

## Klimaplan hviler på uklare principper, men mange gode enkeltforslag

- Klimaudfordringerne er betydelige, og der er på verdensplan brug for omfattende tiltag. Danmark bør som et velhavende land aktivt arbejde for klimaforbedringer og have ambitiøse mål i klimapolitikken. Men samtidig er det afgørende at indsatsen er omkostningseffektiv og logisk – ellers vil klimapolitikken gradvist miste opbakning.
- Klimaplanen indeholder et nationalt dansk mål for udledningen af drivhusgasser, der også inkluderer de kvoteomfattede sektorer. Dette medfører i samspil med EU's kvotemarked en logisk brist i den danske klimapolitik og betyder, at omkostningerne ved at nå klimamålene kan blive højere end nødvendigt. Da vi i kraft af kvotesystemet har mål for de kvoteomfattede sektorer på EU-plan, bør særskilte nationale danske mål kun omfatte ikke-kvotesektorerne.
- Det fremhæves i klimaplanen, at tiltagene skal være omkostningseffektive, og udarbejdelsen af et omfattende virkemiddelkatalog understøtter dette. Det er særdeles positivt og peger i retning af reduktioner i landbruget.
- Transporten udleder en betydelig mængde CO<sub>2</sub>, men er også i dag pålagt høje afgifter. Det betyder, at CO<sub>2</sub>-reduktioner inden for transport kan være dyre, og det er derfor hensigtsmæssigt, at der ikke i første omgang lægges op til yderligere afgiftsforhøjelser for transport. Det er imidlertid uheldigt, hvis klimaplanen kommer til at blokere for en afgiftsoplægning til roadpricing, der kan være et effektivt middel til at løse trængselsproblemer og andre trafikale gener, som fx lokal forurening.

Med kvotemarkedet sikres, at den europæiske udledning fra de kvoteomfattede sektorer fastholdes på det niveau, man har kunnet blive enige om i EU, og samtidig til de lavest mulige omkostninger. Kvoteområdet trænger til et grundigt serviceeftersyn, da kvoteprisen i dag er bekymrende lav, men er som udgangspunkt et godt instrument. Hvis en klimavenlig nation som Danmark ønsker lavere udledning på europæisk plan, så kræver det at vi kan overtale andre lande til at reducere antallet af kvoter – eller at vi selv køber flere kvoter og destruerer dem.

Med fælles europæisk kvotemarked har Danmark overladt denne del af klimapolitikken til EU, hvilket er hensigtsmæssigt. Det betyder imidlertid også at særskilte danske tiltag, fx støtte til solceller eller bygning af vindmøller ikke giver lavere CO<sub>2</sub>-udledning i EU som helhed. Udleder vi mindre vil kvoteprisen falde, og andre lande vil derfor udlede mere.

Tilbage er så den del af udledningen af drivhusgasser, der ikke er omfattet af kvotemarkedet. Det drejer sig især om transport, landbrug og bygninger. Her gælder det for Danmark som klimavenlig nation om at opfylde sine klimaambitioner så omkostningseffektivt som muligt.

En national målsætning for ikke-kvotesektorerne, som vi har haft hidtil, giver derfor god mening, givet at der pt. ikke er opbakning i EU til at udbrede kvotemarkedet til flere sektorer.

Men en national målsætning, der også omfatter kvotesektorerne betyder, at de danske klimaambitioner samlet set ikke nås til de lavest mulige omkostninger. Omkostningseffektivitet opnås, hvis skyggeprisen, dvs. omkostningen ved at reducere udledningen med én ekstra enhed, er den samme i de kvoteomfattede og ikke kvoteomfattede sektorer (skyggeprisbegrebet er forklaret i virkemiddelkataloget).

Men med et samlet nationalt klimamål kommer det til at fungere modsat: En lav kvotepris betyder en lav skyggepris og dermed høj udledning fra de danske kvotesektorer. Det vil – med et nationalt mål – stramme kravene til ikke-kvotesektorerne, hvilket betyder en *høj* skyggepris for disse sektorer.

Med en national målsætning for alle sektorerne fremfor kun for ikke-kvotesektorerne er det således sandsynligt, at udledningen af drivhusgasser fra Danmark ikke kommer til at ske omkostningseffektivt.

Virkemiddelkataloget peger på en række virkemidler, og oplister dem efter omkostningseffektivt. Enkelte virkemidler giver en samfundsøkonomisk gevinst, men langt de fleste betyder en økonomisk omkostning som i sidste ende betales af danske husholdninger. Det gør selvfølgelig ikke en indsats for et forbedret klima til en dårlig idé, da der opnås en gevinst i form af en lavere udledning af drivhusgasser. Men det understreger nødvendigheden af omkostningseffektivitet. Det er således de mest omkostningseffektive tiltag, der bør gennemføres uanset om den direkte effekt af tiltaget i første omgang rammer erhvervslivet.

Danmark befinder sig stadig i en lavkonjunktur. Indfasningen af tiltag, der i første omgang belaster erhvervslivet bør derfor afstemmes i forhold til konjunktursituationen og indfases langsomt.

Landbruget har hidtil i vidt omfang været undtaget fra at skulle reducere udledningen af drivhusgasser. Det betyder, at der ligger nogle billige reduktionsmuligheder i landbruget, som der er grundlag for at arbejde videre med.

Transportsektoren er allerede i dag belastet af relativt høje afgifter, hvilket gør afgiftsforhøjelser dyre. Dette understøttes af beregningerne i virkemiddelkataloget. Der er derfor ikke grundlag for at hæve transportafgifterne med henblik på at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen.

En omlægning af transportafgifterne kan imidlertid være hensigtsmæssig af hensyn til den stigende trængsel og andre lokale gener fra trafikken. Formentlig vil et afgiftssystem, hvor roadpricing er et centralt element, være svaret på de trafikale udfordringer. Det vil være uheldigt, hvis klimaplanen kommer til at blokere for sådanne tiltag, der kan være hensigtsmæssige af andre årsager.

Udarbejdelsen af virkemiddelkataloget er en nødvendighed for at prioritere i klimapolitikken, men der kan også være usikkerheder i vurderingen af tiltagene. For at sikre, at tiltagene også i praksis implementeres omkostningseffektivt bør økonomiske styringsinstrumenter, såsom ensartede afgifter på klimagasser, anvendes i videst muligt omfang. Særligt på landbrugsområdet kan en mere direkte regulering i form af påbud dog i en del tilfælde være mere effektiv.

**Kontakt:***Cheføkonom*

Jens Hauch

[jeh@kraka.org](mailto:jeh@kraka.org)

+45 31407715