

De Økonomiske Råd 
Formandskabet

**SKRIFTLIGE
INDLÆG FRA
DET MILJØ-
ØKONOMISKE
RÅDS MEDLEMMER**

SKRIFTLIGE INDLÆG FRA DET MILJØØKONOMISKE RÅDS MEDLEMMER

På de følgende sider er gengivet skriftlige indlæg fra medlemmer af Det Miljøøkonomiske Råd.

Følgende medlemmer har ønsket at give skriftlige bidrag:

Finansministeriet
Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Miljøministeriet
Landbrug og Fødevarer
FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation/CO-Industri og
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
3F – Fagligt Fælles Forbund
Dansk Erhverv
DI – Dansk Industri
Forbrugerrådet Tænk
Dansk Energi
Særligt sagkyndig Jette Bredahl Jakobsen
Særligt sagkyndig Mogens Fosgerau

FINANSMINISTERIET

Overordnet vil Finansministeriet gerne kvittere for Det Miljøøkonomiske Råds analyser, som vedrører interessante emner med relevans for miljø-, klima- og energipolitikken.

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Finansministeriet bemærker, at der er tale om en meget omfattende omlægning med en markant stigning i afgiftsbelastningen af privatbilisme, som vil have store konsekvenser, både for bilisterne og resten af samfundet. En omlægning i denne størrelse vil kræve stor sikkerhed for, at opgørelsen af de eksterne omkostninger, som kørselsafgifterne foreslås fastsat på baggrund af, er retvisende.

Finansministeriet bemærker, at der er betydelig usikkerhed om størrelsesordenen af de eksterne omkostninger ved kørsel, særligt vedrørende trængsel og ulykker. I kapitlet anvender Det Miljøøkonomiske Råd eksterne omkostninger for trængsel og ulykker, som er henholdsvis fire og tre gange så høje, som de eksterne omkostninger, der blev anvendt i rådets rapport Økonomi og Miljø fra 2018. De i kapitlet anvendte eksterne omkostninger er ligeledes markant højere, end hvad der blev lagt til grund i forbindelse med arbejdet i Kommissionen for grøn omstilling af personbiler i Danmark, der fremlagde sine anbefalinger i september 2020.

Finansministeriet bemærker, at kapitlet ikke indeholder en nærmere analyse af de eksterne omkostninger ved kørsel og overvejelser om de metodemæssige usikkerheder i de anvendte opgørelser.

Danske bilister skønnes ved gældende regler at betale ca. 30-35 mia. kr. i bilafgifter i 2030. I den foreslåede model i kapitlet øges afgiftsbelastningen med ca. 19 mia. kr. En sådan stigning i bilafgifterne må forventes at hæmme mobiliteten og dermed arbejdsproduktiviteten med lavere realløn til følge. Dette synes ikke afspejlet i analysen, der tværtimod når frem til, at produktiviteten øges.

En afskaffelse af registreringsafgiften og indførelse af kørselsafgifter vil indebære en betydelig grad af omfordeling fra lav- og mellemindkomstgrupper til højindkomstgrupper. Den foreslåede omlægning vil betyde en markant skattestigning for bilister med almindelige indkomster. For bilister, der arbejder i en af de større byer og bor i pendlerområdet, vil turen til og fra arbejde langs en rute med en vis trængsel blive markant dyrere. Det må forventes, at det i høj grad vil være personer med relativt lave indkomster, der reducerer deres kørselsomfang.

Hvis registreringsafgiften afskaffes og der indføres kørselsafgifter, der gør det dyrere at bruge bilen, vil eksisterende bilejere opleve et kapitaltab, og vil reelt komme til at betale dobbelt for de eksterne omkostninger. Finansministeriet vurderer, at der – såfremt der en dag skal indføres kørselsafgifter – vil være behov for en løsning på overgangsproblemet.

Endelig bemærker Finansministeriet, at den foreslåede omlægning vil modvirke ambitionen i aftalen *Grøn omstilling af vejtransporten* om 1 mio. grønne biler i 2030, da differentieringen af

afgiftsbelastningen mellem grønne biler og konventionelle biler mindskes, hvilket dog rent samfundsøkonomisk kan være velbegrundet.

Kapitel II: Beskæftigelseeffekter af drivhusgasbeskatning

Finansministeriet kvitterer for et grundigt analysearbejde af beskæftigelsesændringer af en ensartet CO₂e-beskatning. Det er et væsentligt bidrag til det videre arbejde med CO₂e-regulering.

Finansministeriet noterer, at beregningerne i Det Miljøøkonomiske Råds formandskab (2021) indikerer, at beskæftigelsen i landbruget falder med ca. en fjerdedel, mens beskæftigelsen samlet i industrien er omtrent uændret ved indførelse af en ensartet drivhusgasbeskatning på 1.200 kr. pr. ton CO₂e. Ændringer i industrien i beregningerne dækker dog over betydelig variation, hvor beskæftigelsen i fødevarerindustrien i analysen skønnes at falde med ca. 9 pct. og beton- og teglværker med 5 pct.

Finansministeriet er enig med formandskabet for Det Miljøøkonomiske Råd analyse af, at der er betydelig heterogenitet mellem virksomhederne. Finansministeriet bemærker hertil, at de udledningskoncentrerede erhverv i industrien kan være betydeligt konkurrenceudsatte med en CO₂e afgift på 1.200 kr. (selv med nedslag for kvotepris), og at det kan kræve analyser med skarpere detaljeringsniveau at kortlægge konsekvenser for de konkrete erhverv.

Finansministeriet bemærker endvidere, at der er risiko for at de negative effekter på beskæftigelsen kommer forholdsvis hurtigt som følge af, at afgiftsstigningerne presser omkostningerne, mens beskæftigelsesvæksten i de ikke-CO₂-intensive virksomheder imidlertid først forventes at komme efter tilpasninger i økonomien, som forventes at tage noget tid.

Der er således risiko for at udsvingene i beskæftigelsen er større på kort sigt på grund af denne forskel i reaktionerne. Foreløbige beregninger fra GrønReform indikerer f.eks., at der kan være betydelig midlertidig reduktion i aktiviteten, herunder beskæftigelsen, som følge af indførelse af en høj og ensartet CO₂e-afgift. Finansministeriet vil fortsætte dette analysearbejde.

Finansministeriet vil afslutningsvis bemærke, at Finansministeriet er enige med Det Miljøøkonomiske Råds formandskab i, at den mest omkostningseffektive vej til indfrielse af nationale klimamål er indførelse af en ensartet CO₂e-afgift. Med klimaloven er der samtidig truffet politisk beslutning om, at klimamålene skal indrettes under hensyn til klimalovens principper, herunder udvikling af dansk erhvervsliv og minimere lækage. Finansministeriet vil derfor gerne opfordre Det Miljøøkonomiske Råd til at fortsætte arbejdet med belyse konsekvenser af ensartet CO₂e-regulering, herunder kortsigtede konsekvenser og transitionsomkostninger.

KLIMA-, ENERGI- OG FORSYNINGSMINISTERIET

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet kvitterer for Det Miljøøkonomiske Råds diskussionsoplæg om beskatning af privatbilisme og beskæftigelseeffekter af drivhusgasbeskatning. Det fremgår af oplægget, at en omlægning af beskatningen til en kilometerbaseret vejafgift (road-

pricing) kan give anledning til væsentlige samfundsøkonomiske gevinster. Endvidere fremhæves det, at beskæftigelseseffekter af en drivhusgasbeskatning kan give anledning til væsentlige, men midlertidige tilpasningsomkostninger.

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet er enige i de teoretiske betragtninger om, at roadpricing vil være en bedre måde at beskatte trængsel og de skades- og sundhedsomkostninger forbundet med kørsel.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet bemærker desuden, at DMØR anerkender at ingen lande endnu har implementeret kilometerbaserede vejafgifter for personbiler. Ministeriet noterer sig, at DMØRs analyse tager udgangspunkt i, at den praktiske implementering af kilometerbaserede vejafgifter, der differentieres på baggrund af tid og sted, vil udgøre en markant teknisk, systemmæssig og administrativ udfordring. Vurderingerne flugter dermed med vurderingerne fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler.

Klima-, Energi og Forsyningsministeriet bemærker desuden, at der med Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af december 2020 blev afsat 20 mio. kr. til et offentligt-privat udviklings-samarbejde, der skal afsøge de teknologiske og administrative udfordringer forbundet med kørselsafgifter for personbiler i Danmark. Der er desuden som opfølgning på aftalen igangsat et arbejde med, at Danmark skal implementere en kilometerbaseret vejafgift for tung transport over 12 ton fra 2025, som blandt andet kan bidrage til konkrete erfaringer med et kilometerbaseret vejafgiftssystem. Begge tiltag udgør trædesten til gennem konkrete erfaringer at danne grundlag for at kunne udvide brugen af roadpricing i Danmark på længere sigte.

Kapitel II: Beskæftigelseseffekter af drivhusgasbeskatning

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet er enige i de teoretiske betragtninger om en omkostningseffektiv opfyldelse af 70 pct.-målsætningen gennem en ensartet drivhusgasbeskatning. Rådets analyse underbygger dog Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet betragtning om, at en sådan samfundsøkonomisk teoretisk optimal udformet afgift har en række fordelingsmæssige konsekvenser. Dertil kommer, at der kan være betydelige omstillingsomkostninger på vejen mod en langsigtet samfundsøkonomisk optimal omstilling.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet bemærker, at Rådet vurderer, at de midlertidige tilpasningsomkostninger som følge af en ensartet drivhusgasbeskatning skal være meget store for, at der vil være en velfærdsgevinst ved at modvirke produktionsnedgangen i de berørte erhverv.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet er enig i, at omkostningseffektivitet er centralt. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet bemærker dog, at der i klimaloven er nævnt en række guidende principper ud over omkostningseffektivitet, som f.eks. social balance og beskæftigelse. Principper som angiver vigtige politiske rettesnore for, hvordan klimaindsatsen skal tilrettelægges, så Danmark er et grønt foregangsland. Klima-, Energi og Forsyningsministeriet ser frem til, at Ekspertgruppen for Grøn skattereform offentliggør anbefalinger med første delrapport ved udgangen af 2021.

MINISTERIET FOR FØDEVARER, LANDBRUG OG FISKERI

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har ikke fundet anledning til at afgive bemærkninger til kapitlet.

Kapitel II: Beskæftigelseeffekter af drivhusgasbeskatning

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri anerkender CO₂e-afgiften som et effektivt redskab til at reducere udledningen af drivhusgasser. Samtidig ønsker ministeriet at adressere de særegne forhold, som landbruget er underlagt.

Landbruget er i modsætningen til f.eks. industrien i langt højere grad underlagt biologiske processer, som kan være svære at omlægge eller ændre, og hvor der i dag er et begrænset vidensgrundlag om udledninger og virkemidler. Dette kan betyde, at beskæftigelsen i landbruget vil blive relativt hårdt ramt af en CO₂e-afgift.

Det udgør således en betydelig udfordring for en omkostningseffektiv regulering af landbrugets drivhusgasudledninger, at der i dag kun er sparsom viden om udledninger og virkemidler både generelt og på bedriftsniveau i særdeleshed. Ministeriet har derfor et særligt fokus på at bidrage til ny viden på dette område.

Ministeriet noterer sig, at rapporten understreger, at der i dag er en tæt sammenhæng mellem beskæftigelse i landbrugserhvervet og drivhusgasudledninger. Det er særligt den animalske produktion, som ifølge rapporten forventes at opleve den største tilbagegang i beskæftigelsen som følge af en CO₂e-afgift. Ministeriet noterer sig dog, at planteproduktionen ligeledes forventes at blive ramt som følge af den faldende efterspørgsel efter foder i den animalske produktion.

