

Sofies grønne skifte – episode 5

Tekstversjon av podkasten Sofies grønne skifte, episode 5: Klimaavgifter: En dyrere, men grønnere hverdag.

Med programleder Sofie Frøysaa og økonom og forsker Katinka Holtmark

[Intromusikk]

[Sofie] Thor Håkon var ikke veldig overbevist om at vi har de nødvendige verktøyene for å få til denne omstillingen. Men hva med avgifter og subsidier? Det skal vi snakke med Katinka Holtmark om nå. Hun er forsker på økonomisk institutt ved Universitetet i Oslo.

[Sofie] Hva er det med måten vi lever på i dag som ikke går lenger? Hvordan må vi endre oss?

[Katinka] Jeg tror noe av utfordringen er at det er veldig mange ting vi skal endre på. Vi skal gjøre veldig mange små og store endringer. Og de endringene skal skje overalt i samfunnet, i kommunene, bedriftene, i familiene, husholdningene. Måten vi transporterer på, hvor mye vi transporterer, hvor mye vi forbruker, hva vi forbruker, hva vi spiser. Så vi trenger politiske virkemidler som gjør at vi gjør alle de små endringene, og store, for så vidt. Da nytter det på en måte ikke å lete etter én løsning. Vi trenger elbil, vi trenger elektrifisering. Vi trenger de to tingene også, men vi trenger også veldig mye mer. Så vi trenger politiske virkemidler som får i gang alle de små og store endringene.

[Sofie] Hva er et slikt virkemiddel?

[Katinka] Nei, av de økonomiske virkemidlene, jeg tror det er mange ting som får i gang endringer. Noe av det viktige er for eksempel hva vi forventer om fremtiden. Hvilke signaler politikerne gir oss, hva de sier om hvordan verden, og økonomien vår, og samfunnet, og næringslivet skal se ut om 10 år, om 20 år, om 30 år. Men i dag, her og nå, så er det å gjøre det dyrt og forurense seg, tror jeg er noe av det som er aller viktigst nettopp for å få i gang alle de endringene. For det er et virkemiddel som dytter alle i retningen, gir alle et insentiv. Alle bedrifter vil tjene mer penger eller få lavere kostnader hvis de vrir seg mot det klimavennlige, hvis det er dyrt å bidra til klimautslipp. Men virkemiddelet er samtidig sånn at det lar det være opp til hver enkelt bedrift, hver enkel husholdning, hvert enkelt individ, akkurat hvordan de gjør det. Om de gjør det, ikke sant, i mitt liv, når jeg skal redusere mine utslipp fra transport, så kan jeg gjøre det på 100 forskjellige måter. Det er lett å tenke at jeg må bytte til en elbil, men det er veldig mange andre ting jeg kan gjøre. Jeg kan flytte nærmere jobben, jeg kan sykle selvfølgelig, jeg kan ta kollektivtransport, jeg kan få barna mine til å sitte på med noen andre til fotballtreningen. Det er veldig mange sånne små tilpasninger, og det en klimaavgift gjør, eller det en pris på utslipp gjør, er å si til meg at du må gjøre disse endringene, men det er opp til deg hvordan akkurat du gjør det, og det vil være forskjellig for hver enkelt av oss. Når vi skal gjøre alle de små og store endringene, så kommer det etter å koste oss noe, vi kommer til å kjenne det, men hvor stor den kostnaden blir, avhengig av om hver enkelt av oss får lov til å gjøre det på den måten som har lavest kostnader for oss. Da blir også kostnaden for samfunnet lav, hvis jeg får lov til å finne mine løsninger, du får lov til å finne dine, denne bedriften får finne disse, denne bedriften får finne disse, og så videre. Og det er det klimaavgifter gjør, dytter oss i den retningen, men sier ikke hvordan.

[Sofie] Og da skal det lønne seg, og gjøre det klimavennelig.

[Katinka] Ja, så det er en pris på utslipp her, det er to hovedvirkemidler som gjør det dyrt å bidra til klimautslipp, det er karbonavgift, CO2-avgift, som vi har i Norge, på mange utslipp, som bare sier at hver gang du bidrar til ett tonn med utslipp, så må du betale en sum 400 000, 2000 kroner, noe sånt. Eller så er det andre måter, for eksempel gjennom at vi deltar i kvotesamarbeid i Europa, som i praksis har den samme effekten på en del av utslippene i Norge. Men det gjør det dyrt å slippe ut, og dermed også mindre dyrt, mer lønnsomt, å gjøre de grønne valgene.

[Sofie] Men har vi et avgiftssystem i dag som er nok til at vi når klimamålene?

