

AF ANALYSECHEF OTTO BRØNS-PETERSEN | CEPOS |

Jeg er enig i hovedanbefalingen om, at en generel, ensartet klimaafgift bør være omdrejningspunktet for at opnå givne klimamålsætninger. En reduktion af drivhusgasudledningen med 70 pct. i 2030 kan mest omkostningseffektivt opnås gennem en gradvist stigende afgift på ultimativt alle udledninger omfattet af målet. Afgiftsredskabet er imidlertid kun omkostningseffektivt, hvis der ikke forekommer dobbeltregulering med anvendelse af andre redskaber – i form af subsidier og "command-and-control" – som regulerer de samme udledninger. Derfor er det vigtigt, at Klimarådets ønske til regeringen om en tilstrækkelig sandsynliggørelse af, at 2030-målet kan nås, samt om et højt delmål i 2025 ikke kommer til at svække effekten af eller gennemførelsen af en generel, ensartet afgift. Et højt 2025-mål og en binding til ikke-omkostningseffektive redskaber kan således blive en hindring for den grønne omstilling på længere sigt.

Der eksisterer allerede et omfattende officielt analysearbejde fra Afgifts- og tilskudsanalysen at basere en generel klimaafgift på. Udfordringerne består primært i at inddrage landbrugets udledninger (se nedenfor). Derfor er det betænkeligt, at udviklingsarbejdet forsinkes at endnu et udvalgsarbejde. Det er imidlertid vigtigt, at det ikke leder til valget af ikke-omkostningseffektive tiltag i mellemtiden. Jeg kan tilslutte mig Rådets anbefaling af, at regeringen fremlægger principper og afgiftsprofil allerede nu.

Jeg vil anbefale Klimarådet at opdatere sin afgiftsanalyse (2020), som den ifølge statusrapporten fortsat baserer sig på. Analysen er på en række punkter utilstrækkelig og misvisende.

- Det foreslåede bundfradrag i klimaafgiften modvirker de omkostningseffektive egenskaber og er ikke et hensigtsmæssigt redskab mod lækage. Modvirkning af lækage kræver grundlæggende et globalt frem for nationalt klimamål, og at den ensartede afgift korrigeres for lækage (for en uddybning, se (Brøns-Petersen 2020b)).
- Det er endvidere ikke korrekt, at realiseringen af 2030-målet ikke har fordelingspolitiske konsekvenser for lave indkomster. Det forhold, at fordelings effekterne selvsagt kan modvirkes af andre tiltag, som kunne gennemføres under alle omstændigheder, ændrer ikke konklusionen. Samtidig kan fokus på fordelingspolitiske mål modvirke det politiske mål om, at der kompenseres for klimapolitikens negative konsekvenser for dansk økonomi (se Brøns-Petersen 2020a). Det bør åbent erkendes, at klimapolitikken nødvendigvis må reducere mulighederne for at nå andre mål.
- Selv om opgørelsen (figur 4.3. p. 77) klart viser, at de eksisterende skyggepriser på drivhusgasser i Danmark er langt fra ensartede, underdriver den de reelle forskelle ved ikke at inkludere de CO₂-afhængige elementer i ejer- og registreringsafgifterne på personbiler. En opgørelse af skyggeprisen på personbilers udledninger bør desuden korrigeres for eksterne omkostninger, iblandingskrav og EU-krav til motorer. Ikke desto mindre viser statusrapporten, at skyggeprisen på benziner allerede overstiger den anbefalede klimaafgift. Rådet bør påpege, at overbeskatning lige så vel som underbeskatning har unødvendige samfundsøkonomiske omkostninger.

Jeg er enig i, at omkostningseffektiv udtagning af lavbundslande bør være en del af den grønne omstilling. Det bør integreres i en generel afgift, som også bør kunne håndtere negative udledninger fra bl.a. landbruget og CO₂-fangst med "negativ afgiftssats". Udover de tekniske udfordringer med at opgøre landbrugets samlede drivhusgasudledninger knytter der sig en særlig problemstilling til erhvervens evne til at absorbere en afgift. Den mest sandsynlige løsning er, at afgiften udformes som et kvotesystem for landbruget (Brøns-Petersen 2020b).

Samfundsøkonomiske konsekvensberegninger bør afspejle de bindinger, som klimapolitikken giver. Derfor er jeg enig i, at der bør anvendes en klimaomkostning svarende til det forventede marginale reduktionsomkostninger ved givne klimamål. Jeg har hidtil – lige som Klimarådet (2020) – lagt til grund, at 70 pct.-målet indebærer en omkostning på godt 1.500 kr./ton CO₂e (Brøns-Petersen 2019; 2020c). Det er dog afgørende, at samfundsøkonomiske beregninger også udarbejdes under forudsætning af de faktiske eksterne omkostninger – ellers vil arbitrære politiske mål per definition forekomme efficiente. En afgift på 1.500 kr. er betydeligt højere end litteraturens skøn over den samlede eksterne omkostning ved drivhusgasudledning (Brøns-Petersen 2020c).

Rapporten burde indeholde anbefalinger til EU's klimapolitik, Danmarks rolle og nødvendigheden af at integrere dansk klimapolitik i den europæiske. Det gælder ikke mindst i lyset af, at EU er i gang med at revidere sin politik med henblik på at skærpe det europæiske reduktionsmål til 55 pct. i 2030. EU's kvotesystem er det mest omkostningseffektive redskab i Europa, og en revision vil muliggøre en forbedring af bl.a. markedsstabiliseringsmekanismen.

Klimaloven åbner adgang for at nå en del af 70 pct.-målet gennem kvoteannullering. Denne mulighed bør belyses grundigt, herunder også som udmøntning af eventuelle delmål frem mod 2030.