

Udledning af drivhusgasser skal koste mere

Faktaark til Klimarådets rapport *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*

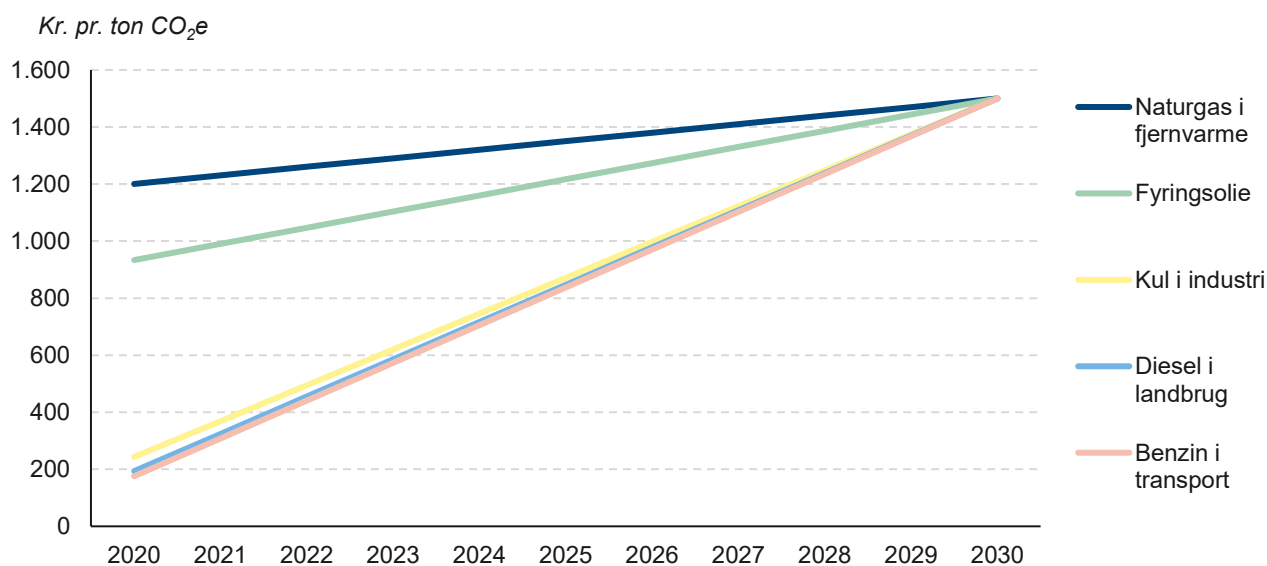
Marts 2020

Danmarks nye drivhusgasmål kræver en afgift på drivhusgasser. Skal Danmark reducere drivhusgasudledningen i 2030 med 70 pct. i forhold til 1990, er det nødvendigt med en betydelig omstilling af samfundet. I den proces er det naturligt, at dem der udleder mest også betaler mest for at opfylde det fælles mål. Og da målet handler om drivhusgasser, skal målet understøttes af en afgift på udledningen af netop disse gasser, som især omfatter CO₂, metan og lattergas.

En ensartet drivhusgasafgift skal sikre omkostningseffektiv opfyldelse af målet. I dag betales der vidt forskellige afgiftssatser i Danmark for adfærd, der udleder drivhusgasser, og det kan gøre det unødigt dyrt at opfylde målet. En ensartet afgift vil sikre, at de billigste reduktionstiltag vælges først på tværs af sektorer. Det bør ske ved at revidere det danske afgiftssystem, så de nuværende energiafgifter og CO₂-afgifter samles i én drivhusgasafgift.

Drivhusgasafgiften skal over tid op på et markant højere niveau end i dag. Det er nødvendigt, hvis vi skal gøre os håb om at opfylde et så markant mål som 70-procentsmålet. Klimarådets analyser peger på, at 1.500 kr. pr. ton CO₂e er et rimeligt bud. En sådan afgiftssats vil være en mangedobling af afgiften i flere sektorer.

Afgiften skal stige gradvist. Det vil give borgere og virksomheder tid til at vænne sig til, at udledning af drivhusgasser koster, og tid til at investere i grønne løsninger, der reducerer udledningerne. Klimarådet foreslår, at afgifterne i de forskellige sektorer og for forskellige udledningskilder stiger gradvist fra de nuværende satser til et fælles niveau i 2030 på fx 1.500 kr. pr. ton, som vist i figuren nedenfor.



Figur: Eksempler på afgiftsstigninger frem mod 2030 på udvalgte områder.

Benzin og diesel bør også blive dyrere. Det kan hjælpe med til at omstille transporten i retning af elbiler og andre CO₂-neutrale drivmidler. Der lægges allerede i dag betydelige afgifter på benzin og diesel, men de skal ud over klimaet også fungere som betaling for de øvrige gener, som vejtransport påfører det omgivende samfund i form af fx uheld og trængsel. Derfor er der belæg for yderligere afgiftsstigninger, og Klimarådets beregninger viser, at benzinprisen ved standarden skal stige med over 4 kr. pr. liter, hvis drivhusafgiften i 2030 når 1.500 kr. pr. ton CO₂e.

International konkurrence kan give fradrag i afgiften. Mange brancher frygter med god grund, at højere afgifter blot vil flytte produktion og dermed udledninger til udlandet, uden at det hjælper det globale klima. Derfor anbefaler Klimarådet, at disse brancher gives et fradrag i afgiften, så risikoen for at produktionen flytter uden for landets grænser mindskes. I stedet bør en del af afgiften flyttes over på forbruget af den konkrete branches produkter, så der betales afgift uanset om varen kommer fra Danmark eller udlandet. Det kan fx gælde for cement og oksekød.

Landbrugets drivhusgasudledninger skal også omfattes af afgiftsmodellen. Men landbruget er en særlig branche, da det i dag ikke er muligt at måle udledningen fra den enkelte landbrugsbedrift. Derfor skal der udvikles retvisende klimaregnskaber på bedriftsniveau, før landbruget kan indgå i modellen med afgifter og fradrag på linje med øvrige erhverv. Klimarådet opfordrer til, at udviklingen af regnskaberne prioriteres, men også at landbruget på kort sigt reguleres på anden vis gennem krav, normer, tilskud eller mere simple afgiftsmodeller, så den grønne omstilling af dansk landbrug ikke udskydes.