[Katinka] Nei, tror jeg svarer på det. Men vi har et avgiftssystem som er i verdensklasse, når det gjelder å prise klimautslipp. Så det er ikke sånn at vi ikke gjør dette i det hele tatt. Men vi gjør det ikke i hele økonomien. Det er deler av utslippene økonomien som ikke er dekket av hverken CO2-avgift eller deltakelse i kvotemarkedet. Og så er det litt variasjon i hvor høy klimaavgiften er. Og så er den etter alt sannsynlig alt for lav, eller for lav nå, for at vi skal nå de målene politikerne har satt seg. Men det vil jo endre seg hvis vi greier å gjøre det som hvert fall mange av politikerne våre sier, som er at vi skal få høyere pris over tid.

[Sofie] Hvorfor er det ikke sånn? Altså, hvorfor er det ikke godt nok?

[Katinka] Det er vanskelig for folk å godta at veldig mange ting skal koste mer. Og så tror jeg kanskje det har vært en utvei for politikerne å tenke at vi må heller finne en måte vi kan bruke penger på ved statsbudsjettet, som gjør livet lettere for folk, i stedet for vanskeligere. Gjør det i grønne ting, altså bruke gulrøtter i stedet for pisk. Men jeg tror noe av problemet er nettopp at ved å bruke gulrøtter, subsidier, elbilsubsidier, eller subsidier til fornybar energi, nå mener jeg ikke at vi ikke skal bruke de i virkemyndigheten, men ved å bare bruke de, så gjør vi noen få av de hundrevis av løsningene jeg snakket om i stedet, mer attraktive. Det er bra, men det vi trenger er jo nettopp at alle kan velge sine løsninger, og at det blir mer attraktivt å gjøre alle de grønne tingene. Og andre siden av det er også at vi trenger massevis av nye løsninger som vi i dag ikke vet om. Og det er alt fra store nye teknologier, karbonfangst og lagring, batterier og hydrogen. Men også bildelingsløsninger, logistikk-løsninger, nye ideer for hvordan vi kan lage god matproduksjon. Vi trenger masse forskjellige nye ideer, nye teknologier, nye tanker, og da trenger vi at veldig mange bruker kreftene sine på å utvikle de nye ideene. For at folk, for eksempel en eller annen nyutdannet ingeniør på NTNU, skal ha lyst til å bruke tiden sin på å lage en startup som lager en grønn teknologi, i stedet for å begynne å jobbe et etablert oljeselskap, for eksempel, så må det være lønnsomt. Måten det blir lønnsomt på er at mange etterspør de nye tingene. At den ingeniøren vet at om ti år blir det veldig dyrt å gjøre tingene som skaper store klimautslipp. Da vil folk være villige til å betale mye for mye nye løsninger. Ok, da setter jeg vel med det i stedet. Så også på det området er klimaavgifter veldig viktige, fordi vi kan ikke alltid nå de tingene med subsidier, for vi vet ikke hva de er, vi vet ikke hvem det er, vi vet ikke hva de grønne løsningene er. Det er veldig vanskelig å pinpointe. Vi trenger å gjøre det dyrt å forurense seg for å øke etterspørselen til alle de nye grønne løsningene.

[Sofie] Og gjøre det mer attraktivt da. Før vi går videre i praten om økonomisk omstilling med Katinka Holtsmark, så tror jeg vi kjapt skal få definert noen ord og begreper for oss som ikke nødvendigvis har økonomi som fagfelt. Subsidier?

[Katinka] Jeg tror det er veldig mange ting som ligger innen subsidier. Jeg tenker sånn at i grovt sett kan man dele økonomiske virkemidlene inni avgifter, eller det å prise utslipp, og ulike typer subsidier. I subsidier ligger støtte til universitetene, for eksempel, til forskning, det helt grunnleggende for å utvikle ny kunnskap. Og så over i mer støtte til innovasjon i bedrifter, den typen teknologistøtte. Men så har vi også i Norge en del typer subsidier som ikke er rettet mot grønn

teknologiutvikling egentlig direkte, men som er rettet mot økt forbruk av eller det å trekke folk over på de grønne løsningene, for eksempel subsidier til elbiler. Så det er noe som man på en eller annen måte får litt penger fra myndighetene for å gjøre grønne valg på en eller annen måte.

[Sofie] Avgifter?

[Katinka] Avgifter er det motsatte, ikke sant? Det er å gjøre det dyrere og gjøre de tingene som forurenser, som bidrar til klimautslipp hvis det er klima det er rettet mot.

[Sofie] Karbonpris?

[Katinka] En karbonpris er et virkemiddel som gjør at du betaler en pris når du bidrar til utslipp av klimagasser, så for eksempel en klimaavgift.

[Sofie] CO2-avgifter?

