

komme i den situation, at EU-problematikken om fælles afgifter på CO₂ er væk.

Statsministeren har ved regeringstopmødet i Essen her i efteråret bekræftet, at fælles afgifter i EU-regi ikke vil kunne afgøres med flertalsbeslutninger, og derfor må vi erkende, at problematikken er skudt langt ind i det 21. århundrede. Argumentationen i debatten i 1991-92 gik på, at det var en idé, at Danmark nu gik foran – det sagde man fra De Radikale, og det sagde man fra SF, og det sagde man fra Socialdemokratiet – med en CO₂-afgift, og om få år ville resten af EU følge med.

Den problematik er nu taget af dagsordenen, alle disse gode tiltag, man havde dengang, og de gode meninger er forpurret, de er forduftet, og derfor er det urimeligt at stille denne forespørgsel om, hvad regeringen agter at gøre nationalt for at fjerne den konkurrenceforvridende danske CO₂-afgift.

Besvarelse

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): CO₂-afgiften blev vedtaget i december 1991. Baggrunden for afgiften var folketingsbeslutningen af 21. maj 1991, der pålagde den daværende regering at fremsætte lovforslag om indførelse af en CO₂-afgift.

Som bekendt havde de nuværende regeringspartier dengang en forskellig holdning til afgiften. Formålet med afgiften var at realisere et af de væsentlige elementer i »Energiplan 2000«, nemlig en omlægning af energifgiftssystemet, således at det bedre understøttede de langsigtede energi- og miljøpolitiske målsætninger.

Sammen med afgiften blev tillige indført en række tilskudsordninger, som alle er finansieret af afgiften. Det drejer sig om tilskud til energibesparende foranstaltninger i erhvervslivet og en række ordninger til fremme af kollektiv forsyning og anvendelse af vedvarende energi. Herved blev der taget et yderligere skridt for at realisere målsætningen om en reduktion af CO₂-udledningen med 20 pct. i år 2005 sammenholdt med udledningen i 1988. Målsætningen om de 20 pct. blev fastlagt i »Energi 2000« af den daværende KVR-regering, og et bredt flertal i Folketinget – inkl. Venstre og De Konservative – har siden gentagne gange og også her i dag bekræftet denne målsætning.

De seneste vurderinger viser, at CO₂-afgiften og de tilhørende tilskudsordninger har givet et

betydeligt bidrag til at nå CO₂-målsætningen. Mankoen, som vi har diskuteret tidligere i dag, vil således vokse fra de nuværende 6 pct. til omkring 14 pct., hvis hele CO₂-pakken afskaffes og reglerne føres tilbage til situationen fra 1991.

Med CO₂-afgiftsloven indførtes et adfærdsregulerende element i energibeskatningen, således at CO₂-rige brændsler beskattes relativt hårdest.

Endvidere blev det princip knæsat, at erhvervslivet blev omfattet af CO₂-afgiften. Det var en nyskabelse, idet erhvervslivet i Danmark hidtil havde fået refunderet energifgiften. Dermed blev det første skridt taget til genopretning af den ubalance, som der var i afgiftssystemet. Husholdninger havde et stort afgiftsbetinget incitament til at spare på energi, hvorimod erhvervslivets incitament var meget mindre.

Allerede ved offentliggørelsen af »Energi 2000« var man opmærksom på, at der måtte tages hensyn til erhvervslivets konkurrenceevne i forbindelse med CO₂-afgifter. Det fremgår således af »Energi 2000«, altså KVR-regeringens plan, at afgifterne skal indføres på en sådan måde, at konkurrenceevnen over for udlandet ikke forringes, og derfor indeholder CO₂-afgiftskomplekset da også en række lempelsesordninger for de energitunge virksomheder. Lempelserne har medført, at den gennemsnitlige afgiftbetaling for erhvervslivet som helhed kun er ca. 35 kr. pr. t CO₂, svarende til en samlet afgiftsbelastning for erhvervslivet på ca. 880 mio. kr. i 1994 eller 0,25 pct. af lønomkostningerne i erhvervslivet.

Den nuværende CO₂-afgift fungerer som helhed på den måde, at virksomheder i servicesektoren betaler en CO₂-afgift svarende til 50 kr. pr. t CO₂. Disse virksomheder er ikke særlig energiintensive eller konkurrenceudsatte i forhold til udlandet, og derfor vil CO₂-afgiften ikke virke konkurrenceforvridende dér.

Derimod findes der i fremstillingssektoren en række virksomheder, der er meget energiintensive og konkurrenceudsatte. Disse drager stor nytte af refusions- og tilskudsmulighederne og betaler derfor reelt en meget lavere CO₂-afgift. Det vil ud fra et miljømæssigt synspunkt være – så skal jeg lade være at bruge stærkere ord – helt uansvarligt at fjerne den nuværende CO₂-afgift i den nuværende situation, hvor det er klart, at CO₂-målet ikke nås uden nye initiativer.

Behovet for yderligere nødvendige instrumenter til at nå den miljømålsætning, som Folketinget står bag, er større end nogen sinde, og