

2001. Baggrunden for dette er, at den faktiske forhandleravance allerede er højere end 7,5 pct. for nogle bilmodeller, og det kan i visse situationer give spekulationsmuligheder.

I 1997 blev stykafgiften for varebiler på 2 til 4 tons totalvægt erstattet af en værdiafgift på 30 pct. af værdien over 30.000 kr. Der blev indført tillægsafgift for privatkørsel i varebiler. Vægt- og udligningsafgiften og tillægsafgiften blev indeksreguleret og halvdelsregelen blev ophævet. Afgiftsomlægningen gør det således typisk dyrere at erhverve de store varebiler, der ud fra et miljømæssigt synspunkt ikke er at foretrække fremfor de små varebiler.

5. Derudover har regeringen gennemført initiativer til at fremme mere miljøvenlige brændstofkvaliteter på brændstofområdet. Det er bl.a. indførelsen af en afgiftssats for svovlfattig diesel og gennemførelse af afgiftsdifferentiering for benzin afhængig af det sundhedsskadelige benzenindhold.

#### Spm. nr. S 764

Til skatteministeren (13/12 99) af:

**Kristian Jensen (V):**

»Vil ministeren oplyse, hvordan forbruget har udviklet sig på de områder, hvor der siden 1993 er blevet pålagt - eller forhøjet - grønne afgifter, og vil ministeren ligeledes oplyse forbrugsudviklingen i forhold til forbruget før indførelsen eller forhøjelsen af den grønne afgift?«

#### Begrundelse

Sammenhængen mellem statens provenu og udviklingen i forbruget af de varer og goder, som er afgiftspålagte, er væsentlig at få belyst i de grønne afgifters effekt på miljøet. Målet med de grønne afgifter må være at begrænse miljøbelastningen, og derfor bør indførelsen af grønne afgifter afspejle sig i forbrugsmængden.

#### Svar (23/12 99)

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

1. En afgift eller skat er »grøn«, hvis afgiftens virkning er med til at realisere miljømålsætninger. De fleste skatter og afgifter påvirker befolk-

ningens adfærd. I mange tilfælde er adfærdsændringerne uønskede og udtryk for forvriddninger, hvor skatten udover at belaste skatteyderne med skatteprovenuet også belaster skatteyderne med en forvriddningsomkostning. I nogle tilfælde er adfærdsændringerne dog ønskelige f.eks. fordi miljøbelastningen reduceres. Hvis værdien af den mindre miljøbelastning er større end de ekstra forvriddningsomkostninger ved en afgiftsforhøjelse vil samfundet netto vinde ved afgiftsforhøjelsen. Succeskriteriet for en grøn afgift er derfor ikke, at afgiften medfører et stort fald i forureningen eller forureningen helt ophører - det kan jo altid opnås ved prohibitiv høje satser - men at man reducerer miljøbelastningen i de tilfælde, hvor gevinsten herved på marginalen er større end omkostningerne på marginalen. Grønne afgifter er meget velegnet hertil, hvis satsen afspejler miljøomkostningerne.

Det er vanskeligt at opgøre, hvor stor effekt de grønne afgifter har haft på miljøbelastningen. Ikke alene afgifterne påvirker forbruget af de miljøbelastende varer, men også en række andre forhold.

2. Hovedparten af de grønne afgifter knytter sig til miljøbelastningen ved energiforbruget.

Fra 1988 til 1993 steg energiforbruget i Danmark med 0,4 pct., mens CO<sub>2</sub> udledningerne faldt med 2,4 pct., når man korrigerer for klima og udenrigshandel med elektricitet. I samme periode steg BNP i faste priser med 5,1 pct. Energiforbrug og CO<sub>2</sub> udledningerne i forhold til BNP i faste priser faldt således med henholdsvis ca. 4,5 pct. og ca. 7,1 pct. fra 1988 til 1993.

Fra 1993 til 1998 steg energiforbruget i Danmark med ca. 2,5 pct., mens CO<sub>2</sub> udledningerne faldt med 6 pct., når man korrigerer for klima og udenrigshandel med elektricitet. I samme periode steg BNP i faste priser med 19,4 pct. Energiforbrug og CO<sub>2</sub> udledningerne i forhold til BNP i faste priser faldt således med ca. 14,2 pct. og 21,3 pct.

Afgiftsforhøjelserne på energivarer siden 1993 har givetvis været medvirkende til, at man efter 1993 har kunnet have en kraftig realvækst i BNP, uden at energiforbruget er steget tilsvarende og samtidig med, at CO<sub>2</sub> udledningerne har været faldende.

Energiafgifterne virker dels gennem at samlede forbrug af energi falder dels gennem, at sammensætningen af energiforbruget skifter fra de varer, hvor der er forholdsvis høje afgifter til