Ministeriet bemærker, at den grønne omstilling af landbruget – grundet behovet for yderligere vidensopbygning – vil kunne drage stor nytte af nytænkning og innovation i forhold til at tilpasse produktionen samt udvikling af ny teknologi mm. Nytænkning kan samtidigt være med til at sikre, at Danmark kan fastholde sin position som et grønt foregangsland på fødevarerområdet og derigennem fastholde beskæftigelse i landbruget og i fødevaresektoren.

Af rapporten ses imidlertid, at en CO₂e-afgift vil have væsentlige konsekvenser for beskæftigelsen i landbruget. Det er i den forbindelse vigtigt, at man ikke er blind for vanskelighederne i at omstille sig fra at være landmand til at arbejde i en anden sektor. Det ville derfor være interessant, hvis Rådet dykkede længere ned i, hvor lang tid en sådan omstilling potentielt vil tage, og hvilke økonomiske konsekvenser der vil være forbundet med omstillingen på kort sigt, herunder f.eks. omkostninger forbundet med omskoling mv.

Det er vigtigt, at der rettes en særlig opmærksomhed på arbejdsmarkedsefteruddannelse for at give fødevaresektoren bedst mulige vilkår for at innovere og anvende nye teknologier, men også for at omstille den enkelte medarbejder til at kunne varetage et job i en anden sektor. Dette gør sig især gældende for beskæftigede i landbruget og fødevareindustrien, som ofte har kortere uddannelser bag sig.

Rapporten beskriver desuden, at en del af beskæftigelsesfaldet forventes absorberet af, at en relativ stor gruppe af landmænd forventes at gå på pension inden 2030. Det er rigtigt, at der er forholdsvis mange ældre landmænd. Men det er langt fra sikkert, at denne gruppe også er den mest udsatte gruppe ved indførelse af en ny afgift. Det kan være, at det er de yngre landmænd, der rammes hårdest, da den gruppe har haft kortest tid til at nedbringe gæld i bedriften. Landbruget risikerer derfor, at mange yngre landmænd, som netop skulle være drivkraften bag en omstilling og nytænkning af landbruget, må forlade erhvervet.

MILJØMINISTERIET

Miljøministeriet har med interesse læst vismandsrapporten Økonomi og Miljø 2021, og vil gerne takke for et nyttigt bidrag til debatten om dansk klimapolitik. Rapporten giver et interessant perspektiv på muligheder for i højere grad at målrette beskattningen af privatbilisme til eksternaliteterne forbundet med privatbilisme. Samtidig giver rapporten et godt indblik i, hvordan beskæftigelsen vil flytte sig som følge af øget beskattning af drivhusgasudledninger. Det er en vigtig indsigt for at understøtte en bredt funderet grøn omstilling.

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Miljøministeriet kvitterer for belysningen af eksternaliteter og incitamenter i relation til privatbilisme. I kapitlet beskrives det, hvordan beskattningen kan målrettes en række forskellige eksternaliteter. Der er også andre eksternaliteter, der kunne være relevante at overveje. Mindst tre eksternaliteter kan her nævnes.

For det første er produktionen af biler – ikke mindst elbiler – forbundet med en ganske betydelig miljøpåvirkning. I det omfang miljøskaden ikke er internaliseret i produktionslandene, kan man med en vis ret hævde, at eksternaliteten bør afspejles i registreringsafgiften.

For det andet beskæftiger rapporten sig ikke med den plads, som biler optager i gadebilledet, når de holder stille. Det ville have været interessant også at få sat tal på denne effekt.

Endelig - for det tredje - gør rapporten ikke meget ud af at belyse og diskutere klimaeffekterne af iblandingskrav til brændstof. Dette iblandingskrav fører potentielt til klimaemissioner i LU-LUCF-sektoren i både ind- og udland.

Luftforurening foreslås reguleret gennem en differentieret kørselsafgift, der afhænger af flere forskellige parametre. Det kan gøre reguleringen kompliceret og ugennemskelig i praksis. Incitamenter virker bedst, når de er gennemskelige. Hvis ikke borgeren kender og forstår de afgiftsmæssige konsekvenser af en ekstra kørt kilometer i myldretiden med en bil af en bestemt alder, vil afgiftens faktiske effekt ikke stå mål med den teoretiske. En meget finkornet differentiering kan være et interessant benchmark i forbindelse med design af reguleringsregimer, men differentieringen kan ske på bekostning af gennemskeligheden.

Det er desuden værd at påpege, at værdisætningen af de eksternaliteter, som privatbilisme afstedkommer, i høj grad afhænger af velstandsniveauet i samfundet. Således vil en optimal beskatning af privatbilisme indebære en løbende justering, der afspejler væksten i samfundet.

Kapitel II: Beskæftigelseseffekter af drivhusbeskatning

Miljøministeriet finder kapitlet om beskæftigelseseffekter af drivhusgasbeskatning gennemarbejdet og interessant. Det ville dog være godt for formidlingen mere konsekvent at bruge "forskydninger i beskæftigelsen" eller "flytning af arbejdspladser" i stedet for "reduktioner i beskæftigelsen". På den måde kan misforståelser om, at den samlede beskæftigelse falder undgås.

Det ville have været meget interessant at se, hvilke miljøpåvirkninger forskydningerne i produktion og beskæftigelse kunne få. Formentlig vil et fald i beskæftigelsen og produktionen i drivhusgasintensive erhverv kunne medføre positive miljø- og naturkonsekvenser. Det er dog svært at forudsige, hvilke miljøkonsekvenser stigningen i beskæftigelse og produktion i andre dele af økonomien vil medføre. Det vil derfor være interessant at få belyst miljø- og naturkonsekvenserne af forskydningerne i produktionen. Det ville kunne bidrage til at belyse potentialer for yderligere synergier mellem miljø- og klimaregulering.

LANDBRUG OG FØDEVARER

Bemærkninger til kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Formandskabet foreslår at indføre kørselsafgifter, der afspejler trængsel, ulykker, støj, slitage og luftforurening. Det betyder, at afgifterne bliver høje i byerne i myldretiden, hvor generne er størst, og lavere uden for myldretiden og på landet, hvor generne er mindre.

Sådan en omlægning vil kræve betydelige investeringer i et GPS-system fra alle biler og deraf en stor administration.

Formandskabet nævner, at der ikke er erfaringer med landsdækkende elektroniske systemer, men at bilismen er geografisk reguleret i flere lande f.eks. betalingsring i London, Oslo, Stockholm og Bergen.

Landbrug & Fødevarer finder, at der er stor usikkerhed om effekterne ved formandskabets forslag om omlægning af bilbeskatningen, herunder det administrative set-up, og mener derfor, at forslaget konsekvenser bør undersøges nærmere, før det sættes i gang. Alternativt skal der laves forsøg på et geografisk afgrænset område.

L&F er ligeledes optaget af, at der med forslaget om kørselsafgifter vil være mange data, som skal behandles forsvarligt.

Bemærkninger til kapitel II: Beskæftigelseseffekter af drivhusgasbeskatning

Landbrug & Fødevarer (L&F) vil gerne kvittere for, at formandskabet har valgt at se nærmere på de regionale konsekvenser og konsekvenser for de enkelte brancher af forslaget om at indføre en CO₂e-afgift i Danmark. L&F har tidligere påpeget, at indførelse af en CO₂e-afgift i Danmark vil

medføre yderligere regional skævhed i Danmark og særligt vil få konsekvenser i landbrugs- og fødevareerhvervet.

Rapporten viser da også store konsekvenser af at indføre en CO₂e-afgift i Danmark, men L&F finder, at rapporten undervurderer de faktiske konsekvenser.

Modellen

Formandskabets beregninger af en ensartet CO₂e-afgift i Danmark er baseret på en forkert antagelse om, at landbruget i Danmark er mindre klimaeffektivt end i udlandet, hvilket også var forudsætningen i Økonomi og Miljø 2020. Som konsekvens er formandskabets vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser ikke retvisende.

Konkret antager formandskabet, at landbrugsproduktionen i udlandet i 2030 er 42 pct. mindre drivhusgasintensiv end i Danmark. Det giver en lækagerate på 35 pct. for landbruget. Formandskabet har ikke dokumenteret, hvorfor dansk landbrug i 2030 er mindre klimaeffektivt end udlandet, hvilket er stærkt problematisk, da antagelsen har central betydning for rapportens resultater. En bred vifte af internationale opgørelser dokumenterer, at landbruget i Danmark er blandt de mest klimaeffektive i verden. Antagelsen har betydning for lækageraten og dermed, i hvilket omfang en CO₂e-afgift i Danmark har reel betydning og ikke blot vil skubbe udledninger og arbejdspladser til udlandet. I en følsomhedsberegning kommer formandskabet frem til en lækagerate på 85 pct. i det mere retvisende scenarie, hvor verdens landbrug er 12 pct. mere drivhusgasintensiv end i Danmark. L&F mener, at dette scenarie bør være basisscenariet og opfordrer derfor til, at rapporten bliver suppleret med beskæftigelseseffekter baseret på en lækagerate på 85 pct.

Selv med en lækagerate på 35 pct. vil de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af en CO₂e-afgift i Danmark være markant større, end det fremgår af formandskabets analyse.

Eksempelvis fremgår det, at afgiften vil føre til en stigning i omkostningerne på mellem 32-35 pct. for malkekvægsbedrifter. Samtidigt forøges mælkeproducenternes afregningspris med 33 pct. (jf. MOF alm. del bilag 488 af 16. april 2021), hvilket sikrer rentabiliteten i bedrifterne. Disse forhold vidner om, at den bagvedliggende økonomiske model ikke korrekt specificerer de økonomiske dynamikker, der ligger til grund for prisudviklingen for fødevarer på et internationalt marked.

Det er velkendt, at afregningspriser i Danmark følger et parallelt forløb sammenlignet med afregningspriserne i store mælkeproducerende lande. Det vil ikke være muligt at overvælte afgiften på forbrugere i Danmark og udlandet i det omfang. Tværtimod vil konsekvensen de facto være, at malkekvægsbedrifter bliver urentable i Danmark. Tilsvarende gælder for andre driftsgrene. Til illustration af omfanget vil en afgift på 1.200 kr. (inkl. LULUCF) alt andet lige betyde, at landbrugets driftsresultat går fra et overskud på omkring 5 mia. kr. til et underskud på 14 mia. kr. Det viser beregninger foretaget af L&F.

Dertil kommer, at formandskabet ikke har taget højde for f.eks. Landbrugsaftalen og dens betydning for CO₂e-mankoen i 2030. Mankoen vil være mindre i 2030 end tidligere forudsat, hvilket alt andet lige må have betydning for afgiftsniveaue.

Konsekvenser for øvrige brancher

Formandskabet overser i deres rapport konsekvenserne for banker og realkreditinstitutter. I dag er der en gæld i landbruget på knap 300 mia. kr. Landbrugene vil miste deres værdi, hvis der indføres en CO₂e-afgift i Danmark, og bankerne vil derfor stå med reduceret pant.

Hvis konsekvenserne for bankerne og realkreditinstitutter var medtaget i rapporten, ville de samfundsøkonomiske konsekvenser være større.

Dertil kommer konsekvenserne for andre virksomheder, som f.eks. modtager input fra fødevarerhvervet.

Opkvalificering

Formandskabet konkluderer, at der vil være et misforhold i kvalifikationsforudsætningerne mellem job, der forsvinder, og job, der opstår. Det stiller krav til uddannelses- og opkvalificeringsindsatsen. L&F mener, at formandskabet burde have gået mere i dybden med denne del.

