklingen af nye grønne flybrændstoffer, der kan erstatte de fossile brændstoffer. Det gør vi ved at indføre et lovkrav om iblanding af 30 procent elektrofuels⁷⁰ baseret på vedvarende energi i 2030.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår:

- At der indføres flyafgifter i Danmark, der mindst ligestiller afgiftsniveauet med det svenske. Afgiften kan for eksempel indføres som en passagerafgift, der kan afløses af en fælles europæisk brændstofafgift, når den træder i kraft. Det svenske afgiftsniveau svarer til en afgift på flyrejser på omkring 45 kroner for korte rejser og 300 kroner for længere rejser.

Det vurderes, at en passagerafgift vil medføre et årligt provenu for staten på omkring 1,2 milliarder kroner.

Fakta

- Udledningerne af drivhusgasser fra fly stiger hvert år. Siden 1990 er CO₂-udledningerne fra den globale flysektor omtrent fordoblet.⁷¹
- EU's Energibeskatningsdirektiv står lige nu i vejen for at indføre brændstofafgifter både i EU og nationalt. I øjeblikket er der en proces i EU, der sigter mod at indføre fælleseuropæiske brændstofafgifter og i stærkere grad at inkludere sektoren i EU's kvotehandelssystem.
- Medlemslandene har mulighed for at indføre passagerafgifter, bilaterale brændstofafgifter og formentlig NO_x- og CO₂-afgifter.
- Passagerafgifter, som ses i flere nabolande, er administrativt simple, men afspejler ikke særligt præcist CO₂-udledningen og klimabelastningen.
- Bilaterale brændstofafgifter, som ses i Sverige og Norge, skal forhandles separat mellem EU's medlemsstater og vil formentlig kun dække en begrænset del af flyvningen fra Danmark.
- En CO₂-afgift er klimamæssigt det skarpeste redskab, men er så tæt på at være en brændstofafgift, at en indførsel af den måske vil forsinkes af juridiske slagsmål i EU.

⁷⁰ Elektrofuels er et brændstof, der kan laves kemisk af brint produceret af vedvarende energi og CO₂.

⁷¹ The European Aviation Safety Agency: *European Aviation Environmental Report 2019*, side 22.