

SKRIFTLIGE INDLÆG FRA DET MILJØKONOMISKE RÅDS MEDLEMMER

På de følgende sider er gengivet skriftlige indlæg fra medlemmer af Det Miljøøkonomiske Råd. Følgende medlemmer har ønsket at give skriftlige bidrag:

Økonomi- og Erhvervsministeriet
Finansministeriet
Miljøministeriet
Landsorganisationen i Danmark
Dansk Industri
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Energi
Landbrug og Fødevarer
Dansk Erhverv
Forbrugerrådet
Særlig sagkyndig Jørgen Birk Mortensen
Særlig sagkyndig Peder Andersen

Økonomi- og Erhvervsministeriet

Økonomi- og Erhvervsministeriet har med interesse læst årets Miljørapport, der handler om trafikstøj og virkemidler i klimapolitikken.

Formandskabet har bl.a. kortlagt de samlede omkostninger ved trafikstøj og mulige indsatser til begrænsning af trafikstøj. Trafikstøj forventes at udgøre et stigende problem, da både trafikomfanget og trafiktætheden er voksende. Økonomi- og Erhvervsministeriet har noteret sig, at formandskabet vurderer, at de tiltag, som i dag anvendes til at reducere omkostningerne ved trafikstøj, overordnet set er fornuftige.

Formandskabets analyser af virkemidler i klimapolitikken vedrører dels rollefordelingen mellem støtte til forskning og afgifter, dels indretningen af klima- og energi-afgifterne.

Økonomi- og Erhvervsministeriet vil gerne kvittere for en interessant analyse af energi- og klimaforskning. Analyserne dokumenterer, at det samfundsøkonomiske afkast er større end det private økonomiske afkast ved forskning. Det gælder både generelt og ved energi- og klimaforskning. Der kan derfor være gode argumenter for offentlige investeringer i forskning og udvikling. Som det også fremgår af rapporten, er de offentlige investeringer i forskning og udvikling øget markant i de senere år.

Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med Formandskabet i, at forskningsstøtte skal være begrundet i markedsfejl, og at man i nogle tilfælde kun skal give støtte i en begrænset periode. Det gælder både for støtte til forskning generelt og for støtte til forskning i klima- og energiteknologi.

Formandskabet argumenterer for, at udledning af CO₂ bør reguleres ved en passende CO₂-afgift, og at støtte til energiforskning ikke er særlig effektiv uden en CO₂-afgift. Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig i, at generelle virkemidler, fx afgifter og kvoter, er en vigtig faktor i klimapolitikken, og at det vil være u hensigtsmæssigt, hvis støtte alene skulle drive den teknologiske udvikling på området. Omvendt vil afgifter og kvoter ikke kunne stå alene, idet der er behov for også at anvende andre virkemidler, herunder forskning og udvikling.

Økonomi- og Erhvervsministeriet har desuden noteret sig, at formandskabet peger på, at hensynet til eksempelvis lækage og virksomhedernes konkurrenceevne kan betyde, at det er hensigtsmæssigt at tilbageføre provenuet eller dele heraf til erhvervslivet, fx meget energiintensiv produktion.

Formandskabet sætter spørgsmålstegn ved det hensigtsmæssige i det øgede fokus på at markedsmodne energiteknologi frem for at opbygge generel viden på energiområdet gennem øgede bevillinger til mere grundlæggende forskning.

Økonomi- og Erhvervsministeriet vurderer dog, at der kan være gode argumenter for støtte til ny teknologi, fx til markedsmodning. Støtten kan bane vejen for, at nye teknologier kan blive konkurrencedygtige på markedsvilkår, som formentlig pga. markedsfejl ikke ville være sket uden støtten. Det er derfor også vigtigt, at støtten ophører, når markedet er modnet, og at støtten ikke dikterer de nye løsninger.

Formandskabet har gennemført en interessant og grundig analyse af klima- og energirelaterede afgifter og klimamål. Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med formandskabet i, at omkostningseffektivitet er en central parameter i klima- og energipolitikken.

Danmark har forpligtet sig til at reducere drivhusgasudledningen i den ikke-kvotefattede sektor samt at udbygge med vedvarende energi frem mod 2020. Formandskabets analyse fokuserer primært på, hvordan disse mål opfyldes mest omkostningseffektivt.

Regeringens klima- og energipolitik fokuserer på at opfylde disse målsætninger frem mod 2020, men skal også lægge sporet mod målet om, at Danmark i 2050 skal være uafhængig af fossile brændsler.

Hensynet til konkurrenceevne og beskæftigelse er et af de centrale pejlemærker. Hvis reguleringen og afgifter i Danmark ikke er fastsat under hensyntagen til forholdene i andre lande, er der risiko for, at virksomheder flytter CO₂-intensiv produktion til udlandet. Det vil, som Formandskabet påpeger, ikke gavne det globale klima.

Finansministeriet

Finansministeriet har med interesse læst Det Miljøøkonomiske Råds (DMØR) rapport for 2011. DMØR har samlet en række aktuelle politiske emner inden for miljø- klima- og forskningspolitik.

Kapitel I handler om de samfundsmæssige omkostninger forbundet med trafikstøj og hensigtsmæssigheden af den nuværende tilgang til bekæmpelse af støj.

Det er Finansministeriets opfattelse, at den anvendte tilgang til værdisætning af de negative effekter ved støj er fornuftig, og at resultaterne af de forskellige delanalyser bidrager med ny viden. Samtidig er dog vigtigt at understrege, at der er meget

stor usikkerhed knyttet til de samfundsøkonomiske omkostninger ved støj, som de konstruerede intervaller viser. For helbredsomkostningerne er spændet således fra 0 til 1,2 mia. kr.

Finansministeriet er enig med DMØR i, at både planlægning af ny infrastruktur som forbedring af eksisterende bør ske under hensyntagen til støjbelastning. Det statslige budget for reduktion af støj langs eksisterende veje og jernbaner er i perioden 2009-2014 næsten 80 mio. kr. årligt, mens der i 1992-2008 var afsat ca. 20 mio. kr. til veje.

Kapitel II er en analyse af offentlig støtte til forskning og afgifter som virkemidler i energi- og miljøpolitikken. Kapitlet indeholder desuden en diskussion af prioriteringen af forskningsmidler.

Finansministeriet er overordnet enig i tilgangen om, at der i forhold til virkemidler skal være fokus på rammevilkår, der afspejler de positive og negative eksternaliteter. Det gælder fx i forhold til afgifter, hvor det bemærkes, at Danmark allerede er blandt de lande i verden med de højeste energiafgifter, og derfor isoleret set giver en stor tilskyndelse til privat forskning og udvikling.

DMØR fremhæver, at danske energivirksomheder på nogle punkter står stærkt, og at denne position er opnået før den kraftige stigning i de offentlige forskningsbevillinger til energiområdet. Samtidig anføres, at den stærke position ikke fører til en konklusion om, at der skal være høj virksomhedsrettet forskning og udvikling på energiområdet. Det forudsætter, at der kan påvises højere produktivitet ved udnyttelsen af kapital og arbejdskraft end i andre sektorer.

Finansministeriet bemærker, at væksten i de danske virksomheder og deres evne til at skabe ny viden er sket i en periode, hvor man i Danmark – i modsætning til de fleste andre lande – gav betydelig støtte til eksempelvis produktion af el med vedvarende energikilder. Derfor havde danske virksomheder en meget stærk position, da der opstod en global efterspørgsel efter vedvarende energiteknologier. Fremover vil danske energivirksomheder imidlertid i stadig stigende grad blive udsat for en skærpet global konkurrence, der også drives af andre landes betydelige stigninger i uddeling af offentlige midler til privat forskning og udvikling. På den baggrund er der et rationale for at prioritere den private forskning, udvikling og demonstration i energiteknologier også i Danmark, hvis det leder til varige og højproduktive jobs. Men der er oplagt også risici ved denne strategi.

Det er også værd at bemærke, at staten også kan bidrage til den private værdiskabelse ved en erhvervsrettet faciliterende rolle i relation til test- og demonstrationsfaciliteter. Staten kan fremme udviklingen af grønne løsninger fx gennem lovgivnings-

mæssige rammer og ved at facilitere samarbejde mellem virksomheder, universiteter mv., uden at det nødvendigvis har større statslige bevillingsmæssige konsekvenser. Et eksempel på sidstnævnte er det kommende vindmølletestcenter ved Østerild, som vindmølleproducenterne ikke havde mulighed for at få etableret på egen hånd.

Kapitel III omfatter en analyse af energi-, CO₂- og transportrelaterede afgifter med henblik på at vurdere, hvordan Danmark mest omkostningseffektivt indfrier dansk EU-forpligtigelse om reduktion af drivhusgasser i den ikke-kvotebelagte sektor i 2013-20.

Finansministeriet er grundlæggende enig i det omkostningseffektive udgangspunkt, der er valgt for analysen. Analysen er et godt indspil i forhold til at sikre en effektiv indretning af tilskuds- og afgiftsstrukturen på klima- og energiområdet.

Rapportens konklusioner tager udgangspunkt i at sikre en omkostningseffektiv klimaindsats. Den danske energipolitik er imidlertid tilrettelagt med henblik på også at varetage andre hensyn såsom forsyningsikkerhed og udfasning af fossile brændsler. Det betyder fx, at der vil være klima- og energitiltag, som umiddelbart kan være dyre ud fra en isoleret betragtning om effekt i den ikke-kvotefattede sektor, men som er effektiv i forhold til andre målsætninger. Det er derfor vigtigt ikke at have et ensidigt fokus på CO₂-målsætningen, men i stedet søge at vælge de bedste tiltag på tværs af målsætninger.

Herudover skal hensigtsmæssigheden af klimatiltag ikke alene vurderes ud fra hensynet til omkostningseffektivitet i snæver forstand. Der skal også tages hensyn til administrative omkostninger til registrering og kontrol, statsfinansielle virkninger, påvirkning af konkurrenceevne med henblik på at begrænse kortsigtede omstillingsomkostninger samt mulige fordelingsmæssige konsekvenser. Særligt i forhold til beskatning af landbrugets udledninger af drivhusgasser er de administrative komplikationer af betydeligt omfang, hvilket også nævnes i rapporten, men uden at få konsekvenser for konklusionerne om ensartet tværgående beskatning. Rapporten ser endvidere bort fra, at en række andre former for regulering gælder for landbruget.

Endelig er Finansministeriet enig i, at mulighederne for køb af emissionsrettigheder fra andre lande skal tages med i betragtning som et muligt omkostningseffektivt tiltag. Det vides dog endnu ikke, hvilket udbud der vil være heraf, herunder i hvilken grad EU-lande vil være villige til at pålægge emissionsbegrænsninger indenlands, med henblik på at staten kan videresælge rettighederne. Der kan således være grænser for, i hvor høj grad Danmark bør planlægge opfyldelse af sine reduktionsmål uden for kvotesektoren ud fra forventninger til køb af emissionsrettigheder. Til gengæld synes analysen helt at se bort fra, at opfyldelse af EU-reduktionsmål

kan overflyttes mellem årene, hvorved opgavens omfang i år 2020, som analysen fokuserer på, potentielt kan blive reduceret.

Miljøministeriet

Det Miljøøkonomiske Råd sætter med deres rapport for 2011 fokus på nogle særdeles relevante emner. Især kapitlerne om trafikstøj og om energi- og miljøforskning har Miljøministeriets interesse. Trafikstøj er et emne som der generelt er kommet mere fokus på, mens miljøteknologi er et af de centrale omdrejningspunkter i den internationale diskussion om en grøn økonomi. Begge emner er derfor aktuelle, og for begge emner giver Det Miljøøkonomiske Råd nogle interessante analyser som bidrager positivt til miljødebatten.

Kapitel I Trafikstøj

Kapitel I har fokus på trafikstøj som er et udbredt miljøproblem og påvirker folks helbred. I Miljøministeriet har vi arbejdet med trafikstøj gennem efterhånden mange år, men vi vil gerne have, at der kommer endnu større opmærksomhed på problemet. Derfor er vi glade for, at Det Miljøøkonomiske Råd i deres rapport vælger at fokusere på netop trafikstøj.

Det er positivt, at Det Miljøøkonomiske Råd har gennemført en analyse, der gør det muligt at vurdere folks gener ved trafikstøj ved forskellige støjniveauer. Dette resultat kan indgå i overvejelserne om, hvorvidt der vil være behov for at udarbejde en ny enhedspris for støj.

Det Miljøøkonomiske Råd har med sin rapport givet os nogle vigtige input, som kan hjælpe os til at prioritere indsatsen – blandt andet en analyse af sammenhængen mellem støjniveau og de gener, støjen medfører.

Gener ved vejstøj

I rapporten er gennemført en analyse af, hvilke samfundsmæssige omkostninger, der er forbundet med vejstøj. Opgørelsen af geneomkostninger er baseret på folks betalingsvilje for at undgå støj i deres bolig og dermed de gener støj kan foranledige. Undersøgelsen viser, at folks betalingsvilje for at undgå støj i huse er større end i lejligheder. Dette resultat er i overensstemmelse med tidligere undersøgelser. Dog vurderer Det Miljøøkonomiske Råd, at geneomkostningerne ved vejstøj er lavere end i andre undersøgelser. Dette skyldes primært, at Det Miljøøkonomiske Råd anvender en lavere diskonteringsrate (3%) end i andre undersøgelser.