Der vil være behov for massiv uddannelses- og opkvalificeringsindsats, hvis 19.000 beskæftigede, svarende til 14.600 årsværk, skal finde ny beskæftigelse inden for andre brancher, hvor der er behov for andre kvalifikationer end dem, der var brug for i deres tidligere job.

Formandskabet finder, at beskæftigelsen stiger i medicinalindustrien og serviceerhvervene. L&F har vanskeligt ved at se, hvordan en slagter, landbruger eller mejerist skal få job i disse brancher uden massiv opkvalificering. Rapporten viser, at uddannelsesniveaueet fra de udsatte job i landbruget er lavere end i Danmark generelt – flere er ufaglærte og færre har en videregående uddannelse. Der vil være et misforhold i kravene til kvalifikationer mellem job, der forsvinder, og de job, som rapporten finder, opstår som følge af afgiften. Dertil kommer, at beskæftigelsen i disse erhverv formentlig ikke vil være i samme steder i Danmark, hvilket vil begrænse livet og udviklingen i landdistrikterne. L&F havde gerne set, at de negative konsekvenser for sammenhængskraften i Danmark kvantificeres.

Rapporten viser en ny ligevægt efter indførelse af en CO₂e-afgift i Danmark, men vejen til den nye ligevægt kan medføre betydelige konsekvenser for den enkelte og for sammenhængskraften i Danmark.

Rapporten viser en ny ligevægt efter indførelse af en CO₂e-afgift, men vejen til den nye ligevægt kan medføre betydelige konsekvenser for den enkelte og for sammenhængskraften i Danmark.¹

1) Redaktionel note: I diskussionsoplægget blev der fejlagtigt anvendt betegnelsen kvælstofudvaskning, hvor der rettelig burde have stået kvælstofudledning. Referencen til side 29-30 er i øvrigt til den foreløbige udgave af baggrundsnotatet (hvor terminologien også var forkert).

FH – FAGBEVÆGELSENS HOVEDORGANISATION/CO-INDUSTRI OG ARBEJDERBEVÆGELSENS ERHVERVSRÅD

Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) takker formandskabet for en god rapport og muligheden for at kommentere.

FH finder rapportens analyser og anbefalinger nyttige, især analyserne af hvilke lønmodtagere, der kan risikere at miste deres arbejde i forbindelse med højere drivhusgasafgifter. Det bidrager med ny viden, der er særlig relevant for udviklingsarbejdet af en grøn skattereform.

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

FH finder kapitlet interessant og mener, at det bør give anledning til at overveje fremtidens bilbeskatning. Det er interessant, at den foreslåede model både kan afhjælpe udfordringer med trængsel, miljø, klima osv., og samtidig sikre skatteprovenu og social balance.

Der er for nyligt aftalt et nyt afgiftssystem for personbiler, som skal øge bestanden af lav- og nulemissionsbiler til næsten 800.000 frem mod 2030. Aftalen blev indgået i et bredt politisk forlig, således at der må forventes ro om bilbeskatningen i de kommende år. FH støtter aftalen, og finder det derfor også nødvendigt at lade reformen virke over en årrække.

Gode teoretiske argumenter for en omlægning af bilbeskatningen

FH anerkender, at der er mange gode argumenter for en omlægning af bilbeskatningen. Det er et sundt økonomisk princip, at beskatning målrettes negative eksternaliteter, og FH er enige i vurderingen af, at der vil være store samfundsøkonomiske gevinster ved at reducere trængslen.

FH finder det nyttigt, at formandskabet kvantificerer fordelingen af de samfundsøkonomiske konsekvenser af en samlet omlægning af bilbeskatningen mod kørselsafgifter, og bemærker, at bilister uden for byerne og de laveste indkomster stilles bedre. For FH er det vigtigt, at nutidens såvel som fremtidens bilbeskatning både bidrager til den sociale balance og statens provenu.

Praktiske problemer forbundet med modellen

Formandskabets model for bilbeskatning er forbundet med en del praktiske udfordringer. Der er ingen andre lande, som har erfaring med landsdækkende roadpricing, og man kan være bekymret for de tekniske og dataetiske problemer, der kan opstå. Derfor bør der iværksættes et udviklingsarbejde med udvikling af en robust, praktisk model for roadpricing, som i højere grad kan adressere udfordringerne på transportområdet.

Forslaget til afgiftsomlægning giver også anledning til spørgsmål om, hvordan modellen skal indføres. F.eks. vil det umiddelbart indebære et kapitaltab til nuværende bilejere, hvis registreringsafgiften fjernes fra den ene dag til den anden. Omvendt kan en gradvis indfasning gøre, at markedet fryser til pga. udsigten til lavere anskaffelsespriser fremadrettet.

Kapitlet bør derfor give anledning til overvejelser omkring indretningen af bilbeskatning på længere sigt. Samtidig vil det være nyttigt, at formandskabet forholder sig til de praktiske problemer i forbindelse med indfasning som beskrevet ovenfor.

Kapitel II: Beskæftigelseeffekter af drivhusgasbeskatning

FH finder det særdeles nyttigt, at formandskabet kortlægger de job og lønmodtagere, der risikerer at komme i klemme i den grønne omstilling, som FH også opfordrede til i sine kommentarer til sidste års miljørapport.

At omstillingen kan ramme ufaglærte og faglærte samt personer på landet særligt hårdt er vigtig viden. Det er positivt, at formandskabet har fokus på overgange og tilpasninger og ikke kun langsigtede ligevægtsbetragtninger. Det er i sagens natur selve omstillingen, der risikerer at blive omkostningsfuld i den grønne omstilling. FH håber, at formandskabet fortsat vil fokusere på overgange og tilpasninger i sit fremtidige arbejde.

For FH er det vigtigt, at den grønne omstilling bliver retfærdig og at ingen efterlades på perronen. Derfor er det fuldstændigt afgørende, at der findes løsninger for den enkelte lønmodtager, og her er FH enige med formandskabet i, at der er behov for en opgradering af uddannelses- og opkvalificeringsindsatsen, særligt når man også medtænker de mange job, omstillingen også forventer at skabe, som FH også påpegede i sin helhedsplan for grøn omstilling fra maj 2020.

Usikkerheden omkring landbrugets udledninger og priselasticiteter

Formandskabet foretager en række simplificerende antagelser, hvad angår drivhusgasudledninger i landbruget. Det understreger i sig selv behovet for at få udviklet drivhusgasregnskaber på bedriftsniveau. De vil give mere klarhed omkring klimapolitikens konsekvenser for landbruget og danne et bedre grundlag for fremtidig regulering af landbruget, uanset hvordan reguleringen indrettes.

Antagelsen om, at eksportandelen er bestemmende for priselasticiteten er en smule tvivlsom, som formandskabet også selv fremhæver. F.eks. kan en virksomhed godt have en lav eksportandel, og samtidig være i skarp konkurrence med udlandet. FH har dog forståelse for, at formandskabet anvender denne antagelse i mangel af bedre data, men det ville være nyttigt med en oversigt over de resulterende elasticiteter.

Der bør tages højde for lækageeffekter

I Aftale om Grøn skattereform fremgår det, at en CO₂e-afgift skal indføres under hensyn til klimalovens guidende principper. Det indebærer blandt andet minimering af lækageeffekter.

Formandskabet har taget udgangspunkt i en grøn skattereform, der ikke har værn mod lækage, hvorfor blandt andet landbruget rammes hårdt. En grøn skattereform med lækageværn vil sandsynligvis afbøde produktionsnedgangen i landbruget. F.eks. vil en højere drivhusgasafgift med et 'generelt fradrag' lede til et langt mindre beskæftigelsestab i landbruget og fødevareindustrien, jf. sidste års DMØR-rapport.

Klimaloven fastslår desuden, at dansk erhvervsliv skal udvikles og ikke afvikles. FH bemærker, at den drivhusgasafgiftsreform, formandskabet har foretaget beregninger på, vil medføre en betydelig nedgang i produktionen i dele af landbruget, og at der er risiko for, at f.eks. malkekvægsbedrifter ikke vil kunne være profitable i Danmark. For FH er det vigtigt, at drivhusgasafgifter ikke fører til væsentlige lækageeffekter, og at der skabes incitament til teknologiudvikling.

Fokus på uddannelse og opkvalificering

At de udsatte job primært befinder sig i Vestdanmark og på landet, og at de beskæftigede lønmodtagere har en kortere uddannelse end gennemsnittet i Danmark, understreger behovet for kompenserende tiltag i forbindelse med en grøn skattereform.

FH er enige med formandskabet, når det peger på uddannelses- og opkvalificeringsindsatsen for at mindske tilpasningsomkostningerne. Faglig omstilling af arbejdskraften er en særdeles vigtig udfordring i den grønne omstilling. Der er behov for et øget fokus på uddannelse og opkvalificering med særligt fokus på ufaglærte.

Behovet for opkvalificering og uddannelse skal ses i sammenhæng med det øvrige arbejdskraftsbehov, omstillingen skaber. Beregninger fra FH/AE anslår, at investeringer i den grønne omstilling kan skabe et arbejdskraftsbehov på op mod 300.000 årsværk frem mod 2030, heraf en stor del faglærte. Samtidig har AE peget på, at der vil mangle 100.000 faglærte i 2030. Derfor er der i allerhøjeste grad brug for investeringer i uddannelsessystemet generelt, herunder opkvalificering samt efter- og videreuddannelse.

For FH vil relevante spørgsmål, formandskabet kunne analysere nærmere i forbindelse med grøn omstilling være at kortlægge hvilke kompetencer der kræves i de job, der opstår, samt hvordan det sikres, at lønmodtagerne opnår disse kompetencer. Derudover ville det være interessant, hvis formandskabet ville foretage analyser af hvordan den langsigtede finansiering af en grøn skattereform sikres, når drivhusgasudledningerne falder, samt de fordelingsmæssige konsekvenser af forskellige finansieringsmodeller.

3F – FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

3F kvitterer for en yderst relevant analyse af betydningen af kørselsafgifter for privatbilisme, når disse målrettes negative eksterne effekter. 3F har noteret, at privatbilismen i udgangspunktet er underbeskattet i forhold til de eksterne effekter og at omlægningen med Vismændenes model vil bibringe statskassen et betragteligt merprovenu. Vismændenes fremlagte fordelingsperspektiv i forhold til indkomst og geografi er meget væsentligt.

3F's egne analyser peger på, at forhøjelser af klimaafgifter på benzin og diesel vil belaste befolkningen uden for byerne hårdest, dvs. primært de ufaglærte og faglærte. Det bunder i geografiske forskelle i bilrådighed, pendlingsafstande og transportbehov. Ufaglærte i landkommunerne bruger en langt større del af deres disponible indkomst på brændstofudgifter end man gør i hovedstadsområdet. Det er samtidig blandt de ufaglærte og faglærte i land- og oplandskommuner, at bilparken er ældst. For 3F er det derfor væsentligt, at en fjernelse af registreringsafgiften og omlægning til kørselsafgifter – som vi læser analysen – vil understøtte netop disse grupper. Borgere i og omkring de store byer har samtidig langt bedre adgang til kollektiv trafik i forhold til at kunne komme til og fra arbejde end dem, der bor udenfor de store byer og som skal møde ind på f.eks. morgenskiftehold.

3F ser gerne, at der foretages yderligere analyser af blandt andet "second best" løsninger, implementeringsomkostninger og fordelingseffekter. Endvidere bemærkes, at der indføres road pricing for lastbiler fra 2024, og der vil formentlig være nyttige erfaringer at drage heraf.

