



GRØN OMSTILLING 24. september 2020

DEBATINDLÆG

Skrevet af

Lars Andersen

Direktør

Vi skal spørge os selv: Hvem skal betale for afgift på drivhusgas?

En ensartet drivhusgasafgift er et effektivt middel til at nå klimamålsætninger, men den har potentiale til at sende regningen de forkerte steder hen og skabe splid i befolkningen.

Kontakt

Direktør

Lars Andersen

📞 40 25 18 34

✉️ la@ae.dk

Kommunikationschef

Jesper Kirkbak

📞 50 73 71 34

✉️ jk@ae.dk

Forleden læste jeg om Emmanuel Macrons politiske iver i Lars Løkkes nye selvbiografi, da han tiltrådte som fransk præsident i 2017. Løkke beskriver, hvordan Macron har travlt. Han vil forandre verden, og det skal gå hurtigt.

En af Macrons absolutte mærkesager er klimaet, og han har et klart ønske om at gå forrest med drivhusgasreducerende tiltag. Han kaster blikket mod afgifter på benzin og diesel, der skal motivere bilejerne til at køre mindre og skifte til mere klimavenlige modeller.

Men det politiske tiltag har slagside og tager vand ind. Billederne af gule veste på gaderne i Frankrig kender vi kun alt for godt.

I Macrons iver efter at bekæmpe klimaudfordringerne glemte han den sociale balance. Brændstofafgifterne ville uden tvivl være et effektivt instrument til at opnå reduktion af drivhusgasudledninger – isoleret set – men forandringer i demokratier hviler på folkelig opbakning, og afstanden fra Élyséepalæet i Paris til bilejerne – især dem i provinsen – blev udstillet som enorm (og det blev kun værre af, at han samtidig lempede formueskatten for de rige).

Det franske eksempel har gjort politiske ledere verden over bevidste om, at nok kræver klimaudfordringerne handling, men de skal være gennemtænkte. Hvis klimatiltagene skal have bred nok appel og være til at gennemføre, skal vi huske den sociale og økonomiske balance.

Danmark er ofte et foregangsland, når det kommer til den grønne omstilling, og når vi sætter os et mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 70 procent i 2030, spørger verdens ledere de danske ministre: Hvordan har I tænkt jer at nå det?

Et af midlerne, der bliver nævnt som et effektivt instrument er en generel drivhusgasafgift. Faktisk er det [ifølge Klimarådet](#) en hjørnesten i en "omkostningseffektiv klimaregulering" for at nå 70-procentsmålet i 2030.

Som økonom kan jeg kun være enig i, at en generel afgift på drivhusgasudledninger vil være et effektivt middel. Problemet med den er bare, at den i sig selv ikke tager højde for de danske virksomheders konkurrenceevne.

Vores klimaløsninger må ikke resultere i, at danske virksomheder går ned eller rykker produktionen til lande med lempeligere miljøkrav end i Danmark. Det vinder det globale klima ikke på, og tilbage står danske medarbejdere uden jobs.

På samme måde rammer en ensartet drivhusgasafgift skævt i forhold til personer med lave indkomster, fordi en større andel af deres forbrug ligger i [CO2-intensive varer](#).

I en ny [meningsmåling fra Concito](#) svarer 4 ud af 10 personer med indkomster under 200.000 kroner ja til, at der bør indføres en afgift på særligt klimabelastende varer, men at der skal følge økonomisk kompensation med.

Afgiften vil samtidig være sværere at tackle for dem, der bor på landet med oliefyr og langt til arbejde. Uanset om de skal betale mere i afgift eller udskifte oliefyret og dieselbilen, lurder der en stor regning hos dem.

Jeg siger ikke, at jeg forventer gule veste i Sønder Omme, men vi skal finde løsninger, der ikke øger den økonomiske og geografiske ulighed.

Fokus på vækstmulighederne i den grønne omstilling

En drivhusgasafgift kan lade sig gøre samtidig med, at vi holder den sociale og økonomiske balance. Det forudsætter et grønt afgiftssystem, der tager højde for danske virksomheders konkurrenceevne.

På den sociale side kræver det, at de laveste indkomstgrupper kompenseres, mens medarbejderne inviteres med i den grønne omstilling gennem uddannelse og klædes på til de tusindvis af grønne jobs, der venter på os. For eksempel er der en beregnet beskæftigelseseffekt på cirka [200.000 årsværk i FH's klimaplan](#).

Erhvervspolitisk skal vi blive ved med at se mulighederne i den grønne omstilling. Danske virksomheder har allerede en styrkeposition på det grønne område, og det skal vi understøtte og udvikle ved at investere endnu mere i forskning og udvikling af energiteknologier, der kan eksporteres til resten af verden. Den Grønne Fremtidsfond, som [regeringen lancerede forleden](#), er et godt første skridt.

I Frankrig gik det sådan, at Emmanuel Macron endte med en [kovending på sin brændstofafgift](#). Det understreger, at den grønne omstilling bliver nødt til at ske socialt retfærdigt og med respekt for virksomhedernes konkurrenceevne.

Bragt på Altinget den 24. september 2020