Det nye i undersøgelsen er, at man beregner hvordan prisen for at undgå vejstøj afhænger af støjniveauet i boligen, dvs. en efterspørgselsfunktion for ”fraværet af

støj”. En lignende analyse har ikke tidligere været gennemført i Danmark og det er derfor positivt, at Det Miljøøkonomiske Råd nu har gennemført en sådan analyse. Dog havde Miljøministeriet gerne set, at man i undersøgelsen også havde vurderet om der er forskel på folks betalingsvilje for at undgå støj fra forskellige typer af veje (motorveje, mindre veje mv.). Dette ville have givet et bedre beslutningsgrundlag i forhold til hvordan man skal prioritere den fremtidige indsats på området.

Helbredsomkostninger ved vejstøj

Det Miljøøkonomiske Råd vurderer at helbredsomkostninger ved trafikstøj er lavere end i andre undersøgelser. Dette skyldes flere forhold. I forhold til andre undersøgelser anvender Det Miljøøkonomiske Råd en anden metode til at værdisætte dødsfald i fbm vejstøj, hvilket har den konsekvens at helbredsomkostningerne ved vejstøj vurderes lavere end tidligere. Denne metode er dog i overensstemmelse med Finansministeriets seneste anbefalinger.

Desuden vurderer Det Miljøøkonomiske Råd, at trafikstøj fører til færre for tidligt døde, fordi man i dag har en bedre behandling af hjertekarsygdomme. Miljøministeriet finder dog, at der er behov for yderligere analyser for at få et ajourført estimat for antallet af for tidlige dødsfald som følge af vejstøj. I evalueringen af vejstøjstrategien fra 2010, har forskere fra Stockholm Universitet, via et litteraturstudie over denne type undersøgelser, fundet frem til en højere risiko for hjertesygdom i 2008 end i 2003, hvor Vejstøjstrategiens første skøn over antal for tidlige dødsfald blev foretaget. Dette taler umiddelbart for flere antal for tidlige dødsfald som følge af hjertesygdom i dag, modsat hvad Det Miljøøkonomiske Råd finder frem til.

En opdateret analyse af helbredsomkostningerne bør desuden medtage konklusionerne fra det omfattende studie af sammenhængen mellem vejstøj og slagtilfælde i hjernen, som Kræftens Bekæmpelse offentliggjorde i januar 2011, og som af tidsmæssige grunde derfor ikke kunne nå at blive medtaget i støjanalysen fra Det Miljøøkonomiske Råd. Undersøgelsen af Kræftens Bekæmpelse, hvor sygdoms- og støjdata på ca. 57.000 danskere er anvendt, viser, at ca. 600 nye slagtilfælde årligt i Danmark skyldes støj fra vejtrafikken.

Mest støjreduktion for pengene

Det Miljøøkonomiske Råd anbefaler, at fokusere indsatsen mod trafikstøj mod områder, hvor gevinsterne ved at reducere støjen er størst. En tilgang, som – populært sagt – giver os mest støjreduktionen for pengene. Den tilgang er vi helt enige i i Miljøministeriet og den ligger til grund for vores initiativer på området.

Vi deler også rapportens fokus på, hvor vigtigt det er, at engagere borgerne. Den tilgang giver en konkret gevinst til borgerne, men også en mulighed for at lægge indsatsen der, hvor behovet er størst. Samtidig øges det finansielle råderum for de

ansvarlige vejmyndigheder til at foretage investeringer i støjbekæmpelse. Vi har blandt andet indgået støjpartnerskaber sammen med kommuner og støjbelastede beboere, hvor Miljøministeriet har givet tilskud til en del af de omkostninger der er ved lydisolering.

Desuden anbefaler Det Miljøøkonomiske Råd, at man bør fokusere på tiltag, der koncentrerer trafikken på få veje. Sidstnævnte kan fremmes gennem trafikplanlægningen. Miljøministeriet er enig i, at et af de vigtige instrumenter for at modgå støjbelastning er planlægning, og især trafikplanlægning. Når vi planlægger nye boligområder bliver der i dag taget hensyn til støj og andre af trafikkenes gener, men planlægningen kan også bruges i eksisterende områder. F.eks. står mange af de ca. 550.000 almene boliger overfor en renovering i de kommende år. Når den renovering skal planlægges vil vi gerne have boligafdelingerne til at tænke støjreduktion ind ved, for eksempel, at bruge lydtætte vinduer og skabe stille gårdmiljøer. For at inspirere boligafdelingerne lancerede Miljøministeriet sammen med Socialministeriet og Landsbyggefonden den 28. februar en kampagne www.roligbolig.dk som netop skal få afdelingerne til at integrere hensynet til støj, når almene boliger alligevel skal renoveres.

Det Miljøøkonomiske Råd anbefaler, at man i udformningen af fremtidige kørselsafgifter også tager hensyn til støj. Vi er i Miljøministeriet enige i, at hensynet til støj skal integreres i eventuelle fremtidige modeller for kørselsafgifter. Det er rigtigt analyseret, at støjen kan blive forværret, hvis vejtrafikken spredes fra store veje ud på flere mindre veje og ud på flere af døgnets timer – ind i natperioden kl.22-07. Den øgede belastning skal afspejles i afgiftsstrukturen.

Sammenfattende

Miljøministeriet finder kapitlet interessant og vil nu se nærmere på rapportens resultater og overveje, hvordan vi konkret kan bruge dem i arbejdet med at få reduceret problemerne med trafikstøj.

Miljøministeriet havde som nævnt gerne set, at man i undersøgelsen også havde vurderet om folk bliver mere påvirket af trafikstøj fra motorveje end fra andre veje. En ajourført analyse af antallet af for tidlige dødsfald som følge af vejstøj vil der også være behov for.

Rapporten sætter fokus på gevinsterne ved at begrænse trafikstøj. Men den savner den anden halvdel af billedet: samfundsomkostningerne ved at reducere støj. Det betyder, at man mister den balancerede tilgang, som kunne have hjulpet Miljøministeriet til at vurdere, på hvilket niveau, indsatsen skal ligge for at udgifter og gevinster bedst står mål med hinanden. Miljøministeriet vil derfor opfordre Det Miljøøkonomiske Råd til at følge op på deres analyse ved også at belyse omkostningssiden i en fremtidig rapport.

Kapitel II Energi- og miljøforskning

Kapitel II behandler forskningsstøtte til især energiområdet, men også delvis til miljøforskning, og ser på sammenhængen med afgifter.

Vi oplever i de her år et stort internationalt fokus på at finde vejen frem mod en global 'grøn økonomi', som kan give både øget velfærd, men også mindre miljøbelastning, mindre pres på ressourcer, og mere og bedre natur og biodiversitet.

Flere mener, at ny miljøteknologi er en forudsætning for at kunne skabe en grøn økonomi. Fremover skal den grønne sektor i større grad levere miljøløsninger og samtidig bidrage til beskæftigelse og øget økonomisk vækst. Det er derfor både positivt og relevant, at Det Miljøøkonomiske Råd med sin rapport melder sig ind i debatten om, hvordan der kan gives optimale incitamenter til udvikling af nye miljøteknologier.

Det er glædeligt, at Det Miljøøkonomiske Råds rapport viser, at Danmark har en styrkeposition på netop energi- og miljøteknologi. Forskning og udvikling hos danske virksomheder fører til mange patenter og teknologierne er af høj kvalitet. Vi har derfor et godt udgangspunkt for at opnå en grøn økonomi, og for at klare os i den internationale konkurrence på dette marked.

Samtidig er det dog klart, at miljøteknologi ikke kommer af sig selv. Der er behov for stærke incitamenter. Et af de mest effektive er miljøreguleringen, som skaber efterspørgsel på miljøgavnlige teknologier og metoder. Dette vil i sig selv allerede sørge for at der vil komme nye miljøteknologier på markedet. Som Det Miljøøkonomiske Råd dog også hæfter sig ved er miljøregulering alene ikke nok, for der skal også gives direkte støtte til udvikling af miljøteknologier. Netop disse to typer af incitamenter er rygraden i den danske miljøpolitik.

Miljøministeriet er enig med Det Miljøøkonomiske Råd i, at støtten til miljøteknologi især er vigtig på de områder hvor det er svært at regulere helt præcist på selve miljøproblemet - enten fordi skaden varierer fra område til område (f.eks. mange af landbrugets miljøpåvirkninger, støj og affald), eller fordi det er svært at måle selve miljøproblemet (f.eks. farlige kemikalier). Derfor er netop denne type områder også centrale i Miljøstyrelsens miljøteknologihandlingsplaner.

Det er rigtigt, at grundforskning skal støttes, men de andre faser i produktudviklingen hen til et markedsklart produkt skal ikke glemmes. Som internationale undersøgelser viser, er det netop ofte i fasen mellem grundforskning og et færdigt produkt, at finansiering mangler, og nye teknologier dør, før de kan komme på markedet. Derfor støtter regeringen og Miljøministeriet også denne del af miljøteknologiudviklingen gennem fx GUDP, EUDP og Miljøministeriets handlingsplaner for miljø-

effektiv teknologi. Derudover er Fornyelsesfonden under Økonomi- og Erhvervsministeriet med til at finansiere markedsføringen af nye miljøteknologier

Der er også en vekselvirkning mellem miljøteknologier og miljøregulering. På den ene side fremmer miljøregulering udvikling af miljøteknologier, og på den anden side fremmer nye miljøteknologier at der bliver sat strengere miljøkrav. Det har ofte vist sig vanskeligt, at indføre miljøregulering uden at der kan peges på miljøteknologier der kan opfylde kravene uden alt for store meromkostninger. Støtte til miljøteknologi kan derfor være med til, at der sættes krav, og at kravene kan blive mere stringente.

Det Miljøøkonomiske Råd mener, at en for stor andel af teknologistøtte går til energiteknologier.

Her er det dog værd at bemærke, at udviklingen af mere effektive og vedvarende energiteknologier ofte også gavner miljøet og giver større forsyningssikkerhed. For eksempel vil mindre brug af fossile brændsler også give en bedre luftkvalitet, elbiler giver mindre støj, 2. generation biobrændsler kan bruge biprodukter fra landbrug og giver derfor mindre pres på naturområder verden over, hvilket gavner biodiversitet og global opvarmning har en meget negativ effekt på økosystemer, biodiversitet og forskellige former for forurening. Energi- og klimateknologier er derfor også til stor gavn for miljøet.

Reelt er forholdet mellem energi- og miljøteknologi præget af en del synergieffekter. Men det er vigtigt at fastholde støtten til teknologier, der er rettet mod de klassiske miljøproblemer. Særligt da en del miljøproblemer er vanskelige at løse ved at bruge helt generelle reguleringsinstrumenter som afgifter.

Det Miljøøkonomiske Råd argumentere for, at det ikke skal være politikere og embedsmænd, der skal identificere områder hvor støtte til ny teknologi vil føre til innovation og øget effektivitet. Til gengæld skal det være erhvervslivet der skal identificere satsningsområder, og investere i dem. Argumentationen bygger dog på en falsk forestilling om, at myndigheder selekterer områder i isolation fra resten af samfundet. Tværtimod er regeringen og ministerierne i dialog med erhvervslivet og forskningsverdenen om hvor en ekstra indsats vil give mest gavn. Formålet er derfor mere at understøtte erhvervslivets satsningsområder end selvstændigt at udpege udviklingsområder.

Det Miljøøkonomiske Råd mener også, at øget eksport og beskæftigelse i grønne industrier ikke er ensbetydende med, at en selektiv erhvervs- eller teknologistøtte har været en succes, da arbejdskraft og kapital uden støtte ville blive anvendt i andre sektorer. Miljøministeriet hæfter sig dog ved, at Det Miljøøkonomiske Råd mener,

at der ved beslutning om støtte til forskning og udvikling skal ses hvor det samfundsøkonomisk bedst kan betale sig. Her er det generelt svært at sammenligne gevinster fra miljøteknologi med andre sektorer, da markedspriser for miljøteknologi typisk ikke afspejler de samfundsøkonomiske gevinster der er ved brugen af disse teknologier. Grunden er, at miljøreguleringen internationalt i mange tilfælde ikke er sat på det samfundsøkonomisk optimale niveau. Gevinsterne i miljøsektoren vil derfor være underestimeret i forhold til andre sektorer hvis der kun ses på indtjeningen i sektoren.

LO

Overordnede kommentarer

LO efterlyser, at formandskabet genoptager overvågningen af indikatorer for den danske miljøtilstand, ligesom formandskabet bør vurdere om Danmark kan ventes at nå de forskellige opstillede mål for miljøet – ikke kun i forhold til CO₂-udledning. I tilgift efterlyses en opdateret analyse af udviklingen i de offentlige indtægter og udgifter i forhold til miljøet.

Kapitel I: Trafikstøj

Det Miljøøkonomiske Råds formandskabs rapport viser, at der er betydelige gene- og helbredsmæssige omkostninger ved trafikstøj. Omkostningerne udgør ca. 2. mia. kr. årligt.

