

CO2e-afgift og teknologistøtte – kan vi nå klimamålene uden gule veste?

Dette oplæg vil især beskæftige sig med de økonomiske sider af denne problematik, selv om den også omfatter kulturelle og kommunikationsmæssige aspekter. Såvel klima- som miljømål vil oftest bedst nås ved at kombinere flere virkemidler – afgift, støtte til grøn omstilling m.v.

Tanken om at en afgift kan overflødigsgøre alle andre virkemidler er i teorien mulig, men ville forudsætte

- 1) at politikerne turde sætte meget høje afgifter
- 2) at borgerne var totalt omstillingsparate ift. at skifte branche, tage ny uddannelse m.v.

Vi ser det bl.a. ift. diskussionen om klimagasafgift på landbrug og lækageeffekt. Landbrugets organisationer advarer imod lækage-effekter, mens vismændene har svaret, at det ikke var et problem, da overflødiggjort arbejdskraft fra landbrugs- og fødevarersektoren kan opsuges i andre brancher. Men landmænd og slagteriarbejdere vil ikke bare synes om at skulle skifte branche og omskoles til håndværkere, Sosu-assistenten e.lign. Samtidig bliver den reelle klimaeffekt ringe eller nul, hvis ikke ændrer forbrug, men blot importerer i stedet for at producere selv. Vi skal derimod omstille til mere plantebaseret kost.

Ekspertgruppen vedr. grøn skattereform kom med sin første rapport i februar 2022, om industri. Her blev foreslået 3 modeller, hvoraf model 1 var med relativt høj CO2-afgift, uden undtagelser. Mange økonomer anbefalede denne. Men Folketingsflertallet valgte i stedet en blanding af model 2 og 3 – med langt lavere afgift på tung (mineralogisk) industri. Dermed fik man langt lavere incitament til at skifte væk fra fossile brændsler, og så til gengæld stor statsstøtte til CCS – indtil videre baseret på afbrænding af fossile brændsler.

En vigtig grund til at det endte sådan, var at politikerne er bange for lækage-argumentet. Men problemet kan mindskes ved at indrette afgiften som en kombination af en udlednings- og en produktafgift (også kaldt forbrugsbaseret). Sidstnævnte lægges nemlig på alle varer af pågældende art, uanset om de er produceret i Danmark eller importeret. Samtidig refunderes produktafgifter ved eksport – dvs. at danske producenter får i mindre grad forringet deres konkurrenceevne, selv om deres konkurrenter ikke pålægges en lignende afgift. Men det er afgørende, at der bliver tale om en kombination. Udlednings- og produktafgifter har hver sine fordele og ulemper.

Udledningsafgiften giver lækageproblemer, fordi importerede varer slipper, men til gengæld er det kun den der giver et individuelt incitament til den enkelte producent til at sænke sit udslip, f.eks. via brug af mere klimavenlig teknologi. Og det er kun udledningsafgiften, som giver incitament til den eksportorienterede danske producent til at sænke sit udslip.

Vi forventer samme diskussion i efteråret om landbrugs- og fødevarersektoren samt transport. Det kan ende med et lignende resultat – at Folketinget af frygt for lækage-effekter vælger store afgifts fritagelser til de mest klimabelastende brancher, her særligt den animalske sektor. For at

undgå dette er der igen behov for at neutralisere en del af lækage-problemet ved at gøre afgiften til en kombination af udlednings- og produktafgift.

For lastbiler er nu vedtaget en km-afgift til ikrafttræden i 2025. Afgiften vil afhænge af lastbilernes CO₂-udslip, dvs. ellastbiler vil betale langt mindre afgift. Ellastbiler er langt dyrere i anskaffelse end diesellastbiler. Men til gengæld er både drivmiddel og vedligehold billigere. Ser man på de samlede totalomkostninger ved køb af ellastbiler, er de i dag markant dyrere sammenlignet med diesel lastbiler, men bliver på sigt billigere end diesel lastbiler. I den mellemliggende periode, vil der være behov for tilskud til meromkostningen for ellastbiler.

Samtidig oplever vi øjeblikket en mobilisering imod klimatiltag – fra vognmandsbranchen, landbrugere og i nogen grad fra fiskeriet – som yderligere nødvendiggør ovennævnte afvejninger. Hvis klimamålene alene skal nås via en afgift, skal den være så høj, at den vil skabe modstand fra både ansatte og ejere i de pågældende sektorer. Det gælder i særlig grad, hvis der udelukkende er tale om udledningsafgift, som giver maksimal lækageeffekt.

Der er brug for mere støtte til klimavenlige teknologier samtidig med indførelse af CO₂e-afgifter, så vi kan nå klimamålene uden at skabe unødigt megen modstand i de berørte sektorer. Men folk skal kunne se en sammenhæng mellem afgift og støtte, altså at vi bruger en stor del af provenuet på at hjælpe brancherne med omstilling.
