



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

7. december 2011

Til skatteministeren, miljøministeren og Folketingets skatteudvalg og miljøudvalg

Skitse til ændret NOx-afgift

Det Økologiske Råd har netop sammen med brancheforeningen Dansk Miljøteknologi fremsendt vedlagte brev om NOx-afgiften. I forlængelse af dette brev har Det Økologiske Råd udarbejdet skitsen nedenfor, til en konkret udformning af en NOx-afgift, som på én gang kan fastholde virksomhedernes motivation for NOx-reduktion, mildne effekterne på særligt konkurrenceudsatte erhverv og opretholde det planlagte provenu til staten. Dansk Miljøteknologi har ikke fundet, at det lå inden for deres mandat at opstille sådanne konkrete forslag, som også involverer andre brancher.

Det Økologiske Råd følger nøje debatten om NOx-afgiften – ud fra følgende synsvinkler

- Hvordan får vi nedbragt NOx-forureningen?
- Hvordan bruger vi NOx-afgiften til at skabe danske arbejdspladser i form af indførelse af renere teknologi
- Hvordan undgår vi, at afgiften på kort sigt skaber konkurrencemæssige problemer?

Vi opfatter, at debatten om NOx-afgiften har haft ensidigt fokus på det sidste – og så på det provenu, som afgiften skaber – men alt for lidt på den adfærdsændrende og dermed miljøforbedrende effekt.

Det er altid vanskeligt at bedømme virksomheders trusler om at flytte til udlandet som følge af miljøregler eller –afgifter. Der er set mange eksempler på sådanne trusler, men hvis reglen eller afgiften er blevet fastholdt, har det ofte vist sig at være en fordel for industrien på den lange bane, fordi den har kunnet udnytte first mover fordele.

Men såfremt der er et politisk ønske om mere lempelige vilkår for visse virksomheder, er det meget afgørende *hvordan* sådanne vilkår gennemføres. Det må ikke ske ved blot at fritage virksomhederne, da man så ikke opnår miljøforbedringer. Det kan derimod ske ved tilbageførsel af provenu, forudsat at tilbageførslen er uafhængig af det betalte afgiftsbeløb.

Samtidig vil der være et problem med provenutab, såfremt man indfører tilbageførsel – ligesom der ville være hvis man lavede fritagelser. Endelig er der en skævhed i, at man kun afgiftspålægger industri og større energianlæg, men friholder transport og brændeovne, som står for hovedparten af NOx-udledningen i Danmark. Hvad angår køretøjer, kan man argumentere med, at ejere af personbiler og mindre varebiler ikke har handlemuligheder, idet man ikke i dag kan eftermontere SCR-katalysatorer på disse køretøjer. Derfor kan en NOx-afgift ses som rent fiskal. Men det er ikke helt korrekt. Ejere af ældre biler kan skrotte disse og skifte til nyere med betydeligt lavere udslip. Enhver bilejer kan jo også skifte til elbil uden NOx-udslip – men det er et ret drastisk skridt. For de tunge køretøjer er der klart mulighed for at nedbringe udslippet ved at eftermontere SCR-katalysator. Men såfremt man bruger samme sats pr. kg NOx, bliver afgiften på et køretøj så lav, at adfærdseffekten bliver meget begrænset. Man bør derfor overveje en højere sats for køretøjer – og så evt. kompensere lidt på benzin- og dieselaftgift eller på den grønne ejerafgift.

Vi foreslår derfor:

NOx-afgiften fastholdes på den foreslåede størrelse. Den udvides med afgift på brændeovne, på tunge køretøjer, på gamle benzin-personbiler fra før 1993 (hvor kravet om trevejskatalysator



blev indført) samt på diesel-personbiler fra før år 2000 og varebiler fra før 2001 (da Euro III normen trådte i kraft)¹.

Det er vigtigt at fastholde afgiftens niveau for at fastholde motivationen til at reducere forureningen. Således vil tilbagebetalingstiden for et typisk SCR anlæg, der kan reducere NO_x-emissionen være i størrelsesordenen 2 år eller mindre med den nye afgift. Hvis afgiften sænkes, bliver tilbagebetalingstiden jo længere, og så vil færre installere SCR.

Ved den foreslåede model fås et ekstra provenu, som bruges til målrettede tilbageførselsordninger. Tilbageførsel/tilskud skal primært ske i form af tilskud til indførelse af NO_x-reducerende teknologi, men kan evt. også være knyttet til antal ansatte, omsætning e.lign. Det må derimod ikke knyttes til størrelsen af den betalte afgift. Hvis der gives tilskud af sidstnævnte karakter, skal det være betinget af, at der udarbejdes projekt for NO_x-reduktion, samt at dette gennemføres, hvis det har under en vis tilbagebetalingstid, f.eks. 5 år.

Dermed kommer forslaget til at ligne den svenske afgift mere, og der bliver et beløb til at løse konkurrenceproblemer med – og staten kan stadig opnå samme provenu.

Mht. afgift på brændeovne er det vigtigt, at det er en afgift på selve ovnene og ikke på brænde, da dette kunne friste nogle brugere til at fyre med affald i stedet for rent træ. Afgiften skal differentieres, så miljømærkede (dvs. i praksis Svanemærkede) ovne får lavere afgift end ikke-miljømærkede.

Venlig hilsen

Christian Ege
Sekretariatsleder, Det Økologiske Råd

¹ Når benzinbiler fritages allerede fra 1993, skyldes det, at efter introduktion af trevejskatalysatorer lå NO_x-niveauet fra benzinbiler langt under dieselbilerne