LO efterspørger dog en analyse som i højere grad vurderer de samlede negative effekter ved trafik. Herunder også de helbredsmæssige omkostninger for de, som arbejder i områder med tungere trafik.

Kapitel II: Afgifter kontra forskningsstøtte i klimapolitikken

Der er tale om en spændende analyse, som belyser forskellige hensyn i tilrettelæggelsen af forsknings- og klimapolitikken, der ikke altid er sammenfaldende. Analysen savner dog en belysning af energiforskningsindsatsens potentielle indvirkning på virksomhedernes energieffektivitet, og derved produktiviteten. Endvidere savnes en grundigere belysning af de erhvervs- og beskæftigelsesmæssige muligheder forbundet med forskning inden for energiområdet, om end dette er forsøgt med at se på eksportudviklingen, der dog ingenlunde er fyldestgørende.

LO mener, at satsningen på energiforskning er meget vigtig, blandt andet for at imødekomme de store klimaudfordringer.

Endvidere peger rapportens analyser på, at satsning på energiområdet gennem de sidste årtier har båret frugt: Danmark er i dag stærkt specialiseret inden for energi-

teknologi, er et af de førende lande på området, og det seneste årti er den danske energiteknologi-eksport fordoblet.

Om end man skal være varsom med at spå om fremtiden, peger udviklingen på, at der kan være gode erhvervs- og beskæftigelsesmuligheder på dette område i fremtiden. For at sikre de gode erhvervs- og beskæftigelsesmuligheder inden for energiområdet er det vigtigt at bevare den danske førerposition. Det kan til dels ske gennem offentlig støtte, men også gennem udbedring af markedsfejl, så aktørerne får den rette tilskyndelse til at forske på energiområdet, og derved nedbringe forureningen og styrke beskæftigelsesmulighederne på området.

LO mener det er meget vigtigt, at man sikrer den rette balance mellem øremærket forskningsstøtte og grundforskning. Således kan øremærket forskningsstøtte anvendes til at afbøde eventuelle markedsfejl på områder, hvor der ikke kan reguleres målrettet gennem afgifter eller lignende.

I LO's øjne er det vigtigt, at den øremærkede forskningsstøtte ikke ender som erhvervsstøtte til selv bærende erhverv, hvorfor der skal være en klar exit-strategi for støtten.

LO mener ikke, at Danmark kan gå en gang mht. at forhøje CO₂-afgiften, da dette skader vores konkurrenceevne og koster beskæftigelse. CO₂-afgiften bør derfor ses i en international sammenhæng.

LO finder også, at udviklingen inden for den miljøforskning gennem de seneste 10 år har været dybt bekymrende, og at der kan være behov for øgede midler til forskning på dette område, som har været nedprioritet af de forskellige borgerlige regeringer det sidste årti.

Kapitel III: Afgifter og klimamål

LO ser med alvor på, at Danmark tilsyneladende får vanskeligt ved at opfylde målet for reduktion af udledningen fra den ikke-kvoteomfattede sektor. Det er også vigtigt, at denne del af CO₂-udledningen også begrænses. LO støtter formandskabets anbefaling om, at en del af målsætningen opnås ved at købe udledningsrettigheder i udlandet, som kan gøre det billigere at indfri klimamålene.

I forhold til landbrugets udledning af drivhusgasser, bør der arbejdes for at få landbruget ind i den kvotebelagte del af økonomien. Evt. med gratis tildeling af kvoter for at sikre landbrugets konkurrenceevne.

LO finder det lidt snævert, at formandskabet hovedsageligt forholder sig til afgifter som middel til at opfylde reduktionsforpligtelserne i den ikke-kvotefattede del af økonomien. Der er andre metoder, fx regulering.

LO savner, at analyserne går i dybden med de beskæftigelses- og fordelingsmæssige virkninger af omlægninger af energiafgifter, om end formandskabet nævner at energiafgifter vender den tunge ende nedad. anbefalingerne bygger på beregnings-tekniske scenarier, hvori de beskæftigelses- og fordelingsmæssige aspekter ikke er belyst.

LO har tidligere efterlyst, at beskæftigelses- og fordelingsmæssige aspekter inddrages i grundlaget for rådets anbefalinger – og gør det hermed igen.

LO finder, at anbefalingen af højere benzinafgifter frem for kørselsafgifter er svagt underbygget. Anbefalingen er nærmest en følge af det relativt snævre sigte med analyserne. For det første tager formandskabet ikke højde for de samlede gavnlige effekter af intelligente kørselsafgifter på CO₂-udledning, trængsel, forurening og støj, men ser alene på CO₂-udledningen. For det andet virker formandskabets begejstring for, at grænsehandlen – der følger af øgede benzinafgifter – rent teknisk flytter dansk CO₂-udledning til udlandet, lidt mærkværdig.

DI

Indledning

DI hilser det velkomment, at Vismændene har kastet sig over analyser af forskningsstøtten og energiafgifterne i Danmark. Det er et emne, vi tidligere har opfordret Vismændene til at se på. Vi er derfor glade for, at det bliver belyst med årets rapport.

Trafikstøj

DI er enig i, at trafikstøj er et samfundsmæssigt problem og kan være et stort helbreds-mæssigt problem for de mennesker, der er ramt af det. Samtidig er transport og adgang til infrastruktur helt afgørende for dansk erhvervsliv og for den fremtidige vækst.

DI er enig i, at støjniveauet ikke skal reduceres ved at reducere trafikmængden, da det vil få store konsekvenser for mobilitet og transport . Det er bedre at reducere støjen ved kilden gennem fokus på støjværn, lydsvag asfalt og EU-krav til dæk.

Restriktioner i tidspunkter for varedistribution bør erstattes af fælles EU-regler for særlig støjsvag varedistribution på skæve tidspunkter (f.eks. om natten), for ikke at bidrage yderligere til belastning af vejnettet i myldretiden.

Investeringer i infrastruktur, veje og kollektiv transport kan løfte både mobiliteten og samtidig lede trafikken over på strækninger – støjkorridorer - hvor der ikke vil være så meget støjbelastning, som fx en havnetunnel eller en metro under byen.

Energi- og miljøforskning

DI finder ikke, at det giver mening at diskutere, om afgifter eller forskning er den bedste driver for innovation. Det giver ingen mening i en dansk kontekst, hvor der må være tale om et ”både og” i stedet for et ”enten eller”.

Det er vigtigt, at de offentlige forskningsinvesteringer målrettes de store samfundsudfordringer, som skal imødekommes nu og i fremtiden. Udfordringerne gør, at der vil være langsigtet efterspørgsel efter løsninger. Med de udfordringer, vi står over for, er det ikke godt nok med en politik, der kun giver små forbedringer i virksomhedernes innovation. Der er behov for markante teknologiske spring og helt nye løsninger. Derfor er en aktiv forskningspolitik essentiel.

Derfor anbefaler DI, at satses på det, vi kalder *forskningsflagskibe*. Forskningsflagskibe kan forstærke de erhvervs- og forskningsmæssige styrkepositioner, vi har i Danmark og dermed være med til at gøre Danmark til et attraktivt land at investere i, fordi det er på disse områder udviklingen sker. Oplagte temaer for disse forskningsflagskibe er energi- og miljøforskningen. Målsætningen om et fossilfrit samfund kan ikke nås med afgifter alene. Vi mener derfor, det stadig er vigtigt at satse på energiområdet i dansk forskningspolitik.

Det er også vigtigt forskningsmæssigt at understøtte de styrkepositioner vi har på miljøområdet, fordi der er et betydeligt potentiale, som ikke bliver realiseret i dag på bl.a. vandområdet. Det globale fokus på knappe ressourcer vil tage til – og også her er der danske styrkepositioner, som bør udnyttes.

DI's forslag om forskningsflagskibene indeholder en klar prioritering på nogle udvalgte indsatsområdet samtidig med, at det forskningsmæssige tema besluttet af universitetet. Forskningsflagskibene er altså en hybrid mellem programmidler og basismidler.

Det er afgørende for tilvejebringelsen af ny viden og teknologi på energi- og miljøområdet, at den offentlige satsning både omfatter basismidler og programmidler, der også støtter demonstrationsfasen. Der er behov for store teknologispring før nye teknologier er klar til markedet. Der er således flere trin i udviklingsprocessen, hvor

der kan være behov for støtte. Demonstrationsfasen er en essentiel udviklingsfase, som medvirker til at fjerne en række risici, før private investorer vil bidrage med privat kapital. Den offentlige medfinansiering spiller en stor rolle i at fjerne disse risici og virker som katalysator for private investeringer.

Afgifter og klimamål

Diskussionen om anvendelse af afgifter i Danmark skal ske ud fra den præmis, at Danmark er en lille åben økonomi. Det nævnes et par gange i rapporten, men det afspejles ikke i konklusionerne.

Danske afgifter skal være på et niveau, som ikke flytter aktiviteter og investeringer ud af landet. Flytning af aktiviteter kan også i mange tilfælde betyde flytning af CO₂-udledning. For høje danske afgifter medfører også, at virksomheder ophører med at investere i Danmark. DI's opfattelse er derfor, at en dansk CO₂-afgift bør afspejle en tilsvarende CO₂-afgift på EU-niveau.

DI er enig i, at det mest omkostningseffektive vil være at løse CO₂-reduktionsmålene uden for kvotesektoren ved også at købe kvoter/udledningsrettigheder i udlandet. Vi ser dog begrænsninger på udbuddet af udledningsrettigheder i EU. Det samme gælder adgangen til brug af de fleksible internationale reduktionsinstrumenter (JI/CDM). Derfor er der også behov for en omkostningseffektiv dansk indsats såvel som en justering/udvidelse af EU's kvotehandelssystem, der kan sikre opfyldelse af klimaforpligtelserne. Et fleksibelt kvotehandelssystem vil også blive et centralt tema i den kommende plan fra EU-kommissionen om EU's reduktionsmål efter 2020.

DI deler Vismændenes anbefaling af, at energiafgifter, hvis eneste formål er skatteprovenu, bør fastsættes under hensyntagen til adfærdsvirkninger, da højere energifgifter på virksomhedernes energibrug kan rumme alvorlig konkurrenceforvridninger.

DI er også enig i, at dobbeltreguleringen af CO₂ bør afskaffes. Vi finder det forkert, at el- og varmeproduktionen i dag er pålagt national CO₂-afgift, når den i forvejen er underlagt CO₂-kvotereguleringen.

En målrettet klimaindsats forudsætter også brug af mere VE. Derfor støtter vi også, at en finansiering af øget VE sker med udgangspunkt i en bredere skattebase med det formål at undgå forvridninger. Det bør analyseres nærmere, hvilken model, der er mest hensigtsmæssigt, hvori en finansiering via finansloven følgerig bør indgå.

Bil- og kørselsafgifter

DI finder det problematisk, at Vismændene ikke tager højde for de i forvejen meget høje energiafgifter på transportsektoren, herunder brændstofafgifterne. DI er imod ensidig dansk forhøjelse af brændstofafgifterne, der vil skade mobiliteten og give en konkurrencefordel for udenlandske lastbiler, der kan tanke på vej ind i Danmark.

DI savner øget fokus på EU-krav til bilproducenterne. Euronormerne har mindsket den lokale luftforurening dramatisk i de seneste 10 år. Tilsvarende CO₂-krav til bilproducenterne vil – på tværs af teknologier – kunne nedbringe CO₂-udledningen uden at ramme mobiliteten.

DI vil gerne se på omfordeling af eksisterende afgifter, herunder en omlægning af registreringsafgiften til en årlig CO₂-afgift, hvilket ifølge vores beregninger vil reducere CO₂-udledningen betragteligt.

Behov for yderligere analyser

Vismændene har set på hvordan Danmark på den mest omkostningseffektive måde når CO₂-målet for de ikke-kvotefattede sektorer. Det politiske mål er nu at Danmark skal være uafhængig af fossile brændsler i 2050.

DI anbefaler derfor, at Vismændene analyserer denne problemstilling, idet det er DI's vurdering, at målet om fossil uafhængighed afgørende kan påvirke de konklusioner, som Vismændene i dag har præsenteret.

Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Naturfredningsforening (DN) hilser Det Miljøøkonomiske Råds fjerde rapport velkommen, men denne gang dog med lidt mere skepsis end de foregående år. Rapporten for 2011 har desværre et lidt for snævert fokus på trafikstøj, afgifter og energiforskning og kvotehandling har ikke fokus på natur, samt emne- og indholdsmæssige gentagelser i forhold til forrige års rapporter. Årets rapport fremkommer desværre med en meget stor del allerede eksisterende viden og kun i begrænset omfang med nyt indspil i form af ny viden og anbefalinger om løsning af miljø- og naturudfordringer.

DN finder det skuffende, at der i denne fjerde rapport er en tendens til langt mere klassisk velfærdsøkonomisk fokus og mindre fokus på egentlig miljø- og naturøkonomi. Det må efterlyses, at Det Miljøøkonomiske Råd i mere udstrakt grad beskæftiger sig med miljøøkonomi – altså de omkostninger som påvirkningerne af miljø og natur som følge af samfundsmæssige aktiviteter påfører samfundet, samt de økonomiske fordele det kan have for samfundsøkonomien at gennemføre miljø- og naturtiltag.