Kapitel II: Beskæftigelseseffekter af drivhusgasbeskatning

Såfremt der annonceres en drivhusgasbeskatning, er 3F enige i, at der hurtigst muligt skal fastlægges de nødvendige rammevilkår. Det er vigtigt af hensyn til at kunne sikre komparative fordele, for at kunne sikre ordentlige jobs på dansk grund, og for at kunne reducere omkostningerne ved blandt andet fornuftig planlægning og håndtering.

3F kvitterer for Vismændenes analyse af beskæftigelseseffekten i industrien og landbruget af en ensartet drivhusgasbeskatning. Særligt de fordelingsmæssige aspekter har 3F efterspurgt og det er derfor velset, at der nu er fokus på dette. Resultaterne bekræfter 3F's bekymring for, at det er de ufaglærte og de faglærte job inden for industrien og landbruget, der bliver særligt ramt af en ensartet drivhusgasbeskatning. 3F's egne analyser bekræfter dette billede. Det er klart, at disse konsekvenser har 3F's store opmærksomhed. I forhold til de præcise effekter er det dog nødvendigt med et opdateret skøn for kvoteprisen og et opdateret skøn for den nødvendige CO₂-afgift.

For 3F er det afgørende, at der sættes fokus på mismatch, brancheforskydninger og ændrede erhvervsstrukturer. Det er centralt, at omstillingen sker gradvist og det er afgørende for 3F, at der findes løsninger og afsættes ressourcer til at skabe nye jobs, mere efteruddannelse og omskoling til de lønmodtagere, hvis job ændrer sig eller forsvinder med den grønne omstilling. Samtidig er det vigtigt, at der tages hensyn til den regionale balance i forhold til sammenhængskraften og den lokale erhvervsudvikling.

DANSK ERHVERV

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Dansk Erhverv bakker op om en provenuneutral omlægning af bilbeskatningen, til en kilometerbaseret kørselsafgift. Dansk Erhverv er som sådan også fortalende for en reduktion af registrerings- og ejerafgiften, men understreger samtidig behovet for langsigtede aftaler og strategier, så der er forudsigelighed for forbrugerne. Generelt ønsker Dansk Erhverv en afgiftsomlægning, der sikrer, at brændstoffer som udgangspunkt bliver beskattet ud fra deres CO₂-udledning. På den måde kobles CO₂-udledninger og omkostninger sammen på den mest direkte måde.

Kilometerbaseret kørselsafgift

Dansk Erhverv bakker op om indførelsen af en kørselsafgift for personbiler. En kørselsafgift bør i højere grad afspejle de klima- og miljømæssige effekter, for at fremme brugen af nulemissionskøretøjer yderligere. Den kan dog ikke stå alene. Investeringer i kollektiv trafik, cyklisme mv. er nødvendige, såfremt bilisterne skal kunne omstille sig til andre transportformer. Ønsker man ligeledes at begrænse trængsel, er der behov for en lempelse af reglerne for levering i ydertimerne.

Dertil kommer et behov for at undersøge muligheden for brug af målrettet GPS-tracking af privatbiler, som vil være nødvendigt for at kunne implementere den forslåede kørselsafgift. Den kan nemlig være hindret af dansk og europæisk regulering.

De administrative omkostninger ved at indføre og drive en kørselsafgift skal holdes på et rimeligt niveau, samtidig med at fejlprocenten skal være meget lav. Som firstmovers ved indførelsen af kilometerbaseret kørselsafgift, må der forventes at være en række tekniske og administrative omkostninger, som ikke skal opkræves som en del af kørselsafgiften.

Reduktion af registrerings- og ejerafgiften

Eventuelle ændringer af registrerings- og ejerafgiften bør ske ud fra en langsigtet strategi, så der skabes forudsigelighed for forbrugerne. Tidligere erfaringer med omlægning af bilbeskatningen har vist, at bilsalget kan bremses hvis forbrugerne ikke har vished om købsvilkårene.

En fjernelse af afgiftsfritagelsen for plug-in hybridbiler bør ligeledes foregå gradvist og med forudsigelighed, så man undgår "stranded assets". Et årligt tilskud på 1.000 for ejere af nulemissionsbiler, forventes ikke at have den store effekt på indkøbet af elbiler. Med en grundlæggende højere produktionspris og en forventet batteriholdbarhed på maksimalt 10 år, vil 10.000 kr. være et relativt lille tilskud til indkøb af elbiler. En delvis nedjustering af registrerings- og ejerafgiften bør derfor fortsat være lavere for nulemissionsbiler end fossildrevne biler.

Kapitel II: Beskæftigelseseffekter af drivhusgasbeskatning

DØR skaber et vigtigt vidensgrundlag for beslutningen om en CO₂-afgift

Dansk Erhverv værdsætter DØRs arbejde med at belyse de økonomiske og beskæftigelsesmæssige virkninger af at indføre en CO₂-afgift på 1.200 kr. for hele økonomien. Tidligere har DØR i Økonomi og Miljø 2020 fastslået, at en CO₂-afgift for hele økonomien er langt den billigste vej til at nå 70 pct.-målsætningen².

Her beskrev DØR, at en tilskudsbaseret tilgang til klimaomstillingen ville koste de offentlige finanser 49,4 mia. kr. i 2030, hvilket står i skarp kontrast til en markedsbaseret vej med en CO₂-afgift, som kun vil koste 4,3 mia. kr. i 2030. Også velfærdsændringen (målt i BNP) vil blive langt mere overkommelig med en høj og ensartet CO₂-beskatning (-3,7 pct. af BNP), end ved at give målrettede tilskud til de store CO₂-udledere (-17,8 pct. af BNP)³. Disse estimater er endda under forudsætning af, at tilskuddene gives optimalt.

Derfor vil Dansk Erhverv gerne takke for, at DØR i Økonomi og Miljø 2021 udelukkende belyser beskæftigelseseffekter ved indførelsen af en CO₂-afgift. Det anser vi som udtryk for, at DØR fortsat ser en høj og ensartet CO₂-afgift som den bedste vej frem mod Danmarks klimamål.

2) Tabel I.11, "Økonomi og Miljø 2020", De Økonomiske Råd.

3) Tabel I.11, "Økonomi og Miljø 2020", De Økonomiske Råd.

Beskæftigelseseffekten af en CO₂-afgift på 1.200 kr. i et land med et dynamisk arbejdsmarked og med stor jobrotation

DØR beregner i kapitel II af Økonomi og Miljø 2021 beskæftigelsesvirkninger i de sektorer, som må forventes at være udsatte ved introduktionen af en CO₂-afgift på 1.200 kr. i 2030. Her fremgår det, at omkring 25 pct. af de 59.000 personer, der i dag arbejder inden for landbrug, vil finde arbejde i nye sektorer. Det svarer til 14.500 personer. En mindre andel (max. 1.000) vil dog selv efter en tilpasningsperiode stå uden for arbejdsmarkedet⁴. Tallet på 1.000 skal sammenlignes med den samlede danske beskæftigelse på knap 2,9 mio. personer⁵.

Det skal også bemærkes, at beskæftigelsen i perioden 1995 til 2020 er faldet med 36 pct. i landbrugssektoren og 31 pct. i industrisektoren⁶. I samme periode er beskæftigelsen i serviceerhverv og bygge & anlæg steget med hhv. 27 og 25 pct. Faldet i industri- og landbrugsbeskæftigelsen gør sig også gældende i Vest- og Sydjylland, se også vedlagte onepager⁷.

Jobrotationen væk fra de to udsatte sektorer har altså allerede gjort sig gældende de sidste 25 år uden en CO₂-afgift, og vil formentlig blive ved at gøre det frem mod 2030 – også i Vest- og Sydjylland.

Industrisektoren vil i modsætning til landbruget opleve en langt mindre reduktion i beskæftigelsen på 0,4 pct., svarende til 1.300 personer. Også en høj andel af disse vil finde nyt arbejde i andre sektorer⁸. DØR belyser i kapitlet industrisektorens udledninger pr. virksomhed, og finder, at ganske få industrivirksomheder står for en meget stor andel af CO₂-forureningen, men en meget lille andel af sektorens beskæftigelse. Helt præcist står de 10 mest udledende industrivirksomheder for 69 pct. af CO₂-forureningen i sektoren, men kun 4,2 pct. af beskæftigelsen i sektoren i 2018⁹. Det betyder, at beskæftigelse og CO₂-forurening i meget høj grad er afkoblet i industrisektoren, og at industriens udledninger er præget af få, men meget store CO₂-udledere.

Samlet set peger DØRs kapitel på, at beskæftigelsen samlet set vil falde med 700 årsværk, fordelt på 1.000 personer, hvis en CO₂-afgift på 1.200 kr. indføres i 2030. Langt de fleste, som ikke længere vil komme til at arbejde i landbrug eller industri, vil altså finde nye jobs i andre sektorer.

For landbruget må jobrotation og beskæftigelsesryk til andre sektorer dog forventes til dels gøre sig gældende uanset hvad. Derudover vil mere end 3000 landbrug gennemgå ejer- og generationsskifter frem mod 2030¹⁰. Når det kommer til arbejdskraft i landbruget i dag, er udlændinge

4) Tabel II.4, "Økonomi og Miljø 2021", De Økonomiske Råd.

5) Lønmodtagerbeskæftigelse, LBESK03, Danmarks Statistik, september 2021.

6) Dansk Erhverv pba. Danmarks Statistik (NRHB & NRHP) og jobindsats.dk

7) "Stor ændring i beskæftigelse i alle landsdele", Dansk Erhverv, december 2021.

8) Tabel II.4, "Økonomi og Miljø 2021", De Økonomiske Råd.

9) "Økonomi og Miljø 2021", De Økonomiske Råd, side 127.

10) "Fokus på udenlandsk ejerskab af landbrugsjord", Effektivt landbrug, 1. juni 2021. (www.effektivtlandbrug.landbrug-net.dk/artikler/politik/65528/fokus-paa-udenlandsk-ejerskab-af-landbrugsjord.aspx)

ligeledes stærkt repræsenteret. Hver tredje ansatte i landbruget var udlænding i 2019¹¹. Dette faktum gør DØR opmærksom på i kapitel II, hvor andelen dog vurderes til kun at være hver fjerde¹². Her oplyses også, at den tilsvarende andel af udenlandske ansatte i udsat industri er hver femte.

Jobomsætningen i Danmark var i 2019 på 27 pct., svarende til 780.000 arbejdspladser i år, hvilket er blandt verdens højeste, og udtryk for en generelt meget høj fleksibilitet i det danske arbejdsmarked. Det svarer til, at hver arbejdsplads når at skifte den samme stilling ud to gange, inden kalenderen siger 2030. Nogle af disse bevægelser vil naturligt også være på tværs af sektorer, inklusive landbrug og industri. Mobiliteten i det danske jobmarked er en af Danmarks styrker, og den støttes godt op af både gode muligheder for (videre-)uddannelse og arbejdsløshedsunderstøttelse.

Lang indfasningsperiode og bundfradrag afbøder de negative beskæftigelseseffekter

På baggrund af DØRs rapport, fremgår det, at den primære beskæftigelseseffekt af DØRs CO₂-afgift på 1.200 kr. vil foregå i landbruget, og at landbruget i langt højere grad end industrien repræsenterer beskæftigelsen i Vestdanmark¹³.

Dansk Erhverv har i klimaudspillet Verdens bedste til grøn omstilling¹⁴ taget højde for netop det store pres på landbrugssektoren, og dermed også på en stor andel af beskæftigelsen i det vestligste Danmark. Også industrisektoren, som er særligt konkurrenceudsat, har Dansk Erhverv taget højde for i udspillet.

