

Beslutningsforslag nr. B 130. Fremsat den 7. april 2006 af Steen Gade (SF), Ole Sohn (SF), Marianne Jelved (RV) og Johs. Poulsen (RV)

## Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission til gennemgang af de grønne afgifter

Folketinget opfordrer regeringen til at nedsætte en kommission af uafhængige eksperter, der skal komme med forslag om ændringer af de grønne afgifter, så det sikres, at de giver den bedst mulige miljøeffekt under hensyntagen til EU-lovgivning og internationale forhold i øv-

rigt. Den skal fremlægge flere modeller, herunder mindst én model, som er provenuneutral. Kommissionen skal også komme med forslag til, hvordan det kan gøres mere gennemskueligt, hvordan de grønne afgifter, især på energiområdet, er skruet sammen.

## Bemærkninger til forslaget

Der er ingen tvivl om, at de grønne afgifter generelt har en positiv miljøvirkning. Det er der masser af store og små eksempler på:

- Energiafgifterne tilbage fra 70'erne var med til at sikre en forholdsvis høj isoleringsstandard i danske bygninger (selv om den ikke er høj nok).
- I EU er der langt højere benzinafgifter end i USA, hvilket betyder, at europæerne køber mere benzinøkonomiske biler.
- Vandafgifterne, der blev forhøjet med skattereformen i 1993 har ført til en markant reduktion af vandforbruget i Danmark.
- Afgiften på plasticposer til at bære varer hjem i medførte et væsentlig fald i plasticforbruget til bæreposer.
- Afgiften på svovl var med til at nedbringe det danske udslip af svovldioxid med over 80 pct.
- Afgiften på bly i benzin – som fremkom ved, at blyfri benzin var nogle øre billigere – blev en stor succes, idet blyholdig benzin er udgået i Danmark.

De grønne afgifter kritiseres typisk af tre andre grunde.

Den ene er, at de vender den tunge ende nedad. Det er rigtigt for nogle af de grønne afgifter, men det er ikke en naturlov for alle grønne afgifter. F.eks. vender bilafgifterne den tunge ende opad. Den bedste metode til at imødegå eventuelle negative fordelingsvirkninger af en bestemt grøn afgift er at give lettelser i indkomstskatten, der sikrer fuld kompensation. Eventuelt kan dette kombineres med at hæve børnechecken. En anden metode, der har været fremme i debatten, er en form for basisfradrag svarende til et minimumsforbrug. At undlade at indføre grønne afgifter af hensyn til fordelingsvirkningen er således en dårlig undskyldning.

Den anden kritik mod grønne afgifter er, at de kan være fiskale, dvs. at de bare har til formål at få penge i statskassen. Nu er der ikke noget galt i, at der kommer penge i statskassen. Der er brug for mange penge til at opretholde og forbedre velfærd og miljø. Og de penge, der kræves ind i grønne afgifter, betyder, at indkomstskatten kan holdes tilsvarende lavere.

Det reelle problem er, at statskassen i visse tilfælde opretholder en afgift, fordi man ikke ønsker at tabe et provenu. Et oplagt eksempel er afgiften på biobrændsler i varmegærker, som, så vidt forslagsstillerne kan se, udelukkende har til formål at sikre staten en indtægt fra afbrænding af naturgas. Det er urimeligt, og en justering af afgiftssystemet vil kunne løse dette problem – også på en måde, så staten ikke taber penge. Men skattestoppet har gjort systemet stift, og derfor har regeringen gjort netop det, den har anklaget sin forgænger for: sat det fiskale over det grønne.

Den tredje kritik mod grønne afgifter er, at de ikke korrekt afspejler miljøomkostningerne. Det er en illusion at tro, at man kan opgøre alle miljøomkostninger fuldt ud objektivt – tværtimod er der ofte rygende uenighed om den rigtige pris eller afgift. Men det er en fordel, hvis den miljøomkostning, man ender på – ud fra eksisterende viden og en politisk beslutning – afspejles ens i alle grønne afgifter, f.eks. at alle energiafgifter har et CO<sub>2</sub>-element, der afspejler prisen på udslip af CO<sub>2</sub>, tillagt andre miljøomkostninger, f.eks. for SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> etc. Det er langt fra altid helt enkelt at gøre, blandt andet fordi nogle af miljøomkostningerne afhænger af hvor udslippet sker (tætbefolket by eller langt ude på landet), men forsøget bør gøres.

Det er vigtigt at undgå den fejl at sætte alt, hvad der (endnu) ikke kan kvantificeres, til 0 kr. Det er der i praksis en tendens til, hvorved de optimale grønne afgifter typisk undervurderes. Det er bedre at bruge det bedst mulige gæt.