Der er i løbet af 2008, 09 og 10 kommet ganske perspektivrige internationale miljø-økonomiske udgivelser om biodiversitet i TEEB rapporterne (*The Economics of Ecosystems and Biodiversity* (TEEB)). Det havde været oplagt – set i lyset af, at der har været stor debat om de naturpolitiske indsatser og virkemidler i Danmark - at bygge videre på dette internationale arbejde i dansk kontekst. Det Miljøøkonomiske Råd kan dermed bidrage til at mainstreame værdier ved biodiversitet og økosystemtjenester i alle dele af samfundet og på tværs af sektorer og dermed komme ud over en typisk barriere: nemlig at tankesættet kun finder anvendelse i natur- og miljøkredse. Rådets rapport for 2011 kunne eksempelvis indeholde:

- analyser af tab af de økosystemtjenester den biologiske mangfoldighed og de omkostninger det giver samfundet i en dansk kontekst med udgangspunkt i TEEB-studierne.
- økonomiske fordele det kan have for samfundsøkonomien at gennemføre miljø- og naturtiltagformulering af en model for hvordan vi i Danmark kan beskrive værdien af biodiversitet og økosystemtjenester til brug for de nationale regnskaber med udgangspunkt i TEEB-studierne.

Ved at Det Miljøøkonomiske Råd sætter fokus på TEEB-forskningen i Danmark, kan DMØR aktivt bidrage direkte til opfyldelsen af Danmarks internationale forpligtelser.

Generelle bemærkninger til årets rapport

- Der anlægges et for snævert fokus på trafikstøj. Rapporten medtager slet ikke omkostninger ved trafikstøj for samfundet i form af tab af stilleområder (som der er meget få tilbage af i Danmark, og som derfor må have en høj værdi). Dette må anses som værende en mangel og et for snævert fokus for analysen, hvis den afgørende skal komme med nyt input til debatten om trafikstøjs påvirkninger i Danmark.
- De bruges to kapitler på energi og klima i årets rapport. Det første af kapitlerne stiller spørgsmålstejn ved forskningsstøtte i klimapolitikken. DN deler konklusionen om, at grundforskning i miljø er blevet udhulet, er stærkt nødlidende og bør styrkes.
- DN er enig i, at landbrugets klimagasudledning også skal pålægges afgift (dvs. også metan og lattergas). Her kunne det have været interessant, hvis Det Miljøøkonomiske Råd også havde set på de positive effekter, det kan give på andre miljømæssige parametre.
- Det virker overflødigt at gentage konklusionerne fra tidligere DMØR-rapporter om, at det er billigst at købe kvoter i udlandet frem for at foretage indenlandske CO2 reduktioner, når der ikke fremlægges afgørende nye argumenter og viden,

men blot gentages som et teoretisk argument. DMØR fx gør sig fortsat ikke – trods opfordringer i kommentarerne til de forrige års rapporter - den anstrengelse, at vurdere om disse handelssystemer faktisk fungerer i praksis, dvs. sker der faktisk en reduktion i udlandet, når vi køber en rettighed. Det er almindelig kendt, at der er problemer, læk og andre dysfunktionaliteter i kvotehandelssystemet.

DN kommentarer til de enkelte kapitler:

Kapitel 1: Trafikstøj:

- Det har været almindeligt anerkendt, at trafikstøj er et sundhedsmæssigt problem og at det samfundsøkonomisk har kunnet og kan betale sig at gøre noget ved i mindst 15-20 år. DN er helt enig at, i der skal gøres mere for at mindske trafikstøj. Men rapporten konkluderer, at de nuværende tiltag og afvejninger i reguleringen er fornuftige, hvilket ikke synes at matche rapportens konklusion om, at trafikstøj koster samfundet 2,1 mia. kr. årligt. Eneste klare konklusion er, at trafikken skal koncentreres på få veje. Men rapporten medtager slet ikke, hvilke andre omkostninger trafikstøj fx har for samfundet i form af tab af stilleområder (som der er meget få tilbage af i Danmark, og som derfor må have en ret høj pris). Dette må anses som værende en mangel og et for snævert fokus for analysen, hvis den afgørende skal komme med nyt input til debatten om trafikstøjs påvirkninger i Danmark.
- DN mener, at der behov for, at trafikpolitikken grundlæggende i langt højere grad tager hensyn til miljø-, natur- og klimaafledte påvirkninger. Således bør der i relation til trafikpolitikken overvejes, om den valgte politiske linje med en fortsat høj vækst i vejtrafikken og transporten er den rette, samt om den fortsatte udbygning af vejnettet og deraf følgende arealbeslaglæggelse og fragmentering af landskabet er samfundsøkonomisk fornuftig. Dette indgår slet ikke, ligesom der ikke laves beregninger af at flytte tung godstransport fra lastbil til fx tog eller skib.
- Der skelnes tilsyneladende ikke mellem let persontransports og tung godstransports støjpåvirkning i vurderingen af trafikstøj. Der er generelt højere tekniske støjgrænser for tunge køretøjer og de støjer mere, både ved dæk, vindmodstand og motorstøj. Det ville have været gavnligt, således at det også kan diskuteres om den tunge godstransport på vej nødvendigvis er det mest fornuftige, eller om det vil være mest fornuftigt at flytte det til tog eller skib.

Kapitel 2: Afgifter kontra forskningsstøtte i klimapolitikken

- Det virker som om, at rapporten vil bekræfte et dogme om, at der ikke nødvendigvis skal satses på forskning som løsningen af håndteringen af klimaproblemet. Det er en lidt underlig antagelse, at der kun bedrives energi og klimaforskning i Danmark for at løse klimaproblemet i Danmark. Dette fokus må siges at

være overordentligt snævert. Der fokuseres slet ikke på en situation, hvor regulering også sikrer at nye teknologier bringes i anvendelse, men sluttes, at afgifter eller kvoter er den eneste måde at gå til reduktion af CO2 problemet. Det anskuelliggøres ikke i rapporten, hvilke fordele et sådant mix af økonomiske styringsmidler og regulering kan give. Da forskning jo er en proces, der tager tid, må det også anføres, at konklusionen om at energiforskning er økonomisk ineffektivt til at håndtere klimaproblemet er noget forhastet, når den kun omfatter en relativt snævert tidshorisont.

- Det kunne være rart med en analyse af dansk energi- og miljøteknologis samfundsøkonomiske betydning i stedet, og værdien af, at samfundet omstilles til en at være uafhængig af fossil (importeret) energiforsyning, samt de fordele det kan give for hele det danske erhvervsliv i form af et moderne optimeret produktionsapparat.
- Det er positivt, at kapitlet påpeger forskydninger væk fra grund- og miljøforskning over mod energiforskningsmæssig ”erhvervsstøtte” de sidste små 10 år. Grundforskning i miljø er stærkt nødlidende og bør styrkes. Men det er ikke nødvendigvis særlig frugtbart at se energi og klima og miljø som det samme område, hvor der er en ”enten eller relation”. Fordi der forskes mere i energi og klima er det jo ikke en naturlov, at der skal være mindre miljøforskning. Rapporten tager ikke hensyn til, at der kan være forskellige hensyn der varetages: miljøproblemer eller erhvervsigte og at de kan være sammenfaldende, men ikke nødvendigvis altid er det og at finansieringskilderne heller ikke er det.
- Rapporten mener ikke, at det bør være et selvstændigt mål at ny miljøvenlig teknologi skal udvikles i DK – dette argument står helt fragmenteret, når man tager i betragtning, at det historisk set har givet store samfundsøkonomiske fordele fx udvikling af vindmøller. Det kan undre, at en sådan omsætning og store eksportindtægter ikke medtages. Alene det faktum at dansk miljø- og energiteknologisk eksport andrager ca. 45 mia. kr. årligt.

Kapitel 3: Afgiftsstruktur og klimamål

- Kapitlets tilgang og anbefalinger har stået i samtlige tidligere DMØR-rapporter, men desværre frembringes ikke afgørende nye argumenter og viden, der skulle gøre de foregående års konklusioner mere rigtige. Konklusionerne forbliver på et teoretisk niveau, hvor det igen fremføres, at det er billigst at købe kvoter i udlandet. DMØR fx gør sig ikke den anstrengelse at vurdere, om disse handelssystemer faktisk fungerer i praksis, dvs. sker der faktisk en reduktion i udlandet, når vi køber en rettighed. Det er almindelig kendt, at der er problemer, læk og andre dysfunktionaliteter i kvotehandelssystemet.
- Der gøres ikke nok ud af at belyse gevinster ved omlægning af energiafgifter (bredt forstået) fra husholdninger mod erhvervsliv. Det hænger sammen med, at man betragter den afgift, der er på fossile brændsler som en afgift der kun skal

skaffe skatteprovenu, mens CO₂-afgiften kun skal sikre klimamål. Det er en kunstig opsplitning, når grønne afgifter i den reelle verden skal vurderes.

- Eventuelle fordele ved en indenlandsk opfyldelse af klima målende diskuteres ikke reelt, men nærmest kun fortsat i et teoretisk univers. Hvad med fordelene for at samfundet omstilles til at være uafhængig af fossil (importeret) energiforsyning, samt de fordele det kan give for hele det danske erhvervsliv i form af et moderne optimeret produktionsapparat? Dette belyses slet ikke.

DMØR anbefaler, at landbruget, ikke skal have særregler, men at et system til beskatning af ikke-energirelaterede klimagasudledninger udvikles. DN deler denne opfattelse, at landbruget ikke skal have særregler, men at udledningerne skal reguleres. DN er enig i, at landbrugets klimagasudledning også skal pålægges afgift (dvs. også metan og lattergas). Her kunne det have været interessant, hvis Det Miljøøkonomiske Råd også havde set på de positive effekter det kan give på andre miljømæssige parametre. F.eks. har økologisk jordbrug ved flere dyrkningsformer en netto binding af drivhusgasser i jorden modsat at konventionel dyrkning netto frigiver. Økologisk jordbrug er samtidig et virkemiddel i miljøpolitikken, der kan give samfundsmæssige fordele på en række andre samfundsmæssige goder som biodiversitet. Efter DN's vurdering ville denne type af analyser være meget mere relevante end blot at gentage forrige års konklusioner.

Dansk Energi

Bemærkningerne til årets rapport er opdelt i to afsnit. Afsnit 1 omhandler trafikstøj, afsnit 2 omhandler energiforskning og energiafgifter, som i DMØR-rapporten er opdelt i to selektive afsnit.

1. Trafikstøj

Analysen er delt op i to. Et afsnit om de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikstøj og et om virkemidlerne for at reducere trafikstøjen.

Det er bemærkelsesværdigt, at DMØR kun opgør de samfundsøkonomiske omkostninger til trafikstøj til 2,1 mia. kr., når andre – Transportministeriet og Miljøministeriet - frem til væsentlig højere tal.

Afsnittet indeholder gode analyser af, hvem der belastes hvor meget, samt identifikation af hvor der især er potentiale for at reducere støjgenerne. Det er en væsentlig pointe, at støjgenerne er størst i de tæt bebyggede boligområder.

Analysen er mere mangelfuld på virkemiddelsiden. Det nævnes, at man enten kan reducere støjen ved kilden (forebygge) eller ved modtageren (helbrede). I relation til

forebyggelsesstrategien fokuserer rapporten altovervejende på dækstøj og dermed på dækstandarder og vejbelægning. Disse løsninger er imidlertid ikke enkle at gennemføre i praksis. Støjsvag vejbelægning er primært relevant vej nyetablering/totalreovering af veje, og er ikke nogen billig løsning. Dækstandarder kan være svære at gennemføre alene for et lille – ikke bilproducerende - land som Danmark.

Rapporten nævner kun meget perifert muligheden for at *substituere* fra benzindrevne biler til eldrevne biler. Den prioritering af virkemidlerne er uheldig. Således dokumenterer en analyse fra Copenhagen Economics, at elbiler under bykørsel – som er der hvor støjproblemerne er størst – støjer omkring 40 pct. mindre end en standardbil. Der er ifølge denne analyse et vigtigt potentiale for at reducere de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med trafikstøj, hvis en del af de kørte kilometer kan erstattes af elbiler.

Der er ifølge analysen to forhold, der taler for at dette potentiale er stort. For det første har elbilen sin force i forbindelse med korte ture – herunder specielt byture – og der er i byerne at de samfundsøkonomiske omkostninger ved støj er særlig høje. For det andet er det især ved de lave hastigheder – og især under accelererende kørsel - at el-bilen støjer mindre end andre personbiler, og det er netop de kørselsforhold, der gælder ved bykørsel. ("Elbiler – beskatning og potentiale i miljø- og transportpolitikken"; Copenhagen Economics 2008).

Da standarder for bildæk, som DMØR-rapporten selv nævner, primært er et EU-anliggende, må eldrevne biler – herunder plug-in-hybridbiler – anses for det væsentligste indenlandske virkemiddel til at forebygge vejtrafikstøj.

Samtidig vil eldrevne biler have *positive* afledte effekter i form af flytning af energiforbruget fra ikke-kvotesektoren til kvotesektoren, hvor de indenlandske reduktionsomkostninger - jf. DMØR-rapportens analyse af energiafgiftsproblematikken - er væsentligt lavere.