Selvom Dansk Erhvervs bud på en CO₂-afgift er en smule anderledes udformet end hos DØR, kan beskæftigelseseffekterne beskrevet af DØR godt tilnærmelsesvist belyse de øvre grænser forbundet med beskæftigelseseffekterne af vores eget forslag til en CO₂-afgift.

Det afgørende i Dansk Erhvervs udspil er, at landbruget ikke rammes fuldt ud af en CO₂-afgift i 2030. Konkret foreslår Dansk Erhverv en forskudt indfasning for landbruget, der løber fra 2028 til 2035 samt et bundfradrag, der udfases i perioden 2028-2050. Samlet set vil de to tiltag betyde, at landbruget i 2030 påvirkes af en CO₂-afgift på ca. 571 kr., men at sektoren samtidig modtager et bundfradrag for 65 pct. af dens CO₂-belastning. Først i 2050 vil CO₂-afgiften for landbruget være på 1.000 kr. og uden et bundfradrag. Det betyder, at der vil være en tidshorison på mere end 25 år til at opkvalificere eller omskole de påvirkede ansatte, inden en CO₂-afgift slår fuldt igennem på deres beskæftigelsessituation. Denne meget lange indfasning muliggør en kontrolleret håndtering af eventuelt jobtab.

11) Fordobling på 10 år: Hver tredje ansat i landbruget er udlænding", Fagbladet 3F, 14. juli 2021. www.fagbladet3f.dk/artikel/hver-tredje-ansat-i-landbruget-er-udlaending)

12) "Økonomi og Miljø, 2021", De Økonomiske Råd, side 172.

13) Figur II.3, De Økonomiske Råd, Økonomi og Miljø, 2021.

14) "Verdens bedste til grøn omstilling", Dansk Erhverv, 2021 (<https://www.danskerhverv.dk/presse-og-nyheder/nyheder/2021/september/dansk-erhverv-advarer-kraftigt-imod-dyr-tilskudsvej-i-klimaindsatsen/>)

Et tilsvarende bundfradrag for industrien, som udfases i perioden 2024-2050, vil betyde, at selvom industrien i 2030 møder en CO₂-afgift på 1.000 kr., får sektoren samtidig bundfradrag for 62 pct. af dens CO₂-belastning. Det giver de få udsatte ansatte i sektoren en lang tidshorison og gode muligheder for at opkvalificere og omskole sig til jobs i andre sektorer.

Der må med en tidshorison på mere end 20 år for både landbrug og industri, før alle omkostninger til at dække en CO₂-afgift slår fuldt igennem, være tildelt langt mere tid, end der reelt vil være behov for, for at omdirigere den udsatte del af beskæftigelsen i landbruget til andre sektorer. Ikke mindst, når den generelle jobrotation i en dynamisk markedsøkonomi med dertilhørende behov for efter- og videreuddannelse holdes in mente.

Vækstinitiativer skaber nye beskæftigelsesmuligheder

Dertil kommer, at en CO₂-afgift ifølge Dansk Erhverv ikke bør stå alene. Ud af flere vækstfremmende forslag i udspillet Verdens bedste til grøn omstilling, kan blandt andet nævnes:

1. En selskabsskattelettelse på 3 pct-point, fra 22 til 19 pct. øger beskæftigelsen med 900 fuldtidspersoner.
2. Et permanent F&U-fradrag på 130 pct. uden loft øger beskæftigelsen med 200 fuldtidspersoner.
3. Test- og opskaleringsfaciliteter til umodne teknologier.

Alene beskæftigelsesvirkningen af pkt. 1 og 2 modsvarer og overstiger reduktionen i beskæftigelsen af at indføre DØRs CO₂-afgift på 1.200 kr. Og DØRs CO₂-afgift indføres både hurtigere og til et højere niveau, end hvad Dansk Erhvervs klimaudspil lægger op til.

DØR viser også at der er et større behov for efter- og videreuddannelse i de geografiske områder, hvor beskæftigelsen i landbruget falder (Vest- og Nordjylland). Dansk Erhverv foreslår, at dette behov adresseres målrettet med en aktiv efteruddannelsespolitik, så vi får omstillet hele Danmark. Vi har gjort det før, hvor oliearbejderne i Esbjerg nu arbejder i offshore-sektoren inden for vindenergi eller andre sektorer. Vi skal bare gøre det igen.

Dansk Erhverv foreslår på baggrund af DØRs arbejde i Økonomi og Miljø 2021, at Danmark vælger den billigste og mest vækstskabende vej til 70 pct.-målet

Dansk Erhverv hæfter sig ved, at tilskudsvejen, som DØR belyser i Økonomi og Miljø 2020¹⁵ fortsat er langt den dyreste vej til at indfri klimamålsætningen. Det gælder også, selvom det i nærværende rapport¹⁶ står klart, at en skattereform uden supplement af vækst- og beskæftigelsesfremmende tiltag vil have en negativ beskæftigelsesvirkning i landbrugs- og industrisektoren på 1.000 personer i 2030.

Derfor foreslår Dansk Erhverv, med afsæt i klimaudspillet Verdens bedste til grøn omstilling, en længere indfasningsperiode i landbruget og et trinvist udfaset bundfradrag for CO₂-udledninger i både industri og landbrug helt frem til 2050. På den måde beder vi ikke de to udsatte sektorer om en hurtigere omstilling, end hvad der er muligt. Tværtimod gives der meget god tid til begge

15) Tabel I.11, Økonomi og Miljø 2020, De Økonomiske Råd.

16) Økonomi og Miljø 2021, De Økonomiske Råd, 2021.

dele. Yderligere foreslår Dansk Erhverv, at en grøn skattereform suppleres af vækstfremmende tiltag, så Danmarks økonomi og beskæftigelse kommer styrket igennem klimaomstillingen. Dansk Erhvervs udspil skaber vækst for 5-6 mia. kr. og 1.100 nye jobs, og overstiger dermed den negative beskæftigelsesvirkning inden for sektorerne.

Dansk Erhverv foreslår derfor, at Danmark vælger at følge markedsvejen i klimamål. For at gøre Danmark rigere og for at få råd til velfærd i fremtiden. Samtidig bør vi have en målrettet og aktiv efteruddannelse inden for de sektorer, hvor der er et særligt efteruddannelsesbehov.

DI – DANSK INDUSTRI

Kapitel I: Bilbeskatning

Vismændene anbefaler en omlægning af bilbeskatningen, så den målrettes bilkørlens gener. Konkret bør dette ske ved:

- At indføre variable kørselsafgifter, der afspejler trængsel, ulykker, støj, slitage og luftforurening. Afgifterne bliver høje i byerne i myldretiden, hvor generne ved kørsel er størst, og lave uden for myldretiden og på landet, hvor generne er mindre
- At afskaffe registreringsafgiften og reducere/omlægge ejerafgiften, således at den afspejler bilens værdi ('lejeværdi af egen bil').
- At reducere brændstofafgifterne, så de alene afspejler CO₂-udledningen (svarende til 1.200 kr. pr. ton CO₂)

Indledningsvist bemærkes det, at DI ikke ønsker at ændre bilbeskatningen før tidligst i 2025 i forbindelse med den planlagte evaluering af transportaftalen fra december 2020. Dette af respekt for branchen, der efter år med usikkerhed og afgiftsændringer nu har fået stabile rammevilkår i form af en aftale, der er indgået på baggrund af Eldrup-Kommissionens grundige arbejde.

Når det er sagt, er DI overordnet enig i Vismændenes anbefaling og har selv i en længere årrække arbejdet for en sådan om-lægning, hvor afgiftsbetalingen først og fremmest flyttes væk fra registreringsafgiften og ideelt set udelukkende pålægges bilforbruget (brændstofs- og kørselsafgifter) i nogen grad suppleret med ejerafgifter.

Én af de væsentlige fordele ved at afskaffe registreringsafgiften er det markante administrative besvær (og kontrolbehov), der fjernes, når bilens pris pr. værdi bliver irrelevant for skattens størrelse. DI kan derfor ikke støtte den anbefalede omlægning af ejerafgiften, men anbefaler i stedet, at ejerafgift fremover baseres på vægt og energieffektivitet (DI analyser viser i øvrigt, at disse er positivt korreleret med bilens nypris). Ejerafgiften kan dermed baseres på objektive (tekniske) oplysninger, der fremgår af bilens stamdata.

Ved at beskatte bilens vægt og energieffektivitet via ejerafgiften reduceres også i nogen grad kravet til detaljeringsniveauet i de påtænkte kørselsafgifter (idet disse således f.eks. ikke behøver at være differentieret efter bilens vægt). Det skal i denne forbindelse påtænkes, at en kommende kørselsafgift også skal kunne omfatte udenlandske bilister på gennemkørsel, og derfor

med fordel alene bør baseres på tid og sted for kørsel (frem for på bilens karakteristika). Ved at basere den løbende beskatning på bilens vægt og energieffektivitet (frem for på dens værdi) vil ejerafgifterne også i højere grad understøtte en hurtigere udskiftning af bilparken.

Af samme årsag kan DI heller ikke umiddelbart støtte den foreslåede nedsættelse af brændstofafgifterne, således at disse alene afspejler CO₂-udledningen. Som anført i analysen er der – ud over CO₂-udledning – både højere luftforurening og mere støj associeret med kørsel i konventionelle biler (modsat elbiler). Dette foreslår Vismændene adresseret via differentieret kørselsafgift, men jf. ovenstående vil DI af praktiske hensyn (f.eks. udenlandske bilister) anbefale, at dette håndteres via brændstofafgifterne (i tillæg til CO₂-udledningen).

Vismændenes beregninger viser, at de gennemsnitlige bilafgifter er ca. 13 pct. lavere end de eksterne omkostninger ved øget kørsel. Som Vismændene selv anfører, så er det et diametralt anderledes billede, end det, Vismændene selv tidligere har vist, nemlig at privatbilismen er markant overbeskattet (i størrelsesordenen 30-60 pct.). Dette skyldes at de marginale eksterne omkostninger forbundet med især trængsel og ulykker skønnes at være steget (hhv. fir- og tredoblet siden 2018, hvor Vismændene senest så på spørgsmålet).

Under alle omstændigheder så er det vigtigt at holde sig for øje, at en afgiftsomlægning i sig selv bør bidrage til at bringe bedre balance mellem afgiftsniveau og eksterne omkostninger. Det skyldes netop det faktum, at de nuværende afgifter kun i meget ringe grad adresserer eksternaliteterne. Hvis dette ændrer sig, så bør adfærdseffekterne få de eksterne marginale omkostninger til at falde.

Vismændene gør i deres rapport relativt lidt ud af de store udfordringer, der er forbundet med at komme fra det nuværende afgiftsregime til et afgiftsregime baseret på kørselsafgifter (herunder først og fremmest udfordringen forbundet med at afvikle registreringsafgiften). Vismændene italesætter selv udfordringen med kapitaltabet for eksisterende bilejere; men adresserer ikke det betydelige likviditetsdræn, som omlægningen vil give for statskassen (og som kun vil blive forværret af Vismændenes forslag om at kompensere bilejere for deres kapitaltab).

Kapitel II: Beskæftigelseseffekter af CO₂-afgifter

Vismændene analyserer beskæftigelseseffekter af at indføre CO₂-afgifter og beskriver, hvem der risikerer at blive ramt af de nye afgifter. Dette er et vigtigt fokus, når nye afgifter skal indføres.

