

GRØNNE AFGIFTER 14. marts 2020

DEBATINDLÆG

Skrevet af

Lars Andersen

Direktør

Drivhusgasafgift er vejen til at nå klimamål - men den har en ulempe

En drivhusgasafgift ala den Klimarådet har foreslået er i et rent nationaløkonomisk perspektiv det mest effektive instrument til at nå vores klimamålsætninger. Men vi skal passe på, at den ikke rammer skævt og tager livtag på virksomhederne.

Kontakt

Direktør

Lars Andersen

📞 40 25 18 34

✉️ la@ae.dk

Kommunikationschef

Jesper Kirkbak

📞 50 73 71 34

✉️ jk@ae.dk

“I den størrelsesorden, som Klimarådet foreslår, så er det ikke en god idé.”

Ordene kom fra Thomas Uhd, leder af bæredygtighed hos cementgiganten Aalborg Portland, i P1 Debat forleden.

Snakken i studiet gik på den drivhusgasafgift, som [Klimarådet har anbefalet i sin rapport](#) fra i mandags. Konkret foreslår rådet, at afgiften på drivhusgasser bør ottefoldes, så den gradvist stiger fra de 180 kroner per ton CO₂, vi kender i dag, til 1.500 kroner i 2030.

“På bagsiden af en konvolut kan vi regne os frem til, at det vil koste 4-500 millioner kroner om året,” lød det fra Thomas Uhd.

“Hvis vi kører med et underskud på 300 millioner, kan jeg ikke forestille mig, at vores ejere kan se en pointe i at have en virksomhed i Danmark.”

Potentiale til splittelse

Det er en bastant udmelding. Ja, faktisk lyder det som lidt af en trussel til regeringen og de andre politikere på Christiansborg, der med befolkningen i ryggen har givet sig selv den ambitiøse opgave at [reducere Danmarks drivhusgasudledninger med 70 procent i 2030](#) i forhold til niveauet i 1990.

Udmeldingen fra Aalborg Portland illustrerer meget godt, hvordan den grønne omstilling – trods sin nødvendighed – har potentiale til at splitte os.

For mens der er bred enighed om målet, står det knap så klart, hvordan vi skal nå det. Sådan må det nødvendigvis være, når vi står over for en samfundsomvæltning, der kommer til at berøre os alle.

Det er meget godt illustreret ved forskelligheden i de 13 klimapartnerskaber, der er nedsat af regeringen sammen med erhvervslivet og dækker alt fra energitung industri og luftfart til landtransport, logistik og landbruget og mere.

Drivhusgasafgift er effektiv, men...

Mange økonomer er enige: Forhøjede afgifter på drivhusgasser er [et af de mest effektive værktøjer til at reducere udledningen af drivhusgasser](#). Men en flad drivhusafgift, der følger forureneren, har sine

ulemper.

Jeg kan snildt komme i tanke om to scenarier, som jeg ikke ligefrem drømmer om:

- Virksomhedernes konkurrenceevne bliver truet, så de flytter produktionen til lande med lempeligere miljøkrav end Danmark. Taberne er det globale klima og de ansatte, der mister deres job.
- Personer med lave indkomster, der [bruger en større andel af deres forbrug på CO2-intensive varer](#), kommer til at betale relativt mere end andre for den grønne omstilling. En generel drivhusafgift er sværere at tackle, når man bor på landet med oliefyr, langt til arbejde og ikke har råd til at udskifte sin dieselbil. Vi risikerer, at uligheden stiger med et mere polariseret samfund som resultat.

Så mange vindere som muligt

Den grønne omstilling skal skrues sammen, så flest muligt vinder og færrest taber. Det indebærer konkurrencedygtige virksomheder, fastholdelse af den høje beskæftigelse og bæredygtige husholdningsbudgetter i de danske hjem.

Det er den knivsæg, Christiansborg-politikerne nu skal lande en klimahandlingsplan på. Men det kan godt lade sig gøre. Også med en drivhusgasafgift.

Det forudsætter for det første, at partierne bliver enige om et grønt afgiftssystem, der tager højde for danske virksomheders konkurrenceevne.

For det andet skal vi have blik for de erhvervspolitiske muligheder, som den grønne omstilling byder på. Danske virksomheder har allerede i dag en styrkeposition på det grønne område. Det skal vi understøtte og udvikle ved at investere endnu mere i forskning og udvikling af energiteknologier, der kan eksporteres til resten af verden.

For det tredje kræver en generel drivhusgasafgift også grøn omfordeling. Isoleret set vil afgiften nemlig ramme skævt. Derfor bør de laveste indkomstgrupper kompenseres – for eksempel via en (større) grøn check. Men en grøn check kan ikke gøre det alene. Medarbejderne skal derfor inviteres med i den grønne omstilling gennem uddannelse, så de er klædt på til nye grønne jobs.

Klimarådets plan koster kun 15-20 milliarder kroner årligt i 2030. Det er faktisk mindre end halvdelen af den [økonomiske vækst, vi havde sidste år](#). Så hvis det koster lidt mere at få alle med i den grønne

omstilling, er det prisen værd.

Det er i øvrigt nødvendigt for at fastholde den folkelige opbakning.

Bragt af Berlingske den 14. marts 2020