2. Forskningsstøtte og energiafgifter i klimapolitikken

DMØR-rapporten er relativt kritisk overfor den relativt kraftige danske satsning på energiforskning, mens man peger på at midlerne til miljøforskningen er relativt lav. Vi er enige i sidstnævnte. Det er beklageligt at den andel af finanslovsbevillingerne, der allokeres til miljøforskning er faldet over en 10-årig periode.

Det er derfor positivt, at DMØR peger på, at miljøforskningen bør opprioriteres, og at forskningspolitikken på dette område bør have fokus på at afhjælpe markedsfejl i form af manglende incitamenter for private aktører. Eksempler på sådanne områder

er påvirkningen af pesticider og udvaskning af næringstoffer til vandmiljøet, fordi skadesvirkningen ved øget udledning afhænger af de lokale forhold.

Samtidig bør der fokuseres på at sikre bedst mulig effekt af miljøforskningsmidlerne. Den nyoprettede Vandsektorens Teknologiuudviklingsfond, som har til formål at fastholde og udvikle den danske vandsektors høje kvalitet, er et godt eksempel på dette. Initiativer af denne karakter bør sikres optimale muligheder. Derfor bør en frivillig indbetaling fra branchen ikke være begrænset af krav om finansiering via effektivitetsgevinster

DMØR's analyse af niveauet for de offentlige udgifter til energiforskning er mere problematisk. Rapportens konklusion er primært baseret på en præmis om, "det er relativt enkelt at lægge en målrettet afgift på de fleste udledninger af drivhusgasser" (s. 13).

Denne præmis er problematisk af flere årsager.

For det første er Danmark også på forskningsområdet en lille åben økonomi. Således er der hastigt stigende bevillinger til forskningspolitikken i EU, og set med et lille lands øjne, bør det være et centralt succesparameter for den nationale forskningspolitik, at få del i EU-forskningsmidlerne.

Set i denne optik er der gode argumenter for at øge både miljø- og energiforskningen. Således får danske forskere og virksomheder godt 8 pct. af EU's energiforskningsmidler og næsten 5 pct. af miljøforskningsmidlerne, hvilket er klart mere end Danmarks gennemsnitlige andel af forskningsmidlerne, nemlig 2,4 pct. Returprocenten for Danmarks finansieringsandel på energiforskningsområdet er 400 pct.

Samtidig planlægger EU-kommissionen at øge EU's energi- og miljøforskningsmidler markant i næste forskningsrammeprogram for perioden 2012-16. Efter vores mening bør fokus derfor snarere rettes mod, at EU's næste rammeprogram prioriterer de områder indenfor energiforskningen, hvor Danmark står stærkt, som f.eks. VE-området.

Det andet problem ved DMØR's afgørende præmis er, at størstedelen af det danske CO₂-emission ikke reguleret af en CO₂-afgift, men af EU CO₂-kvotesystem. EU's CO₂-kvotesystem, som skal håndtere 27 medlemsstater meget forskellige interesser, har alene i de første få år af systemets levetid udvist meget store udsving i prisen på CO₂-kvoterne. Da systemet er opbygget om delperioder med begrænsede overførselsmuligheder, løbende justeres og indtil videre kun har emissionsmål frem til 2020, må der fortsat forventes stor usikkerhed om både den kort- og langsigtede kvotepris.

CO2-kvotestystemet er således i sin nuværende udformning godt til at sikre overnational fælles regulering og målopfyldelse med udgangspunkt i forsigtighedsprincippet, men mindre velegnet til at sikre stabile investeringsrammer for private investorer i ny VE-teknologi.

Samtidig vil en meget høj CO2-kvoteprijs, som f.eks. må forventes at være nødvendig såfremt 2-gradersmålsætningen skal opfyldes, kunne give EU-landenes energiintensive industrier alvorlige konkurrenceproblemer, og dermed føre til udflytning af disse industrier til lande uden forpligtigende CO2-mål.

Så længe der ikke er en global klimaaftale, er det derfor ikke realistisk, at CO2-kvotestystemet alene kan generere tilstrækkelige private investeringer til at sikre overholdelse af den meget ambitiøse 2-graders målsætning fra COP15-mødet. Den forrige DMØR-rapport viste med al tydelighed hvor ambitiøs denne målsætning reelt er, og at der er behov for et teknologisk kvantespring indenfor energiteknologi, hvis målsætningen skal kunne nås.

Internationale studier understøtter denne pointe. Således har OECD peget på behovet for en markant stigning i de offentlige udgifter til energiforskning i det kommende årti. Et studie fra OECD peger på behovet for en 3-dobling af de offentlige energiinvesteringer fra 0,04 pct. af BNP til 0,12 pct. af BNP, hvilket fortsat vil være det halve af niveauet i 1970'erne. Selvom de danske energiforskningsudgifter - som påpeget af DMØR - er steget de seneste år, er vi fortsat langt fra dette niveau.

DMØR-rapporten bruger relativt mange kræfter på at analysere niveauet for energiforskningen, og mindre plads på mere kvalitative aspekter af energiforskningsindsatsen.

Der tænkes her på en effektiv organisering af den relativt fragmenterede energiforskningsindsats, og en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem den kortsigtede driftsstøtte til næsten markedsmodne teknologier og den mere langsigtede innovationsstøtte. DMØR kritiserer den stærke fokusering på programmer med betydelig markedsmodning, men overser lidt, at det jo ikke mindst er konsekvensen af Danmarks meget ambitiøse - og bindende - VE-målsætning.

Den mest effektive vej til at flytte ressourcer fra den kortsigtede driftsstøtte til næsten markedsmodne VE-teknologier til mere langsigtet energiforskning, vil være en styrkelse af EU's CO2-målsætning fra 20 til 30 pct. i 2020, ligesom EU allerede nu bør melde ud om konkrete bindende CO2-mål frem for i hvert fald 2030.

Dette – og kun dette - vil effektivt kunne øge CO2-kvotepriisen, og dermed drastisk reducere den driftstunge VE-støtte, som for flere energiformer (vind og biogas) er beregnet som forskellen på garantiafregningsprisen og elmarkedsprisen. Samtidig kunne EU indbygge en bundpris i CO2-kvotestystemet, så det i højere grad minder om en CO2-afgift. En selektiv dansk CO2-afgift på de kvoteomfattede sektorer er ikke vejen frem.

Dette synspunkt støttes i et andet afsnit i DMØR-rapporten, nemlig afsnittet om ”afgifter og klimamål”. Danmarks deltagelse i EU’s CO2-kvotestystem betyder, at vi er forhindret i at indføre selektive nationale CO2-afgifter i de kvoteomfattede sektorer, f.eks. med det formål at fremme forskning i VE-teknologier.

Vi kan generelt tilslutte sig konklusioner og anbefalinger i dette afsnit. Dog indeholder også denne del af analysen nogle væsentlige analytiske forenklinger. Der tænkes bl.a. på, at der ses bort fra energiafgiftssystemet fordelingsmæssige virkninger.

Det er uheldigt, dels fordi der typisk er stor politisk bevågenhed omkring skatter og afgifters fordelingspolitiske konsekvenser, dels fordi der store fordelingsmæssige forskelle på afgifter på hhv. kvotebelagt energiforbrug (el og fjernvarme) og ikke-kvotebelagt energiformer (naturgas og olie til boligopvarmning og transport). Mens afgifter op el og fjernvarme rammer lavindkomstfamilierne relativt hårdest, forholder det sig modsat med afgifter på olie og naturgas.

DMØR mener ikke, at afgiftsbelastningen af el- og fjernvarmeafgiften nødvendigvis bør være mindre end i dag.. Det er lidt uklart, hvad denne formulering dækker over. Da den vedvarende energi - i form af vind, biomasse og biogas - især indføres i el- og fjernvarmeproduktionen, vil en fastholdt energiafgift på el og fjernvarme målt i kr./GJ i takt med VE-målsætningens opfyldelse, reelt betyde en gradvis højere afgift på disse energiformer opgjort som kr./tons CO2. Dette vil reducere mulighederne for at flytte energiforbrug fra ikke-kvotesektorerne, hvor reduktionsomkostningerne er væsentligt lavere, og dermed modarbejde en omkostningseffektiv målopfyldelse af CO2-emissionen i ikke-kvotesektorerne, som DMØR-rapporten lægger stor vægt på.

DMØR-rapporten forholder sig i den forbindelse ikke til det hensigtsmæssige i at PSO-afgiften i dag alene er pålagt elforbruget. Denne del af elafgiftsbelastningen vil stige de kommende år, som følge af VE-mål opfyldelsen, og risikerer dermed også at bremse for omkostningseffektiv substitution mellem energiforbrug i kvote og ikke-kvotesektorerne.

Vi deler rapportens anbefaling om, at støtten til forskning og udvikling inden for VE bliver erstattet af en mere ensartet VE-støtte frem for de nuværende specifikke støtteordninger. F.eks. fordeler de nuværende specifikke støtteordninger ikke mange midler til forskning og udvikling inden for fjernvarmeområdet.

I relation til forslaget om indførelse af afgifter på biobrændsel er det vigtigt med et dækkende substitutionsbeløb, så der ikke sker en forringelse af nuværende og igangsatte investeringer i biobrændselsanlæg.

Derudover er et vigtigt, hvis afgiftssystemet, bl.a. af hensyn til energieffektiviseringsmålsætningen, understøtter en optimal energianvendelse. Her tænkes bl.a. på fremme af vindenergien så vidt muligt fortrænger kondensproduktionen frem for kraftvarmeproduktionen, idet kraftvarmeproduktionen sikrer en bedre udnyttelse af brændslet. Det er ligeledes nødvendigt, at formler til beregning af afgifter ved varme motiverer til kraftvarmeproduktion.

Landbrug & Fødevarer

Det er væsentlige temaer, der tages op i årets miljørapport, herunder ikke mindst kapitlet vedrørende energi- og miljøforskning og kapitlet vedrørende afgifter og klimamål.

Det er dog Landbrug & Fødevarers vurdering, at rapporten i for høj grad fokuserer på det korte sigt frem mod 2020. Hermed mistes muligheden for at inddrage Klimakommissionens anbefalinger om tiltag frem mod 2050.

Det isolerede fokus på at nå de fastsatte mål i 2020 betyder bl.a., at DØR foreslår en afgift på landbrugets udledninger af drivhusgasser på linje med en afgift på udledningen fra de øvrige ikke-kvotebelagte sektorer. Det vil medføre konkurrenceforvridninger for dansk landbrug og i sidste ende udflytning af produktionen til enten andre EU-lande eller 3.-lande, hvor udledningerne af drivhusgasser er højere. Et ensidigt fokus på at nedbringe Danmarks udledning af drivhusgasser vil kun opfylde vores EU-reduktionsforpligtelser, ikke nedbringe de samlede globale udledninger af drivhusgasser. Globalt set har det i bedste fald ingen betydning for de samlede udledninger og dermed konsekvenser som global opvarmning, i værste fald (og mest sandsynligt) vil det medføre øgede drivhusgasudledninger globalt.

Når landbrugets udledning af drivhusgasser skal reguleres, er det vigtigt at tage erhvervets særlige forhold i betragtning. En del af udledningerne stammer fra naturlige processer som er svært målbare og derfor er regulering gennem prissætning vanskelig.

Endvidere bør omfanget og indfasningen af reguleringen tilpasses hensynet til dansk økonomi, konkurrenceevne og ikke mindst arbejdspladser.

Kapitel I: Trafikstøj

Trafikstøj opgøres til at koste samfundet 2,1 mia. kr. om året i gener og helbredstab.

Analysen fastslår, at kørselsafgifter endnu ikke kan benyttes som reguleringsmiddel over for trafikstøj. Dette skyldes at administrationsomkostningerne er for høje og at det kræver en intelligent GPS løsning som p.t. ikke er tilstrækkeligt udviklet. Dette er også understreget af regeringen, der har udskudt kørselsafgifter på såvel personbiler som på lastbiler. Også i Holland har man måtte udskyde et tilsvarende projekt.

Analysen peger endvidere på, at en ”grønthøster-løsning”, hvor man reducerer den samlede trafik ikke er samfundsøkonomisk effektiv over for støj.

Rapporten anbefaler således at der fortsat satses på allerede kendte instrumenter som f.eks. støjsvag asfalt, støjværn, facadeisolering og koncentration på færre og mere befærdede veje. Dette kan eventuelt udbygges med delvise statslige tilskud til isolering og lignende tiltag.

Landbrug & Fødevarer er enige i rapportens konklusioner på dette område.

Kapitel II: Afgifter kontra forskningsstøtte i klimapolitikken

Det er en meget vigtig og kompleks problemstilling der tages op i rapporten - eller i virkeligheden flere uafhængige problemstillinger. Kapitlet handler om rollefordelingen mellem miljø- og forskningspolitiske virkemidler, hvis de klimapolitiske mål skal nås billigst muligt.

Strategisk forskning kontra frie basismidler

Hele diskussionen af forskningsindsatsen er interessant og vigtig. Det gælder også analysen af strategisk forskning kontra frie basismidler.

Landbrug & Fødevarer mener, at det er en falsk modsætning der stilles op mellem energiforskning og miljøforskning. Politikerne vælger ikke blot mellem disse to temaer, men mellem samtlige 21 temaer i FORSK2015, når der træffes beslutninger.