Vismændene regner dog videre på deres resultater fra Miljø og Økonomi 2020, og ser på, hvilke arbejdspladser, der rammes, hvis man indfører en ensartet afgift (med fradrag for kvoteprisen) på 1.200 kr. De 1.200 var det dengang skønnede niveau for afgiften, hvis målet om 70 pct. reduktion skulle nås alene ved en afgift.

Som vismændene selv påpeger, byggede skønnet fra sidste år på en manko på 16 mio. ton CO₂. Denne manko er siden reduceret til 10 mio. ton, og der er vedtaget bindende mål for landbrugets reduktioner på yderligere 4,2-6,1 mio. ton. Dette burde (sammen med ændringer i prisen på nye teknologiske løsninger) få indflydelse på skønnet for den nødvendige afgift, hvilket vismændene anerkender, men vælger at se bort fra.

I sidste års beregninger fra Vismændene blev der taget udgangspunkt i en kvotepris i 2030 på 208 kr., hvilket er langt under halvdelen af det nuværende niveau på godt 550 kr. Og det ligger meget langt fra alle nuværende skøn for kvoteprisen i 2030, som ligger i intervallet 600-900 kr. Vismændenes beregninger bygger derfor på en alt for lav kvotepris og en alt for høj CO₂-afgift. Dermed regnes der med en meget stor afgift oven i kvoteprisen. Det er især denne merafgift i kvotesektoren, der driver lækagen fra industrien ekskl. fødevarerindustri.

Den manglende opdatering af skønnet for den nødvendige CO₂-afgift og den skønnede kvotepris betyder, at Vismændene kommer til at overvurdere beskæftigelseseffekterne ved at skulle nå 70 pct. målsætningen.

Der skal dog ikke herske tvivl om, at en væsentlig reduktion af udledningerne i landbruget vil føre til et væsentligt fald i landbrugsproduktionen og dermed et heraf afledt fald i fødevarerindustrien, der vil modtage færre landbrugsvarer til forarbejdning. Dette vil i særlig grad ramme personer med et relativt lavt kvalifikationsniveau i den vestlige del af Danmark, som påpeget i vismandsrapporten.

DI vil gerne opfordre Vismændene til at gentage beregningerne af beskæftigelseseffekter, dog med et opdateret skøn for kvote-prisen og et opdateret skøn for den nødvendige CO₂-afgift.

FORBRUGERRÅDET TÆNK

Beskatning af privatbilisme

Vi glæder os over, at formandsskabet

1. anbefaler indførelse af kørselsafgifter, som vil give et incitament til at begrænse kørselen der hvor generne er størst
2. påviser – i lighed med Eldrup-kommissionen - at den nuværende bilbeskatning målt pr. kørt kilometer er for lav, ift. hvis man ønsker at beskatningen skal modsvare omkostninger ved eksternaliteterne

Ad 1) Det anbefales at lave større pilotprojekter med kørselsafgift, hvilket vi støtter. Det påvises, at man med kørselsafgifter retter op på den nuværende skævhed, hvor bilejerskab på landet koster mere end de samfundsmæssige omkostninger, mens det i byerne koster mindre.

Ad 2) den nuværende bilbeskatning er for lav, endda selv om man kun medregner CO₂-udledning, ulykker, trængsel, luftforurening, støj og slitage af infrastruktur. Hertil kommer, at bilkørsel – modsat de aktive transportformer som cykling og gang - er en passiv transportform, som medvirker til mangel på motion og dermed til de meget store samfundsmæssige omkostninger ved, at gennemsnitsdanskere får for lidt motion – en omkostning som ikke er med i formandsskabets beregninger.

Formandsskabet foreslår at sænke registreringsafgiften drastisk, eller helt afskaffe den – det er uklart hvad der anbefales, da formandsskabet skriver begge dele i resuméet. Men analysen

tager ikke højde for det globale klima- og miljøaftryk ved produktion af biler. Havde man medregnet dette, ville det modsige formandsskabets forslag om afskaffelse af registreringsafgiften, idet dette vil øge bilsalget og salget af større biler. Formandsskabet erkender dog, at deres forslag vil føre til, at specielt den velstillede bybefolkning vil anskaffe sig større biler end i dag – men det bliver beskrevet som en gevinst, til trods for at det vil forøge ressourceforbruget og dermed de skader på det globale miljø, som er forbundet med udvinding af de pågældende råstoffer.

Det er interessant, at formandsskabets analyse påviser, at omlægning til kørselsafgift vil virke progressivt på den måde, at de mest velstillede får et velfærdstab og de mindst velstillede får en gevinst.

Registreringsafgiften er det stærkeste incitament til at få bilkøberne til at efterspørge de mindst ressourceforbrugende og belastende biler. Der vil også være et vist incitament i en kørselsafgift, hvis denne er differentieret efter bilens egenskaber. Men vi ved at mange købere ikke laver en beregning af livscyklusomkostninger, men reagerer mere på det umiddelbare prissignal, dvs. købsprisen. Formandsskabet antager derimod at bilkøberne handler rationelt og at deres valg afspejler den nytte de får gennem hele bilens levetid. Det ser vi ikke som en realistisk antagelse. Man risikerer, at de lavere bilpriser lokker bilkøbere til at købe store biler, som de faktisk ikke har råd til at køre i, og det vil skabe et stort pres på politikerne for at sænke satserne for kørselsafgiften.

Formandsskabet erkender da også, at afskaffelse af registreringsafgiften vil give problemer, idet brugtbilspriserne vil falde kraftigt. Det vil herudover medføre at folk, som har købt bil i årene lige op til indførelse af kørselsafgiften vil føle de bliver dobbeltbeskattet, idet de allerede har betalt den høje registreringsafgift og alligevel skal betale samme kørselsafgift som nye bilejere, som slipper for registreringsafgift. Det var dette, som S og SF opdagede op til valget i 2011, og som fik dem til at ændre deres forslag om kørselsafgift, så registreringsafgiften skulle afskaffes 5 år inden kørselsafgiften blev indført. Det ville så i stedet medføre et gigantisk provenutab for staten. I sidste ende opgav de så hele forslaget. Det er vigtigt at undgå at havne i samme blindgyde.

Derimod kan man uden problemer afskaffe den nuværende grønne ejerafgift, idet denne modsvarer kørselsafgiften ved at være knyttet til den løbende brug og omkostninger herved – og det påvirker ikke brugtbilsprisen.

Formandsskabet hævder, at den nuværende registreringsafgift medfører, at danskerne kører i ældre biler end andre. Det er imidlertid ikke korrekt. En tidligere nordisk undersøgelse viste, at bilparken i Danmark og Norge, som har relativt høj registreringsafgift, ikke er ældre end i Sverige og Finland, som har henholdsvis ingen og lav registreringsafgift.

Formandsskabet foreslår at fjerne subsidieringen af elbiler og erkender samtidig at dette vil sinke omstillingen til elbiler. Men de finder at denne omstilling er for dyr samfundsøkonomisk. De vil ganske vist også differentiere satsen i kørselsafgiften efter eksternaliteter – men ikke ligeså meget som de nuværende registrerings- og ejerafgifter. Men det er helt afgørende, at

kørselsafgiften differentieres tilstrækkeligt til at fastholde incitamentet til at skifte til elbil. Derimod støtter vi klart afskaffelse af de økonomiske fordele til plug-in hybrid biler, som ikke er klimamæssigt væsentlig bedre end benzin- og dieselmotorer.

Hvad angår de benzin- og dieseldrevne biler foreslår formandsskabet at hæve brændstofafgiften. Vi er enige i at dette vil være det mest effektive incitament til omstilling til elbiler – i samspil med udbygning af ladeinfrastruktur m.v. I første omgang kunne man øge dieselaugiften til tysk niveau. I dag køber mange, især førere af erhvervskøretøjer, diesel i Danmark pga. lavere beskatning end i Tyskland. Dette giver Danmark en betydelig ekstra belastning af vores CO₂-regnskab. Hvis dieselaugiften øges mere end til tysk niveau bør det følges af sociale kompensationer.

Formandsskabet undlader at se på befodringsfradrag, som ellers er udtryk for subsidiering af klimabelastende adfærd – i form af at bosætte sig langt væk fra sin arbejdsplads.

CO₂-afgift og beskæftigelse

Vi glæder os over formandsskabets beregning af at effekten af en generel CO₂-afgift på 1.200 kr. pr. ton CO₂eq på den samlede beskæftigelse er minimal. Der er nogle tilpasningsomkostninger, men det er over 9 år, så det vil det danske samfund kunne absorbere. Men formandsskabet finder, at de tabte job især erstattes med job i servicesektoren, og at de nye servicejob vil være fordelt jævnt udover landet, hvorfor der vil være et samlet minus i beskæftigelsen i Midt- og Vestjylland. Men formandsskabet mangler blik for de mange job, der vil skabes i kraft af den grønne omstilling i fremstillingssektoren. Mange af disse nye job vil netop komme i Midt- og Vestjylland, som ellers er blandt de områder, som mister mange "sorte" job pga. CO₂-afgiften. Herved overdriver formandsskabet den geografiske skævhed i beskæftigelsesændringen. Der er dog ingen tvivl om, at den grønne omstilling også kræver en stor indsats for efteruddannelse for at kunne fastholde beskæftigelsen – som formandsskabet også påpeger.

Der ses det største fald i beskæftigelsen i den animalske del af fødevarerindustrien – mejerier og slagterier. På primærproduktionssiden ses det største fald i beskæftigelsen i malkekvægsbedrifter – på 31-38%, mens det hos foderproducenter falder med 27-35% og hos svineproducenter beregnes til 19-29%. Men en stor del af dette fald kunne undgås ved at indføre et bundfradrag i udledningsafgiften for de særligt konkurrenceudsatte erhverv. Dette bundfradrag skal så modsvares af en produktafgift, som også Klimarådet har foreslået. Dette kunne neutralisere en stor del af lækageproblemet. Men dette har formandsskabet desværre ikke regnet på.

En produktafgift har den fordel, at den vil være ens for danskproducerede og importerede varer, og at den refunderes ved eksport ud af Danmark, så den ikke skader danske producenter på eksportmarkederne. Samtidig kan man opretholde CO₂-effekten. Hvis man derimod valgte kun at lægge en lav afgift på de 20 største udledere i industrien, ville man kun få en meget begrænset CO₂-effekt. Vi er klar over at der vil være modstand mod produktafgifter, med henvisning til fedt- og sukkerafgifterne og det administrative besvær der kan være forbundet med især sammensatte produkter, hvor de enkelte ingredienser skal have forskellig afgiftssats. Dette bør løses ved at fastsætte bagatelgrænser for de mindre ingredienser.

Desuden finder vi, at formandskabet mangler blik for de kompetencer og den kreativitet, som også findes i den danske fødevareresektor, og som kan anvendes til omstilling til mere plantebaseret produktion, også i de eksportorienterede erhverv.

Det er interessant at CO₂-udslippet fra industrien er så skævt fordelt som det er. I langt de fleste industrier udgør afgiftsbetalingen under 2% af omkostningerne. I den mest belastede branche, betonindustri og teglværker, udgør afgiftsbetalingen under 10% for 90% af virksomhederne. Det understreger at kombinationen af en høj afgift med en form for bundfradrag for de mest konkurrenceudsatte erhverv er en god model – frem for en lavere afgift. Formandskabet anbefaler, at et bundfradrag fastsættes individuelt for den enkelte virksomhed frem for som et branchegennemsnit. Men som nævnt vil en stor del af beskæftigelsesfaldet i disse brancher kunne undgås ved at kombinere bundfradraget med en produktafgift.