Forslagsstillerne mener, at en omlægning af de grønne afgifter kan give bedre miljøvirkninger. Grundlæggende bør den samme miljøbelastning eller gene afgiftsbelægges ens, uanset om den stammer fra en bolig, en butik, en industrivirksomhed, et landbrug eller en bil eller et andet transportmiddel. Det vil give den største miljøgevinst eller reduktion af gener for et givet afgiftsprovenu. Derfor bør undtagelser som f.eks. fritagelsen af flybrændstof for afgifter undgås. Man kunne argumentere for, at flypassagerafgiften fungerede som en om end dårlig erstatning for en

brændstofafgift på fly, men regeringen har som bekendt valgt at afskaffe selv denne dårlige erstatning.

Et optimalt system kan indebære, at der skal opkræves større (eller mindre) samlede afgifter. Det vil i praksis betyde modgående justeringer andre steder i skattesystemet. Derfor har det også interesse at få fastlagt det optimale system under den politiske begrænsning, at provenuet skal være cirka uændret. Derfor ønskes dette system belyst specifikt. I forslag til et optimalt system kan indgå nye typer grønne afgifter, f.eks. på kvælstofudslip eller farlige kemikalier.

Det vil være nødvendigt at overveje internationale forhold, herunder EU-forhold. Det er f.eks. klart, at der kan være problemer med at pålægge virksomheder, der konkurrerer internationalt, meget store afgifter. Omvendt er det også et problem, at virksomhederne har væsentlig lavere afgifter på nogle områder end husholdningerne.

Et andet kendt problem er, at elafgiften ud fra en miljøbetragtning burde opkræves ud fra det brændsel, der er brugt (eventuelt med en korrektion for miljøforhold – filtre m.v. – på kraftværket). Det kan ikke umiddelbart lade sig gøre på grund af EU-lovgivning, men det kan og bør overvejes, om der kan laves bedre modeller end den nuværende.

Endelig er det også en fordel, hvis det bliver mere gennemskueligt, hvilke formål en afgift egentlig tjener. F.eks. tjener benzinafgiften en række forskellige formål. Nogle af dem er miljømæssige, andre trafikale, og de kan hver for sig deles op. Det vil være en fordel med en oversigt over, hvilke formål der bidrager (eller burde bidrage) med hvor meget til benzinafgiften. Det har regeringen gjort for benzinafgiften, der fra 2005 blev delt op i en CO<sub>2</sub>- og en (rest)benzinafgift. Samtidig blev biobrændsel – ætanol – frigjort fra CO<sub>2</sub>-afgiften også ved brug i motorkøretøjer. Derved får ætanol den præmie, som det skal have, i kraft af at der tale om en vedvarende energikilde, der ikke giver nogen netto-CO<sub>2</sub>-belastning. At der så er nogle, der ønsker en fuld afgiftsfritagelse for ætanol viser, at der

ikke er fuld forståelse for, at benzinafgiften har andre formål. Den forståelse kunne øges ved at gennemføre nærværende forslag.

En yderligere opdeling af benzinafgiften i elementer kunne også afklare spørgsmålet om forholdet mellem benzin- og dieselolieafgift og bidrage til, hvordan en eventuel roadpricingafgift kan tænkes at erstatte en del af benzin/dieselafgiften.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at en omlægning af de grønne afgifter – og især dem, der relaterer sig til energi – vil betyde, at der kan opnås større miljøgevinster end i dag. Det gælder også med et fastholdt provenu. En omlægning vil bidrage til at fremme den helt nødvendige grønne omstilling af Danmark – en omlægning, som der er brug for i hele verden, og hvor der er store fordele for eksport og job ved at komme først. Hvorfor ikke bruge afgiftssystemet til at fremme den udvikling ved at skabe mere miljørigtige grønne afgifter og dermed større gevinster til de virksomheder, der bruger færre ressourcer og forurener mindre?

Skattestoppet har aldrig været forslagsstillernes kop te. Men selv hvis man går ind for skattestoppet, er det svært at se, hvorfor man skulle være imod at flytte rundt på de grønne afgifter. Regeringen har faktisk selv gjort det i det små et par gange. Det er på tide, at den gør det i det store. Eller betyder skattestoppet virkelig, at vi ikke skal have mest muligt miljø for de penge, vi betaler i grønne afgifter? Og yderligere er det helt urimeligt at udelukke en forhøjelse af de grønne afgifter, der kunne bruges til at finansiere lavere indkomstskat, hvis det samlede resultat er et bedre miljø, og at vi kommer tættere på at leve op til vores internationale forpligtelser, f.eks. i Kyotoaftalen.

Forslagsstillerne foreslår en kommission af uafhængige eksperter med forstand på miljø, økonomi, skat, EU-ret m.v. Det giver det bedste beslutningsgrundlag i den videre politiske proces, at grundlaget er udarbejdet af personer, der ikke er afhængige af den til enhver tid siddende regering og dennes ofte kortsigtede interesser.

### *Skriftlig fremsættelse*

**Steen Gade (SF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission til gennemgang af de grønne afgifter.*

(Beslutningsforslag nr. B 130).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.