Landbrug & Fødevarer er ikke enige i, at der bevilliges for mange midler til klimarelateret energiforskning, men prioriteringen af midlerne kan altid diskuteres.

I den sammenhæng må der peges på biomasseteknologi og biogas som vigtige satsningsområder, hvor der på én og samme tid kan hentes en række miljøgevinster og understøttes en fortsat fødevarerproduktion i Danmark.

Samtidig bør det påpeges, at der på klimaforskningsområdet har været en tendens til at prioritere FoU som har til formål at overvåge udviklingen frem for FoU, som har til formål at forebygge klimaforandringer. Denne tendens kunne med fordel vendes om, så der i højere grad fokuseres på forebyggelse.

Det er en vigtig konklusion i rapporten, at der er behov for flere midler til energi- og miljøforskning, der rækker ud over et simpelt fokus på CO₂-udledning. Der er således brug for mere viden om løsninger, der giver synergier på tværs af sektorer. Det er derfor et problem, at de nuværende midler kun i mindre grad er rettet mod forskning i ikke-energirelaterede udledninger af drivhusgasser.

Hvorfor overhovedet strategisk forskning?

Strategisk forskning er vigtig, fordi den sikrer samfundet viden inden for områder, hvor er på relativt kort sigt er behov for ny viden. I modsætning hertil står helt frie basismidler, hvor der ikke gives garanti for at ønsket viden frembringes.

I rapporten regnes det som erhvervsstøtte, hvis forskningsmidler kan tilgå virksomheder.

I den forbindelse vil Landbrug & Fødevarer henlede opmærksomheden på at det med ganske få offentlige støttemidler er muligt at animere virksomhederne til at investere meget mere i FoU. Dette er oplagt til gavn for den langsigtede udvikling i det danske samfund og i den danske økonomi. Det bør i den forbindelse også bemærkes, at det er mindre end fem pct. af midlerne i Det Strategiske Forskningsråd, der i dag gives til virksomheder.

Der er brug for støtte til markedsmodning og demonstration

Rapporten peger på, at fokus i programmidlerne i højere grad er blevet rettet mod demonstration, markedsmodning og forskning, der har et umiddelbart kommercielt potentiale. Samtidig fremhæves det, at midler til miljøforskning udgør en lavere andel af de samlede offentlige forskningsmidler, og denne udvikling anses ikke for hensigtsmæssig.

Landbrug & Fødevarer er som nævnt ikke enige i denne konklusion. Danmark skal ikke kun være et laboratorium for grønne teknologier. Danmark skal være et model-land, der kan vise vejen for det biobaserede samfund i fuld skala. Igennem en kombineret satsning på grundforskning, demonstration og markedsmodning af nye energiteknologier, kan vi udnytte, at Danmark har en af verdens førende fødevarer- og en af verdens stærkeste biotekbrancher.

Uden en bevidst politisk satsning bliver potentialet for synergi imidlertid næppe løftet. I stedet vil det oplagte vækstområde blive overladt til andre, mens Danmark

tvinges til at importere teknologiske løsninger, der ellers kunne have været eksportet.

Allokeringen af forskningsmidler skal afspejle fremtidens samfund

Vedvarende energi for stor betydning i fremtidens samfund

Prioriteringen af forskningsmidler bør afspejle den rolle vedvarende energi, herunder biomasse, forventes at spille i fremtidens samfund. Det betyder også, at midlerne bl.a. skal benyttes til at etablere en vej mod det fossilfrie samfund, hvor der også er behov for at erstatte en lang række industrielle fossilbaserede produkter med fornybare råvarer.

Porter-hypotesen kan ikke gælde generelt

DØRS leverer overbevisende en pointe, der bør få vægt i forhold til en række politikere: Porter hypotesen om, at miljøregulering giver regulerede virksomheder en fremtidig konkurrencefordel, kan i sagens natur ikke gælde generelt. Derudover forudsætter argumentet om en fremtidig konkurrencefordel en antagelse om, at lignende former for regulering følger i andre lande. Det er, som det hedder i rapporten (s. 168), ikke oplagt, at det altid vil ske. Derfor er der konkurrencemæssigt betydelige risici ved, at Danmark ofte søger at gå foran reguleringsmæssigt.

Kapitel III: Afgiftsstruktur og klimamål

Formålet med kapitlet er at præsentere analyser af forskellige omlægninger af energi-, CO₂- og transportrelaterede afgifter med henblik på at vurdere, hvordan Danmark mest hensigtsmæssigt kan opfylde sin EU-forpligtelse om at nedbringe drivhusgasudledningen i ikke-kvotesektoren.

I den forbindelse er det væsentligt at være opmærksom på, at de samfundsøkonomiske aspekter af de forskellige miljø-, energi- og ressourcspørgsmål også indeholder konsekvenser for konkurrenceevne, teknologiudvikling og forsyningssikkerhed.

Overordnet mener Landbrug & Fødevarer, at det er væsentligt, at det politiske system handler og sørger for at fastlægge rammerne for den fremtidige klima- og energipolitik, så danske virksomheder har tilstrækkeligt faste rammer, som vil gøre det attraktivt at gennemføre langsigtede investeringer i ny teknologi. Det er samtidig afgørende at gennemføre en afgiftsreform, der omlægger afgifterne så de bliver grønnere, men undgår at øge den samlede belastning, idet det er afgørende at sikre den danske konkurrencekraft.

Landbrugets udledning af metan og lattergas

Rapporten foreslår, at CO₂ beskatningen også bør omfatte landbrugets ikke-energi-relaterede udledninger og at afgiftsordningen suppleres med en kompensationsordning f.eks. i form af et bundfradrag.

I det omfang der indføres ensidige afgifter på det danske landbrug vil dette få stor betydning, da erhvervet er udsat for en meget stærk konkurrence fra udlandet. Samtidig må det påpeges, at selvom landbrugets udledninger ikke er underlagt direkte regulering i dag, så er udledningerne - som det også beskrives i rapporten - i høj grad påvirket af andre reguleringsinstrumenter, herunder vandmiljøplanerne.

En ensidig dansk afgift på udledninger fra landbruget vil svække konkurrenceevnen og kan i sidste ende koste arbejdspladser. Herudover er det muligt at den samlede globale drivhusgasudledning vil stige. Dette sker hvis produktionen i stedet flyttes til mindre energi- og klimaeffektive lande end Danmark.

Dansk landbrug har som en af de få sektorer formået at øge produktiviteten og samtidig nedbringe udledningen af drivhusgasser. Udledningerne er således nedbragt med 24 pct. siden 1990.

For at reducere drivhusgasudledningerne i landbruget yderligere bør der fokuseres på følgende:

- Bioenergi
- Forskning og udvikling i klimavenlig dyrkningspraksis
- Forskning og udvikling i teknologi der reducerer lattergas og metan - udledning

En regulering af drivhusgasemissionerne fra landbruget gennem prissætning er teknisk vanskelig da emissionerne er svære at måle. Samtidig må der peges på den betydelige risiko for dobbeltregulering i forhold til eksisterende regulering, bl.a. gødningsregulering.

Biomasseafgift

I rapporten slås til lyd for, at biobrændsler skal pålægges energiafgifter ud fra princippet om at anvende en bred skattebase. Rapporten peger selv på det oplagte problem nemlig, at en beskatning af biobrændsler kan give problemer med at leve op til EU-forpligtelsen om at andelen af vedvarende energi bør være mindst 30 pct. i 2020.

Det er Landbrug & Fødevarers klare opfattelse, at afgifter på biobrændsel vil være kontraproduktivt i forhold til den ønskede udvikling og det samfund, man ønsker sig på den anden side af 2020. Det er således et kortsigtet forslag, der kan bremse udviklingen frem mod det biobaserede samfund.

Landbrug & Fødevarer anser det får et væsentligt politisk mål, at klimapolitikken sikrer globale reduktioner i udledningen af drivhusgasser.

Vi kan etablere en vækst-sti

I forlængelse af ovenstående må det endvidere fremhæves, at det virker meget kortsigtet, hvis fokus lægges på omkostningseffektive indkøb af udenlandske CO₂-reduktioner. Vi bliver ganske enkelt nødt til at erkende, at der også er udfordringer efter 2020. Det er derfor hensigtsmæssigt, at vi allerede nu etablerer grundlaget for bedst at kunne løse disse udfordringer. En sidegevinst i den forbindelse er de betydelige miljø- og energiteknologiske eksportmuligheder, der vil kunne bidrage til fremtidig dansk vækst.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv vil gerne takke formandskabet for årets rapport fra Det Miljøøkonomiske Råd, som spænder over flere relevante emner inden for krydsfeltet mellem miljø, energi, klima og økonomi, herunder emner som ikke har været analyseret før. I det følgende vil kommentarerne fra Dansk Erhverv så vidt muligt forholde sig til de enkelte kapitler i rapporten.

Kapitel 1: Trafikstøj

Det er prisværdigt, at DØR med årets rapport for første gang nogensinde kvantificerer de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikstøj. En årlig omkostning på ca. 2,1 mia. kr. forekommer realistisk om end naturligvis behæftet med betydelig usikkerhed. Det er et nyttigt resultat idet disse omkostninger jo nu kan indgå i analysen i forbindelse med støjdæmpende initiativer i trafikken.

Dansk Erhverv hæfter sig ved – og er enig i – anbefalingen af at, at der kan opnås en betydelig støjgevinst ved koncentration af trafikken på få, større veje, idet den marginale bil der bidrager med relativt mindre støj. Denne anbefaling falder eksempelvis særdeles fint i tråd med Dansk Erhvervs arbejde for trafikinvesteringer i form af en havnetunnel i København, der kan tjene som en trafikal ”bypass-operation” og lede en stor del af den gennemkørende trafik udenom de bydele, hvor befolkningen bor.

I den mere trivielle afdeling, erklærer Dansk Erhverv sig naturligvis enig i DØR’s anbefaling af, at en ideel kørselsafgift bør medtage samtlige relevante eksterne effekter. Det er nok svært at opdrive nogen, der er uenig i det synspunkt. I den sammenhæng er det dog et opsigtsvækkende resultat, at støj og trængsel er modsatrettede eksterne effekter.

Kapitel 2: Afgifter kontra forskningsstøtte i klimapolitikken

Dansk Erhverv deler DØR’s problematisering af krydsfeltet mellem forskningsindsats og egentlig erhvervsstøtte. Vi deler i den sammenhæng DØR’s vurdering af, at

det er tvivlsomt om politikere og embedsmænd ud fra en ”pick the winner” tankegang skulle være bedre end de øvrige aktører på markedet til at udpege fremtidige vækstområder, hvor danske virksomheder vil kunne begå sig med succes (for erhvervsstøttens del, så foregår en betydelig del heraf jo i dag snarere som en ”pick the loser” strategi, hvor man bl.a. holder liv i en række solnedgangserhverv).

Dansk Erhverv glæder sig over DØR’s konklusion om, at der generelt er meget positive afledte effekter af privat forskning i energi og miljø. Men man kan ikke af den grund foretage den følgeslutning, at den offentlige forskning så kan undværes.

Der er fortsat brug for en målrettet statslig satsning på de områder, hvor der i dag er forskningsmæssige flaskehalse. Det gælder eksempelvis etablering af et fuld-skala demonstrationsanlæg for biobrændsler. En sådan investering vil nemlig gøre det yderligere attraktivt for private investorer at satse på det felt. Dermed kan der blive tale om en positiv spiral af offentlig-privat samarbejde, som i så høj grad efterlyses på Christiansborg.

Kapitel 3: Afgiftsstruktur og klimamål

Dansk Erhverv støtter varmt DØR’s anbefaling af en omlægning af det uhyre udviklede og skævvridende danske energi- og CO₂-afgiftssystem, i en retning så der på sigt tilstræbes en større grad af ligestilling mellem de forskellige erhverv i energifgiftsbelastning, så afgifterne afspejler en større grad af neutralitet mellem såvel erhvervssektorer som teknologier.

Helt central er DØR’s anbefaling af, at beskatning af CO₂-udledning bør være ens på tværs af sektorer, anvendelser og brændsler. Undtager man nogle virksomheder eller sektorer fra en sådan afgift, får det som uundgåeligt resultat, at de nødvendige reduktioner i stedet skal tilvejebringes i andre sektorer ved et endnu højere afgiftsniveau og dermed endnu højere samfundsmæssige omkostninger pr. ton CO₂.

Dansk Erhverv deler således synspunktet om, at indenlandske CO₂-reduktioner altid bør ske ved en ensartet CO₂-afgift på alle kilder, da det er en adfærdsregulerende afgift.

DØR foreslår i kapitlet, at de CO₂-neutrale biobrændsler nu også skal pålægges energifgifter på lige fod med andre brændsler. Det er vigtigt at holde tungen lige i munden her. På langt sigt giver det god mening, at alle energiformer skal afgiftsbelastes ligeligt – men indtil vi er tættere på at indfri Danmarks målsætning om et samfund frit for fossile brændsler, giver det ikke mening at belaste denne perspektivrige og CO₂-neutrale energiform med nye afgifter.

En række energiafgifter er udelukkende indført af fiskale årsager – og altså ikke med henblik på adfærdsregulering. Det Miljøøkonomiske Råds formandskab fremhæver i den forbindelse, at erhvervslivet i stor udstrækning bør skånes for den type afgifter.