DANSK ENERGI

Der skal lyde en stor ros til formandskabet for endnu engang at tage to vigtige emner op, som er yderst relevante i forbindelse med den grønne omstilling. Ved at kaste lys på disse skabes det nødvendige grundlag til at starte en kollektiv debat. I den forbindelse vil Dansk Energi gerne opfordre formandskabet til at fastholde sit fokus fra seneste rapporter på, at niveauet på almindelige elafgift er for høj, og at det høje niveau ikke kan tilskrives den overordnede danske klimamål-sætning. En mere ensartet beskatning af CO₂e-udledninger, herunder en kraftig reduktion i den almindelig elafgift, vil både reducere skatteforvridningen og velfærdstabet ved at nå 70%-målet.

Det er oplagt at målrette afgifter mod negative eksternaliteter - Men det er uklart, om kørselsafgifter er realistiske inden 2030

I første kapitel vurderes de samfundsøkonomiske gevinster ved at omlægge den nuværende bilbeskatning, så den i stedet målrettes negative eksternaliteter, dvs. CO₂e, trængsel, støj og ulykker, mm. Beregninger viser, at en sådan omlægning vil være forbundet med store samfundsøkonomiske gevinster. Derfor anbefaler formandskabet at den nuværende bilbeskatning omlægges til kørselsafgifter, selvom omlægningen samtidig vurderes at være yderst kompleks.

Dansk Energi mener helt grundlæggende, at afgiftsinstrumenter skal spille en helt afgørende rolle i at sikre samfundsmæssig fordelagtig adfærd. Derfor støtter Dansk Energi principiel op om en afgiftsomlægning til kørselsafgifter målrettet negative eksternaliteter forbundet med selve bilkørslen. Vi er samtidigt meget enige med formandskabet i, at der er tale om en utrolig kompliceret øvelse. Som formandskabet selv peger på, er der ingen andre lande, som har erfaring med landsdækkende systemer til opkrævning af kørselsafgifter. Og grundlæggende vil der være tale om store investeringer i at udvikle og implementere et nyt nationalt afgiftssystem og betalingssystem. Eldrup-kommissionen kom, ikke overraskende, frem til, at dette vil være forbundet med betydelige projektmæssige risici. På samme tid er afgiftsomlægningen kompliceret på grund af det kapitaltab, som eksisterende bilejere vil opleve. Uden en direkte kompensation har vi utroligt svært at forestille os, en omlægning til kørselsafgifter ikke vil møde massiv folkelig modstand.

En samlet implementering af et nyt afgifts- og betalingssystem, inkl. en kompensationsmodel som sikrer eksisterende bilejere mod dobbeltbeskatning, må anses for at være en utrolig svær opgave. Derfor savner vi også en klarere stillingtagen fra formandskabets side om realismen i at implementere nationale kørselsafgifter inden 2030. Og vel at mærke i tilstrækkelig tid til, at de forventede adfærdseffekter blandt bilister kan nå at indtræffe.

Vi noterer os samtidig, at beregninger i kapitlet 1 viser at "tilskudsvejen" til 1 mio. elbiler i 2030 genererer et samfundsøkonomisk overskud. Dog væsentligt mindre end omlægningen kørselsafgifter kombineret med CO₂-afgifter. Hvis ikke den foreslået afgiftsomlægning reelt vurderes mulig at implementere inden 2030, og set i lyset af 70%-målet, bør formandskabets anbefaling derfor nuanceres til, at omstillingen af den individuelle transport frem mod 2030 sker via "tilskudsvejen", altså en afgiftsfritagelse af elbiler, og på længere sigt sker via en omlægning til kørselsafgifter.

Afgiftsniveau på brændstof bør ikke gå ned ift. nuværende niveau

Der tages udgangspunkt i en ensartet CO₂-afgift på 1.200 kr. pr. ton CO₂e. Dette niveau blev identificeret i den seneste rådsrapport fra 2020 som det nødvendige afgiftsniveau til at realisere 70%-målet via afgiftsvejen. Som Dansk Energi også påpegede i sin kommentar til daværende rapport, er dette afgiftsniveau i høj grad betinget af mængden af tilgængelige negative CO₂-reduktioner fra CCS i 2030. Da CCS indtil videre er en uprøvet teknologi i stor skala, vil der være betydelige risici forbundet med fastholde det forudsatte omkostningsniveau. Derudover er der også en generel usikkerhed om, hvorvidt der vil være tilstrækkelige grønne punktkilder i Danmark. Det vil derfor under alle omstændigheder kræve meget hurtig politiske stillingtagen og sikkerhed, hvis CO₂-fangst skal kunne levere i den forudsatte skala i 2030. Samtidigt viser seneste rådsrapport også, at niveauet for den ensartede CO₂-afgift være end del højere, hvis bestemte sektorer friholdes.

I første kapitel foreslår formandskabet, at de nuværende afgiftsniveauer på benzin og diesel til transport reduceres ved en afgiftsomlægning til en ensartet CO₂-afgift. Set i lyset af usikkerheden omkring det nødvendige CO₂-afgiftsniveau og omfang, mener Dansk Energi ikke, at det er hensigtsmæssigt at foreslå en nedsættelse af nuværende afgiftsniveauer på anvendelsen af fossile brændsler. Hvis bestemte sektorer friholdes fra en ensartet CO₂-afgift, vil det kræve et højere afgiftsniveau for de omfattede sektorer. Det vil betyde at de nuværende afgifter på benzin og diesel skal stige, ikke falde.

Vigtigt med fokus på tilpasningsomkostninger i forbindelse med den grønne omstilling

I andet kapitel vurderes hvilke arbejdspladser indenfor landbrug og industri, som kan forventes at være i fare ved indførelsen af en ensartet CO₂-afgift. Derudover ses der på de generelle forskydninger på arbejdsmarkedet. Beregninger i kapitlet peger på, at særligt beskæftigelsen i landbruget og fødevarerindustrien bør ventes at falde betydeligt, mens beskæftigelsen i serviceerhverv, ikke-forurenende industri og medicinalbranchen ventes at stige.

Der skal lyde en særlig ros til formandskabet for at sætte fokus på nogle af de tilpasningsomkostninger potentielt kan opstå i takt med den grønne omstilling. Det vil opstå flere forskellige former for tilpasningsomkostninger og afledte problemstillinger, hvis klimamål skal indfries. Hvis ikke disse identificeres og adresseret tidligt, kan det risikere at lede til store fordelingsmæssige

forskydninger. I værste fald kan det reducere den folkelige opbakning i en sådan grad, at vores fælles klimamål ikke kan nås i det tempo, som Klimaloven foreskriver. Derfor kan Dansk Energi kun opfordre til, at formandskabet vil fortsætte med at sætte fokus på tilpasningsomkostninger i forbindelse med den grønne omstilling.

Forskydninger i beskæftigelsen mod nye grønne erhverv undervurderes

Beregningerne i kapitlet baserer sig på data fra industrien i 2018 og landbruget i 2020 samt en forudsætning om, at erhvervsstrukturen i 2030 ligner den nuværende. Dermed tages der ikke højde for eventuelt dynamiske forandringer i erhvervsstrukturen, herunder muligheden for at der kan opstå nye højproduktive erhverv, som følge af den grønne omstilling. Eksempelvis indenfor Power-to-X.

Dansk Energi har tidligere peget på et betydeligt stigende behov for arbejdskraft i og omkring energisektoren frem mod 2030 til at levere den nødvendige grønne energi til at nå 70%-målet. Særligt faglært og ufaglært arbejdskraft ventes at blive mangelvare. Samtidig har Danmark flere komparative fordele, eksempelvis gode vindforhold, til at opbygge en stor dansk Power-to-X industri, som kan levere grønne brændsler og teknologi til verdensmarkedet. Her viser beregninger fra Dansk Energi, at en dansk Power-to-X industri i 2030 potentielt kan beskæftige op mod 35.000 nye fuldtidsstillinger i Danmark. Manglen på kvalificeret arbejdskraft kan dermed blive potentiel barriere for den grønne omstilling og nye erhvervspotentialer i Danmark.

Dansk Energi vil derfor afslutningsvis gerne opfordre formandskabet til i dets kommende arbejde at kigge nærmere på, hvordan potentielle flaskehalse på arbejdsmarkedet i forbindelse med den grønne omstilling kan identificeres og forebygges.

SÆRLIGT SAGKYNDIG JETTE BREDAHL JAKOBSEN

Rapporten er som vanlig velskrevet, og analyserne grundige. Og velafgrænsede. Hovedeffekterne der ses på er beskæftigelse, trafiktrængsel og –ulykker. Miljøeffekter fylder ikke meget i analyserne.

Kapitel I: Beskatning af privatbilisme

Der opstilles en ligevægtsmodel bestående af en bilvalgsmodel, en efterspørgselsmodel og en trængselsmodel til at modellere privatbilisme og dens eksternaliteter i 2030. Modellen er grundig og gennearbejdet, og den giver en god sammenstilling af de forskellige elementer, der påvirkes.

Modellen benyttes til at analysere en ændring i bilbeskatningen, således at denne udelukkende består af 1) kørselsafgifter, 2) brændstofafgifter, 3) en lejeværdi af egen bil. Størrelsen af 1) og 2) estimeres ud fra størrelsen af eksternaliteterne, mens argumentet for 3) er et hensyn til skateneutralitet. Sidstnævnte virker lidt pudsigt. En konsekvens af omlægningen er, at folk kører i større og nyere biler. Dette giver en nytte for den enkelte og er derved positivt, fordi man tager en national betragtning. Men det er værd at notere sig, at man herved ser bort fra miljøeffekter

ved produktionen af bilen (i udlandet). Hvis man indregnede sådanne miljøeffekter, ville det mest oplagt ske ved køb af bilen, og ville trække resultatet i den modsatte retning.

Modellen bygger på en række antagelser, hvoraf nogle virker mere rimelige end andre. Der er desværre ikke foretaget beregninger af hvor følsomme de kvantitative konklusioner er herfor. Det er især vigtigt fordi der er tale om en komplet beskatningsændring og en ligevægtsbetragtning og det er sandsynligt at man politisk kun vil adoptere dele af anbefalingerne. Jeg hæfter jeg mig særligt ved:

- 1) Bilvalgsmodellen baserer sig på gamle data, og mest bemærkelsesværdigt data uden elbiler. De korrigeres efterfølgende ved sammenligning med et norsk studie ud fra en formodning om, at dansk og norsk bilvalg er sammenligneligt. Det vil jeg nok stille spørgsmålstejn ved. Yderligere nævnes et nyere dansk studie (Abegaz mfl. 2020), som baserer sig på erklærede præferencer, men som ikke benyttes. Der gives ikke nogen forklaring for hvorfor, det ikke benyttes. Det havde været interessant at vide, hvor følsomme beregningerne ville være, om man havde benyttet den – eller om ikke andet set på elasticiteterne i den relativt til den benyttede. Ligeledes ville jeg gerne have set, at man havde præciseret hvilke parametre, der indgår i bilvalgsmodellen. Yderligere sker der pt en kraftig teknologisk udvikling. Det er sandsynligt at præferencerne ikke er konstante over tid.
- 2) Luftforureningsestimaterne inkluderer udelukkende helbredsomkostninger, ikke effekter på natur, (og heller ikke på f.eks. bygninger, her kender jeg dog ikke litteraturen godt nok til at vide om det er et stort problem). Det skal man helt om i et baggrundsnotat for at læse. Det er ærgerligt at det ikke gøres tydeligere i selve rapporten. Min formodning vil være, at det vil gøre de eksterne omkostninger større i landområder især, og derved mindske land-by-forskellene.