Rent fiskale energiafgifter kan med fordel lige så godt placeres hos slutbrugeren, der typisk vil være den helt almindelige forbruger, idet der i forvejen sker en overvæltning af disse omkostninger. Alternativt kan provenuet mindre forvridende opkræves ved brug af andre skatteklender som eksempelvis fast ejendom.

Forbrugerrådet

Trafikstøj

Kapitlet giver en interessant gennemgang af støjproblemet, og nogle af anbefalingerne finder vi brugbare. Der anbefales ”trafikplanlægning som koncentrerer trafikken i kombination med tilskud til lokale initiativer, der afhjælper kommende øgede støjgener” samt at støjensynet inddrages i en kommende afgiftsbaseret trafikregulering. Vi mener dog, at rapporten på flere punkter undervurderer værdien af støjbelastningen og dermed også de ressourcer, som kunne bruges på støjbekæmpelse.

Velfærdstabet ved at leve med en dødelig sygdom (forhøjet blodtryk og åreforkalkning i hjertet) og de medfølgende aktivitetsbegrænsninger er ikke medtaget (s. 59). Der bør indregnes et velfærdstab knyttet til sygdommene. Tabt produktivitet som følge af stress og dårlig søvn pga. natstøj samt trafikstøj på selve arbejdspladsen medregnes heller ikke. Der er kun medregnet tabt produktivitet fra de der dør (s. 58). Mentale lidelser (depression) som følge af dårlig nattesøvn og deraf tabt arbejdsproduktivitet er slet ikke nævnt og indregnet.

Boligpriserne udnyttes som mål for gene-effekten (s. 45). Det bygger på skrøbelige antagelser om, at folk kender sundheds- og gene-effekterne af støjforureningen, når de køber bolig, og at dette inddrages i prisfastsættelsen. Efter at have diskuteret støj med mange borgere, ser vi intet der tyder på, at beboerne er opmærksomme på sundhedseffekterne – og da slet ikke fra de flytter ind. Mange er blevet overraskede over, hvor meget de generes af støjen med årene. Dette bør indgå mere klart og forsøges indregnet i endnu højere grad i følsomhedsanalysen – fuldkommen information eksisterer på ingen måde på dette felt.

Rapporten ser ikke trafikbegrænsning som et middel til støjdæmpning. ”Det er usandsynligt, at gevinsterne på 170 mio. kr om året vil overstige omkostningerne ved at reducere trafikomfanget med 10%...effekterne på andre eksterne effekter af trafikken ikke er medtaget her” (s.5). Udsagnet giver ingen mening. Det er jo netop

kombinationen af trafikens skadevirkninger – luftforurening, støj, ulykker, mangel på motion – der er det afgørende. Det anføres da også, at man bør medtage støjefekter i vurderingen af behovet for en generel kørselsafgift (s. 7+94). 10% reduktion af trafik reducerer kun støjen med 0,5 dB, hvilket ikke kan opfattes af øret. Denne betragtning er heller ikke dækkende. Realiteten er, at trafikken stiger, og så anlægger man nye veje, og så bliver flere mennesker støjbelastet. Det kunne man undgå ved trafikbegrænsning. Når Trafikministeriets opgørelser viser, at det er dyrt at begrænse trafikken, bygger det på beregninger, hvor bilisternes ”tidstab” ved at skifte til kollektiv trafik eller cykel værdisættes, mens sundhedsgevinsten ved øget motion ikke værdisættes. Og det gør det heller ikke, når man kan arbejde i et tog, mens man spilder tiden i en bil.

Forskningsstøtte kontra afgifter

”I det omfang der er korrekt fastsatte afgifter på CO₂...” (s. 11). Men det er der ikke, især ikke på erhverv. CO₂-afgiften er ret lav, og erhvervene er undtaget fra energiafgifter – og for tiden er CO₂-kvoteprisen også lav. Afgiftsniveauet er derfor normalt betydeligt under værdien af de eksterne omkostninger – i det omfang man kan beregne disse. Derfor er der ikke det nødvendige incitament til at udvikle og implementere CO₂-reducerende tiltag, især ikke i erhvervene. Samtidig er der oftest ikke viljen til at foretage langsigtede investeringer. Energibesparende tiltag gennemføres oftest kun, hvis de har en kort simpel tilbagebetalingstid – for offentlige institutioner ligger det oftest på 5-7 år, mens det for private virksomheder kan være helt nede på 1-2 år, før det anses for attraktivt. Borgerne kender ofte ikke tilbagebetalingstiden på potentielle tiltag. Med andre ord, markedet fungerer ikke på dette felt, hvorfor der er brug for andre incitamenter til at fremme energibesparende og andre klimagas-reducerende tiltag. Derfor holder konklusionen ikke – ”særlig støtte til privat energiforskning ... kun hvis der er større spill-over effekter” (s. 11).

Hertil kommer, at data til estimering af spill-over effekter fra energiforskning vedrører årene 1995-2007 (Boks II.6 første afsnit), men olieprisen var under 35\$ i næsten hele denne periode, og først i 2007 røg den over 50\$ - og i dag er den over 90\$. Derfor er opgørelsen ikke aktuel i dag. Energiforskningen bør styres ved at se ud af forruden, ikke ved at se i bakspejlet! IEAs fremskrivninger viser en oliepris der holder sig på et højt niveau og endda stiger endnu mere i det kommende årti.

Derimod erkender rapporten, at ”når det ikke er muligt at pålægge en målrettet miljøafgift ... er det hensigtsmæssigt at øremærke forskningsmidler” (s. 12). Men det sættes op som modstykke til klima- og energirelaterede afgifter: ”...da det er relativt enkelt at lægge en målrettet afgift på de fleste udledninger af drivhusgasser”. Men man forholder sig kun til, hvad der skatteteknisk kan lade sig gøre, og ser bort fra de politiske forhold. Det generelle billede i dag er, at nationalstaterne ikke tør pålægge grønne afgifter, der er høje nok til virkelig at være adfærdsændrende – af

frygt for at stille sine egne virksomheder dårlige i konkurrencen med udenlandske. Og EU er så godt som handlingslammet på afgiftsområdet pga. traktatens krav om enstemmighed på netop dette felt.

Det samme gælder for anbefalingen om at være forsigtig med at give produktionsstøtte til ny teknologi (s. 13).

Rapportens konklusion har således kun en teoretisk interesse i dag: *hvis* man pålagde tilstrækkeligt høje grønne afgifter, *ville* det ikke have været nødvendigt at yde støtte til miljø- og energiforskning og heller ikke til vedvarende energiteknologi.

Rapporten anbefaler desuden ikke at støtte energiteknologi som et fremtidigt vækstområde, og man bruger et argument, at politikere og embedsmænd ikke er bedre end markedets aktører til at udpege fremtidige vækstområder (s. 14). Man ser bort fra den synergi, der ligger i, at energiteknologi *både* kan være et vækstområde og samtidig medvirke til løsning af klimaproblemet.

Afgiftsstruktur og klimamål

Rapporten finder ikke, at der er fornuftige argumenter for energibesparelser (s. 196), men alene for CO₂-reduktion. Det er en katastrofal kortslutning. Som det fremgår af Klimakommissionens rapport, kan CO₂-målene kun nås via en kombination af omfattende energibesparelser og omlægning til vedvarende energi. Mængden af biomasse, biogas, geotermisk energi m.v. er begrænset. Der er begrænsede attraktive placeringsmuligheder for landvind, og havvind og solceller er relativt dyrt. Opgaven med drastisk at øge VE-andelen af den samlede energiproduktion i de kommende år bliver ulige meget lettere, hvis det samlede energiforbrug falder.

Der lægges stor vægt på den ikke-kvotefattede sektor. Det er med god grund, da indsatsen her i nogen grad har været forsømt. Tabellen nedenfor over de ikke-kvotefattede drivhusgas udledninger viser, at landbruger udgør en betydelig del. Når landbruget i dag holdes uden for prisfastsættelse af drivhusgasudledninger, så skal de andre sektorer levere en større del af Danmarks reduktionsforpligtelse på 6 mio. tons.

Indgik i Konkurrenceevneredegørelse 2009, Appendiks 2

| CO₂-ækvivalenter, mio. tons | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Transport | 13.2 | 13.6 | 14.2 | 14.0 |
| Landbrug | 12.2 | 11.9 | 11.8 | 12.2 |
| Husholdninger | 4.1 | 3.9 | 3.6 | 3.5 |
| Øvrige | 7.8 | 8.1 | 7.8 | 7.6 |

Landbrugets emissioner af lattergas (N₂O) udgør ifølge rapporten 60 pct af landbrugets samlede emissioner. DMU har i faglig rapport 783 angivet den eksterne omkostning ved N₂O med MSTs vejledende kvotepris på 180 kr/t til at være ca. 80 øre/kg N-kunstgødning og 1,20 kr/kg N ved husdyrgødning.

En afgift i denne størrelsesorden ville ikke kun forbedre balancen i drivhusgasreduktionen, men også have positive effekter for vandmiljøet, hvilket kunne være begrundelsen for at starte med denne del af landbrugets emissioner. Muligheden for at ændre adfærd er i kraft af biogas m.v. formentlig generelt bedre end for metan og vil også ramme mere bredt i hele sektoren. Det skal dog vurderes, om man i væsentlig grad kommer til at favorisere importerede landbrugsvarer, se nedenfor.

Rapporten foreslår en fælles afgift på klimagasser fra alle sektorer, inklusive metan og lattergas fra landbruget (s. 16). Man erkender, at der kan være tekniske problemer med at opgøre udslippet på bedriftsniveau, men mener det kan gøres ud fra gødningsregnskaberne. Men man forholder sig ikke til, at en sådan beskatningsform vil favorisere import af landbrugsprodukter, som ikke pålægges en sådan skat. Hertil vil forfatterne sikkert svare, at det samme kunne fremføres i forhold til industrivarer. Men det er jo almindelig kendt, at det er langt sværere politisk at komme igennem med miljøindgreb over for landbruget, som kan have effekter på konkurrenceevnen – og derfor kan forslaget være politisk dødfødt.

Dette problem er størst ved en metanafgift, som rammer mest koncentreret på husdyrbrug og samtidig friholder import af animalske produkter. Derfor er der behov for at se på metoder, som er mere konkurrenceneutrale. Her har bl.a. Det Økologiske Råd foreslået en afgift på kød, der modsvarer drivhusbelastningen ved kødproduktion – og at denne skulle pålægges såvel danskproduceret som importeret kød. Dette nævnes da også (s. 233). En kødafgift kunne kombineres med en afgift på gylle, som ikke sendes til biogasanlæg. Denne vil ganske vist også kun ramme danske landmænd, men den giver en mulighed for adfærdsændring, nemlig at tilslutte sig biogasanlæg.

Vi er glade for, at der peges på en kørselsafgift differentieret efter bilens CO₂-udslip (s. 227) – som et muligt alternativ til højere brændstofafgifter. Men der mangler en påpegning af, at en simpel kørselsafgift er mulig uden at afvente det satellitbaserede roadpricing-system, som regeringen har udskudt på ubestemt tid. Og kørselsafgiften er desværre udeladt i rapportens resumé – med deraf følgende manglende synlighed.

Det anbefales, at kravene til reduktion af drivhusgasser uden for kvotesektoren skal kunne opfyldes gennem at købe kvoter i udlandet (s. 17 og 22). Man ser her bort fra, at kvotekøb – det gælder først og fremmest CDM-kvoter, som langt overvejende købes i Kina, har vist sig langt fra at have så stor en reducerende effekt som initiati-

ver i EU-landene. Samme forkerte præmis ligger i påstanden om at opfyldelse af målet for drivhusgasudledning ”sker automatisk i kvotesektoren ved hjælp af EU's kvotesystem” (s. 195).

Man opererer med meget høje priser for indenlandsk opfyldelse af reduktionskrav i ikke-kvotesektoren, f.eks. 2100 kr/t ved 100% indenlandsk opfyldelse (s. 18). Man ser her bort fra de positive afledte effekter ved de relevante initiativer, f.eks. naturgenopretning, biogasudbygning og begrænsning af biltrafik.

Det foreslås (s. 20), at de eksisterende støtteordninger til vedvarende energi erstattes af én fælles støttesats, da ”de alle i lige høj grad (målt pr. energienhed) tjener til at opfylde VE-målet”. Præmissen er forkert, idet der er brug for VE-former med forskellig tidsvariation i produktionen. Ser man f.eks. på VE i boliger, har solcellers bidrag større værdi end et bidrag fra husstandsmøller, idet solcellerne har en anden tidsvariation og dermed kan supplere de store vindmøller. Tilsvarende har biogas en højere værdi, fordi den kan lagres – under praktiske forhold i 15-18 timer – mens vind-el ikke kan lagres.

Det anføres, at rene provenuhensyn varetages bedre ved bolig- og indkomstskatter frem for grønne afgifter (s. 21). Men man kan ikke se det adskilt, sådan som rapporten gør, når den taler om at fordele de provenubetingede afgifter mest muligt for at minimere forvridende effekter (s. 197). F.eks. er både el-, benzin-, diesel- og registreringsafgift formentlig oprindelig indført af provenuhensyn, men de har alle en betydelig adfærdsændrende effekt i form af at begrænse forbruget af disse miljøbelastende goder/varer – og en afskaffelse ville have katastrofale miljø- og klimaeffekter.

Man gentager tidligere års besværgelse om, at dobbelt CO₂-regulering bør undgås – i form af CO₂-kvoter og CO₂-afgift på el og fjernvarme. Men man siger straks efter, at el- og fjernvarme ikke skal fritages fra energiafgifter (s. 21) – hvad der også ville være en miljømæssig katastrofe, idet det ville føre til et kolossalt prisfald og dermed fald i motivationen for at spare. Man siger, at en CO₂-beskatning inden for kvotesektoren ingen effekt har på CO₂-udledningen på EU-plan. Det er en snæver og kortsigtet betragtning, som ser bort fra ovennævnte ringe CO₂-effekt af CDM-projekter, og negligerer at det er en afgørende forudsætning for at kunne sænke kvoteloftet i næste kvoteperiode, at man har foretaget indenlandske reduktioner og udviklet en industri, der har gavn af den renere teknologi.

Vi er meget enige i, at det er problematisk, at biobrændsler ikke er pålagt energiskat, men at en beskatning af selve brændslet vil tilskynde nogle til at fyre med affald. Derfor bør man i stedet beskatte installationen – brændeovne m.v. Det giver samti-

dig mulighed for at differentiere beskatningen, så de mest forurenende brændevne og dem i byerne beskattes mest.

Opsummering

Rapporten rummer mange interessante analyser. Men den er præget af en opsplittet tilgang, hvor der kun ses på én effekt og dennes eksterne omkostninger. Dermed undervurderes potentialet for at investere i løsning af miljøproblemerne. Rapporten mangler forståelse for sammenhængen mellem energibesparelser og andelen af vedvarende energi. I flere tilfælde konkluderes på grundlag af urealistiske præmisser, f.eks. når man siger man ikke behøver at støtte forskning, udvikling og demonstration på energi- og klimaområdet, når man kan pålægge afgifter på CO₂, som modsvarer de eksterne omkostninger. Det er i hvert fald ikke en præmis, der på nogen måde matcher dagens situation.

Vi er enige i, at der er en stor opgave i at sikre klimagasreduktioner uden for kvotesektoren, men vi er ikke enige i, at reduktionerne sker automatisk inden for kvotesektoren som følge af EU's kvotehandelssystem.

Særlig sagkyndig Jørgen Birk Mortensen

Diskussionsoplægget 2011 indeholder 3 spændende og relevante kapitler. Jeg vil i det følgende koncentrere mig om kapitel III. ”Afgiftsstruktur og klimamål”. Kapitlet er velskrevet og har en række interessante overvejelser vedrørende klimapolitik og design af et samlet afgiftssystem for den ikke-kvoteregulerede sektor. Kapitlet indeholder en række relevante analyser og beregninger for scenarier, hvor f. eks. dele af den ikke kvoteregulerede sektor friholdes for en CO₂-afgift. Endvidere viderefører kapitlet analyser fra de tidligere års rapporter.

En meget væsentlig problemstilling for den danske tilrettelæggelse af klimapolitikken er spørgsmålet: Skal den danske forpligtelse i ikke-kvotesektoren opnås ved udenlandske reduktioner (opkøb) eller ved indenlandske reduktioner. Analysen fører til følgende grundlæggende politik regel: ”Sæt prisen på indenlandske reduktioner lig med prisen på at købe udledningsrettigheder i udlandet”. Dette er en særdeles vigtig regel for tilrettelæggelse af den danske klimapolitik. Afvigelser fra denne regel vil bringe unødvendige samfundsmæssige tab.

Det er i øvrigt interessant at bemærke, at denne regel afviger fra anbefalingen i Økonomi og Miljø 2008. Tidligere var forslaget, at prisen på indenlandske reduktionen skulle være lig med kvoteprisen. Ændringen skyldes, at der kan forventes en betydelig afvigelse mellem kvoteprisen og prisen for udenlandske reduktioner. Reglen vil fastlægge, hvor meget der skal reduceres i indlandet, og hvor meget der skal dækkes ved køb i udlandet. Reglen er derfor ikke forenelig med en dansk

politisk fastsættelse af hvordan mankoen for krævede reduktioner i ikke-kvotesektoren skal dækkes med henholdsvis indenlandske reduktioner og køb af udenlandske reduktioner.

Følges denne regel vil prisen på at købe udenlandske reduktioner komme til at bestemme hvor stor en del af reduktionerne, der skal foregå her i landet, og hvor stor en del, som skal dækkes ved køb i udlandet. Prisen på at købe udenlandske reduktioner kan både blive høj og lav afhængigt af om det lykkes at gøre EU-systemet mere fleksibelt, således at de marginale reduktionsomkostninger i højere grad udlignes mellem lande og mellem kvote- og ikke-kvote sektor. En lav pris vil være sammenfaldende med et stort handelsomfang og at Danmark i omfattende grad dækker sin forpligtigelse med opkøb af udenlandske reduktioner. En høj pris vil medføre at Danmark dækker en væsentlig del ved indenlandske reduktioner.

En vigtig del af anbefalingen for klimapolitikken er forslaget om at EU bør omde-signere kvote og ikke-kvoteregler, således at marginale reduktionsomkostningerne bliver mere ensartede. Der bør skabes større fleksibilitet, som kan frembringe et større handelsomfang, som både sælger og køber lande vil have fordel af.

I ”Økonomi og Miljø 2009”. (s. 283) findes en tabel baseret på EU-Kommissionens beregninger. Tabellen viser at Bulgarien skal sælge ca. 40 % af sine reduktioner i den omkostningseffektive fordeling af reduktioner. Men det tillades kun Bulgarien at sælge 5 % af sine reduktioner ved årets begyndelse. Mulighederne for handel med udledningsrettigheder mellem medlemslandene i ikke-kvotesektoren bør derfor øges. Det er vigtigt, at der opbygges en institution eller handelsplads for reduktioner i ikke-kvotesektoren. Det skal være klart for lande med billige reduktionsmuligheder, at disse kan sælges og dermed sikre at disse reduktioner gennemføres og dermed kan udbydes.

I rapporten understreges en vigtig pointe. Både køber og sælger lande, der handler med reduktionsforpligtigelser, vil ved øget fleksibilitet kunne opnå en gevinst. Endvidere vil en sådan reform understøtte de fordelingsønsker, som ligger bag indretningen af reguleringssystemet for ikke kvotesektoren.

Rapporten har flere forslag til hvordan EU – reguleringen kan forbedres. I lande som Danmark burde man flytte aktiviteter fra ikke-kvote sektoren til kvotesektoren og i Bulgarien burde man gøre det modsatte. Et andet forslag tilsiger at medlemslandene bør kunne opfylde deres målsætning for ikke-kvotesektoren ved køb af kvoter fra kvotesektoren. I denne forbindelse er det vigtigt at tilføje, at dette bør suppleres med et modsat princip, som sikrer at det er muligt at udstede og sælge

kvoter ved overopfyldelse – for at sikre at f.eks. billige reduktioner i Bulgarien bliver realiseret.

I relation til kapitlets anbefaling om at sætte en ensartet pris for udledninger i ikke-kvotesektoren svarende til prisen for at købe udenlandske reduktioner undersøges konsekvenser af at friholde konkurrenceudsatte dele af denne sektor for afgiften. Beregningsresultaterne er bemærkelsesværdige og understreger ønsket om revision af det stive reguleringssystem for ikke-kvote sektoren.

Særlig sagkyndig Peder Andersen

Økonomi og Miljø • 2011 indeholder en række fagligt solide, relevante og aktuelle policy-orienterede analyser om trafikstøj og om klimapolitik og klimamål med fokus på henholdsvis afgifter kontra forskningsstøtte og afgiftsstruktur.

Trafikstøj

Kapitlet sætter fokus på det væsentlige samfundsøkonomiske problem, at støj genererer gene og helbredsmæssige omkostninger, og som ofte ikke får tilstrækkelig opmærksomhed, som andre eksternaliteter, som f.eks. trængsel, får i forbindelse med trafikøkonomiske analyser og trafikpolitiske beslutninger.

Analysernes faglige tilgang er anvendelse af husprismetoden til at beregne støjgener. Analyserne er, givet husprismetodens begrænsninger, relevante og fagligt solide. Husprismetoden er, som der klart gøres opmærksomt på, en af flere mulige tilgange. Der gøres også korrekt opmærksomt på, at der kan være en vis dobbeltregning ved at lægge tallene fra helbredsomkostningerne sammen med de beregnede omkostninger fra husprismetoden, som i et vist omfang også indeholder eller kan indeholde helbredsomkostninger. Problemet er næppe stort, bl.a. fordi helbredsomkostningerne, som den anden del af analyserne tager højde for, dækker en væsentlig bredere gruppe, og fordi den gennemførte beregning af helbredsomkostninger kun tager højde for de omkostninger, der er knyttet til dødsfald.

Det er velkendt, at husprismetoden ikke tager højde for alle former for eksternaliteter. Det betyder i den konkrete analyse, at estimatet for støjgener ved brug af husprismetoden er et underkantsskøn af de faktiske omkostninger. Betalingsvilligheden for at få reduceret støj kan være markant større end det angivne, bl.a. fordi en række andre forhold ikke kommer med i beregningerne ved brug af husprismetoden, f.eks. støjs betydning for naturens kvalitet og dermed rekreative værdier i områder uden bebyggelse. I den konkrete gennemførte analyse er den omfattede population snævert afgrænset. Den gruppe, der berøres, er bredere end den, der bor i støjbela-stede områder i hovedstadsområdet.

En mere omfattende og dækkende analyse kunne have taget udgangspunkt i metoderne fra betinget værdisætning. En række af de problemer, der er knyttet til brugen af husprismetoden, tages der højde for ved brug af en stated preference tilgang. Det ville have været interessant, hvis analyserne havde anvendt begge tilgange med mulighed for at sammenligne resultaterne fra de to typer af analyser.

Det er korrekt, som det også fremføres, at der er ulemper ved brugen af betinget værdisætning. Men vurderingerne af disse ulemper kan gøres mere nuancerede, end det sker på side 61. En samlet vurdering af fordele og ulemper ved husprismetoden henholdsvis staten preference metoder afdækker, at det er værdifuldt, når mulighederne byder sig, at bruge begge tilgange. Der gøres korrekt opmærksom på, at resultaterne fra en husprismetode også skal behandles med en vis forsigtighed.

Der er en række relevante policy-vurderinger og overvejelser om virkemidler. Analyserne bidrager i den forbindelse med værdifulde oplysninger også om de marginale omkostninger ved støjgener. Desværre omfatter analyserne ikke beregninger af marginale omkostninger ved at reducere støjgener. Derfor er det ikke muligt at komme med beregninger over det optimale støjniveau, og derfor kan analyserne heller ikke give retningslinjer om, hvorvidt og hvor meget det ud fra samfundsøkonomiske vurderinger er optimalt at ændre støjgenerne. De facto er det ikke muligt at afgøre, om støjniveauet er for højt eller for lavt.

Afgifter kontra forskningsstøtte i klimapolitikken

Analysens fokus er rollefordelingen mellem miljøpolitiske virkemidler og forskningspolitiske virkemidler som led i at opnå politisk fastsatte klimamål på den økonomisk mest effektive måde. Dette er et særdeles relevant tema i tilknytning til den aktuelle klimapolitik, men analyserne kan med lethed – og det vil være særdeles velkomment – også gennemføres inden for andre områder, hvor forskningspolitiske argumenter bruges og misbruges til at målrette forskningsmidler mod politisk højt prioriterede områder. De gennemførte analyser viser et fagligt solidt grundlag for at være med til at sikre, at forskningsmidlerne bruges med omtanke. Analyserne påviser helt korrekt, at en stor skævvridning i anvendelsen af forskningsmidler til fordel for energiforskning ikke er let at forsvare.

Balancen i fordelingen af forskningsmidler til de forskellige led i forskningens fødekæde er helt afgørende for at sikre en effektiv anvendelse af offentlige forskningsmidler. Kæden går fra grundlæggende forskerinitieret forskning til tematiske, strategiske satsninger og videre til projekter med overvejende sigte på udviklingsarbejde som led i en egentlig markedsgørelse af forskningsresultater.

Som det fremgår af analyserne om forskningsstøttens rolle, er det afgørende at støtte med offentlige forskningsmidler der, hvor de positive eksternaliteter af forskningen

er størst – og det er ofte først i fødekæden. Det afgørende er således at afdække, hvor de marginale samlede samfundsøkonomiske gevinster er størst ved forskningsstøtte, og derefter bruge disse oplysninger som led i udmøntningen af forskningsmidler til forskellige områder.

Det er så i den forbindelse vigtigt at se på arbejdsdelingen mellem andre virkemidler, som f.eks. afgifter og offentlig finansieret forskningsstøtte.

Analyserne viser med al tydelighed, at den danske forskningspolitik i relation til energiforskningen og samspillet med andre virkemidler ikke lever op til kravene om at sikre en effektiv udnyttelse af de offentlige forskningsmidler. En tilsvarende analyse af andre områder vil være yderst interessant.