Modellen er en ligevægtsbetragtning, og der gøres nogle spæde overvejelser omkring indfasning. Det ville være interessant om der havde været tid til at gå mere i dybden her og lave en egentlig analyse. Men man kan selvsagt ikke nå alt i en analyse.

Resultaterne er tydeligt fremstillet, og det er interessant og relevant, at der både belyses indkomst og geografiske fordelingsmæssige konsekvenser.

En enkelt yderligere observation her er, at godt halvdelen af "borgerne" også er bilister. De 6,6 mia kr i gevinster tilfalder således også bilisterne – godt halvdelen. Sammenholdes dette med tabet for bilister (1,3 mia. kr), vinder også bilisterne netto. Dette er naturligvis en grov sammenstilling. Det havde været interessant om borgergevinsterne også var fordelt ud til bilisterne så man så på disses samlede gevinster.

En sidste overvejelse går på graden af differentierede afgifter. Om end det naturligvis er den økonomiske lærebogs grundsætning, at de skal afspejle eksternaliteterne, så forudsætter en adfærdsændring at bilisterne kan gennemskue, hvor og hvornår de så skal køre og ikke køre. Dvs. der skal være transparens, hvis man ønsker en adfærdsændring. Bliver det meget detaljeorienteret, og endda så detaljeorienteret at det ikke kan implementeres a priori, men først ex post (f.eks. i forhold til hvor mange andre biler der er netop den dag jeg kører på vejen), så

mistes en sådan transparens. Det kunne isoleret set, tale for simple tilgange hvor transparensen øges, men den fulde betaling for eksternaliteterne ikke nødvendigvis sker. Sådanne overvejelser havde været interessante at have med.

Kapitel II: Beskæftigelseeffekter af drivhusgasbeskatning

Kapitlet er en fin opfølgning på sidste års rapport, og meget policy relevant. Den er grundig og informativ. Analysen er afgrænset til at se på beskæftigelseeffekter af sidste års hovedanbefaling. Det gør, at de kommentarer, der var til forrige rapport, også gør sig gældende her. Der er ikke analyseret yderligere miljøeffekter, udelukkende beskæftigelseeffekter.

Et aspekt som analysen dog viser yderligere understreger er, at samtlige delsektorer i landbruget mister arbejdspladser. Det tilsiger, at der sker en ekstensivering i modellen. Konsekvensen heraf er et kapitaltab på jorden. Som alt andet lige gør mindre profitable aktiviteter mere attraktive, og også potentielt leder til billigere jord til andre ting (f.eks. hobby- og deltidslandbrug, natur, skov, byer). Man kan godt stille spørgsmålstejn ved, om det i den virkelige verden er det, vi vil se.

Yderligere ligger der naturligt en begrænsning i modellen i, at de aktiviteter (og derved typer af jobs) der findes i dag også er de aktiviteter der findes i fremtiden. Det er et område hvor der sker meget innovation pt. Så det er en mulighed at det vil ændre billedet. Det havde været interessant at se på, men ligger helt naturligt uden for analysen her.

SÆRLIGT SAGKYNDIG MOGENS FOSGERAU

Jeg vil koncentrere mine kommentarer om kapitlet om beskatning af privatbilisme.

Kapitlet viser, at der kan høstes store samfundsøkonomiske gevinster ved at tilpasse de bilrelaterede afgifter, således at de i højere grad afspejler de marginale eksterne omkostninger. Ud fra en principiel betragtning er det klart, at der vil være en samfundsøkonomisk gevinst ved en sådan omlægning. Kapitlet bidrager med udgangspunkt i en "hurtig og beskidt" model, der er egnet til at angive en realistisk størrelsesorden for de effekter der kan opnås. Konklusionen er overordnet, at en omlægning kan give meget store årlige gevinster i størrelsesordenen 20 mia. kr. Det er således velbegrunderet at anbefale en grundlæggende omlægning af bilafgifterne.

Det har været klart længe, at der er store gevinster at høste ved en omlægning af bilafgifterne. Der er med jævne mellemrum gennemført store udredninger, som har nået samme konklusion. Hvorfor har Danmark så ikke gennemført sådan en omlægning for længst? Der er flere mulige svar på det spørgsmål. Nogle mulige er følgende.

- En omlægning vil have store fordelingsmæssige effekter over mange dimensioner. Gevinsterne er mere diffuse, mens omkostningerne er meget synlige og konkrete. Så der vil være vindere og tabere og man vil formodentlig høre mest til de sidste. Måske kunne man frygte protester på niveau med de gule veste i Frankrig. Det er i høj grad selve kørselsafgiften, som giver omfordeling. Det vil således være oplagt at se en omlægning i sammenhæng med tiltag, som adresserer uønskede fordelingsmæssige effekter. Sådanne analyser er ikke foretaget i kapitlet.

- Det er politisk ømtåleligt at afskaffe progressionen som er indbygget i den værdibase-rede registreringsafgift. Man kan spørge, polemisk, om vi skal redde klimaet ved at give direktørerne rabat på Teslaer? Det kunne være relevant at undersøge potentielle omlægninger som bevarer et progressionselement i beskatningen.
- Generelt kan man overveje at undersøge potentielle omlægninger, som uden at være samfundsøkonomisk optimale, alligevel kan føre til en samfundsøkonomisk gevinst. Måske sådanne skridt på vejen har en større chance for faktisk at blive realiseret, end den store optimale omlægning.

Den undersøgte omlægning er en gigantisk skattereform, måske den største nogensinde? Der er således ganske store omkostninger forbundet med at skyde forkeret på konsekvenserne. Kapitlet omtaler pilotforsøg, som kan hjælpe i forhold til at afdække problemer i forbindelse med den konkrete implementering af et kørselsafgiftssystem og på nærmere at forstå de adfærdsmæssige konsekvenser af en kørselsafgift. Et pilotforsøg kan dog ikke hjælpe i forhold til effekten af en fjernelse af registreringsafgiften eller i forhold til de samlede effekter af omlægningen. Her har man mulighed for at tage tungere modelværktøjer i brug end i kapitlet, og man kan udnytte de seneste års udvikling i bilmarkedet, hvor der både har været markante afgiftsomlægninger og store forskydninger i bilsalget.

Den opstillede model for privatbilisme er omfattende og udmærker sig ved at rumme både et differentieret bilvalg og en geografisk differentieret efterspørgselsmodel med endogen trængsel. Modellen rummer dermed alle de væsentligste elementer af den undersøgte afgiftsomlægning. Den er således egnet til at give en overordnet vurdering af størrelsesordenen af de forventede effekter ved afgiftsomlægningen. På den anden side, er der stadig væsentlige mekanismer, som modellen ikke beskriver, så jeg vurderer, at den ikke vil være egnet til mere detaljerede analyser af konkrete afgiftsreformer. Mere specifikt:

- Bilvalget er simpel logitmodel, hvilket giver urealistisk substitution mellem biltyper. Det er et problem, fordi de relative priser påvirkes meget kraftigt af den undersøgte afgiftsreform. Det er nok specielt vigtigt i forhold til drivmiddel og bilstørrelse.
- Kobling af bilvalg til efterspørgselsmodel er ad hoc og fungerer via gennemsnit. Manglen på mikroøkonomisk konsistens indebærer en risiko for at den reagerer forkert på stød. Endvidere er det ikke muligt at tage højde for at forskellige biler har forskellige anvendelsesmønstre.
- Trængselsmodellen opfatter de 800.000 zonepar som uafhængige. Der er ses bort fra den interaktion, at trafik i et zonepar giver anledning til trængsel i alle andre zonepar, som benytter den samme del af vejnettet. Det er dermed ikke klart, at trængselsmodellen giver et retvisende billede af de marginale trængselsomkostninger. Det er problematisk, fordi beskatning af trængsel er et hovedelement i afgiftsomlægningen.

Omlægningen har store, men modsatrettede konsekvenser, således at der netto kun beregnes forholdsvis små ændringer i bilpark og kørselsomfang og en lille klimagevinst. Det er derfor naturligt at spørge til, hvor robuste modellens konklusioner er? Små ændringer i de store modsatrettede konsekvenser kan føre til store ændringer i nettovirkningerne. Regnestykket afhænger meget af, hvordan forbrugerne afvejer faste mod variable omkostninger. Det er påfaldende, at en sænkning af brændstofafgiften, samt bortfald af registreringsafgiften og dermed al dens

indbyggede differentiering til fordel for elbiler, i modellen kun giver anledning til et fald i andelen af elbiler på et par procentpoint. For at vurdere realismen i modellen kunne det være relevant at undersøge, hvor godt den er i stand til at forudsige den aktuelle stigning i salget af grønne biler?

Fremskrivningen til 2030 omfatter nogle særlige usikkerhedselementer. F.eks. er der i øjeblikket stor import af brugte "grønne" biler fra Tyskland, hvor de bliver solgt med tilskud for derefter at blive eksporteret til Danmark. De brugte grønne biler udgør en betragtelig del af den aktuelle stigning i antallet af grønne biler i Danmark, hvilket måske tyder på en ret stor prisfølsomhed.

En anden stor usikkerhed er den fremtidige afgiftsbehandling af plugin hybrider, hvor data nu viser, at de i praksis køres væsentlig mindre grønt, end hvad der ligger til grund for deres rabat i registreringsafgiften. Det aktuelle store salg af plugin hybrider tyder ligeledes på en ret stor prisfølsomhed.

Danmark bruger hvert år op mod 10 mia. kr. på investeringer i transportinfrastruktur. Heraf går en væsentlig del til udvidelser af vejnettet med henblik på at reducere trængsel. De samfundsøkonomiske konsekvenser af disse investeringer vil blive påvirket væsentligt, hvis den store afgiftsomlægning gennemføres, idet en differentieret kørselsafgift vil reducere trafikken mest, hvor trængslen er størst. I den sammenhæng kan man overveje direkte finansiering af infrastrukturen med brugerbetaling jævnfør litteraturen om selvfinansierende infrastruktur.

Mindre kommentarer:

- Modellen måler CO₂ effekter gennem bilvalg og kørselsomfang. Herved mangler effekt gennem brændstofforbrug pr. kilometer i en given bil. Denne effekt kan godt være betragtelig, idet kørestil med hensyn til acceleration og hastighed har stor betydning for det faktiske brændstofforbrug. Det er således muligt at CO₂ elasticiteten med hensyn til brændstofprisen er en del højere end kilometer-elasticiteten, jævnfør diskussionen af elasticiteter på side 47. Det er ikke uvæsentligt i forhold til en reform, som reducerer prisen på brændstof.
- Det nævnes som præmis for diskussion af afgiftsregulering af personbiler at parkeringsafgifter, tilskud til kollektiv transport mv. målrettes andre formål end at begrænse biltrafikens eksterne effekter. Det er langt fra tilfældet i udgangspunktet.
- Det havde været nyttigt i Tabel A at få oplyst de gennemsnitlige marginale eksterne trængselsomkostninger. Den øvre interval grænse på 15 kr. pr. kilometer er meget høj. Det ville være rart, om man kunne danne sig et indtryk af fordelingen af de beregnede trængselsomkostninger og realismen heri.
- De gennemsnitlige marginale eksterne trængselsomkostninger som udtrykt i tabel side 73 er overraskende lave i sammenligning med de transportøkonomiske enhedspriser.
- Grænsehandelsproblematikken bliver ofte nævnt i forbindelse med ændring af brændstofafgiften. Spørgsmålet er ikke behandlet i kapitlet. Det kan have væsentlig betydning for opgørelsen i forhold til Danmarks CO₂-emissionsmål.
- Efterspørgselsmodellen antager, at den geografiske fordeling af pendlingskørsel er konstant. Dette er nok mindre realistisk.