[Katinka] CO2-avgifter er denne avgiften vi har på en betydelig andel av utslippene i norsk økonomi, for eksempel på utslipp fra bensin, som vi betaler når vi kjøper bensin, som er der for å gjøre klimautslipp dyrere.

[Sofie] Sånn, var ikke så vanskelig det vel? Tilbake til intervjuet. Hva er best? Å belønne de som tar grønne valg, eller straffe de som forurenser?

[Katinka] Jeg tror det er noen grunner til at vi trenger begge deler i stort i økonomien. På en del områder er det viktig å belønne de som tar grønne valg, men for at vi skal få til alle de endringene vi må gjøre, så nytter de ikke å prøve å belønne alle de tingene. Det er veldig vanskelig å belønne folk for å ikke kjøre til hytta. Det er også noe av det vi trenger at de gjør, eller ikke ta den ferieturen. Da må man eventuelt belønne dem for å kjøre med el-fly, og det er vanskelig. Så for å få til alle endringene, så må vi prise utslipp, og så gjør det dyrere å ha høyere klimaavgifter. Det er også viktig å huske på at det å belønne, det koster penger for staten, for fellesskapet. De pengene må vi ta fra etter eller annet sted. Det er selvfølgelig umulig å se hvilken kreftbehandling vi ikke fikk gitt, eller hvem som ikke fikk en ekstra lærer. Men det er noen et sted i fellesskapet som betaler for det, mens klimaavgifter på den andre siden trekker penger inn til myndighetene, som gjør at vi for eksempel kan redusere skatt på inntekt, eller gjøre andre ting som gjør at folk får det lettere økonomisk.

[Sofie] Mitt inntrykk er at mange forbinder klimaavgifter med straff og tvang. Er det sånn, eller vil folk faktisk ha disse avgiftene?

[Katinka] Jeg tenker det ene kanskje ikke utelukker det andre der. Det er jo straff og tvang. Det er en måte for myndighetene å tvinge oss til å redusere utslippene våre. Det er mindre straff og tvang enn å tvinge alle til å gjøre det på samme måte, ved å si at alle må, fra nå er det er forbudt å kjøre denne typen bil for eksempel. Det er klart at det er en straff og tvang i det, men jeg tror vi må, vi skjønner, de aller fleste av oss, skjønner at denne omstillingen skjer ikke helt av seg selv. Og over tid vil det komme nye løsninger, nettopp ved at vi gjennomfører dette dyttet i retning av at vi alle ser det som at det er de nye løsningene. Vil de nye løsningene etter hvert komme, da vil det bli mye enklere å forholde seg til.

[Sofie] Er det sånn at vi bare kan justere litt, eller trenger vi en mer omfattende reform?

[Katinka] Det er åpenbart at vi trenger ganske store endringer i økonomien. Vi kan ikke slippe ut, vi kan ikke transportere oss på den måten globalt som vi gjør nå. Og så kommer det an på teknologiutviklingen hvor store velferdseffekter dette vil få for oss. Men det er klart at der vi står i verden i dag, hvor vi skal kutte store utslipp på veldig kort tid, så er det store endringer som må

gjøres. Men det betyr både at det er store endringer, men også at det er veldig mange endringer. Og det trenger ikke være verre enn å få mange endringer, det trenger ikke være verre enn å få endringer. Tvert imot, det kan være sånn at nettopp det at vi tillater oss å gjøre alle de små endringene, kan gjøre at vi får en lettere vei mot lavere utslipp enn det å tvinge alle inn i noen få løsninger.

[Sofie] Det er litt som hvis du skal rydde huset, så er det bedre å bare rydde litt og litt hele tiden, i stedet for å vente til det er helt bomba, og så må du rydde alt.

[Katinka] Det er klart. Så det er også et tidsaspekt ved det. Det er klart at det vil være enklere å gjøre utslippskuttene jo tidligere vi starter.

[Sofie] Hvordan bør vi bruke klimaavgifter i omstillingen av Norge, tenker du?

[Katinka] Vi skal bruke det på den måten at vi gjør det dyrere å bidra til klimautslipp, slik at alle ser sammen etter nye løsninger, på den ene siden, og på den andre siden, og redusere utslippene sine. Men også at vi gjør det mer attraktivt å investere både stor kapital fra store aktører i næringslivet i Norge og internasjonalt, men også for hver enkelt ingeniør og smarte hode som har lyst til å bruke tiden sin på å finne nye grønne løsninger, gjør det mer attraktivt, mer lønnsomt for dem å investere i de nye grønne løsningene. Så vi bruker klimaavgifter for å få utslippene ned nå, men også for å få de nye teknologiene og nye løsningene opp.

[Sofie] Hvilke konsekvenser vil det få for vanlige folk?

[Katinka] Hvis vi øker klimaavgiften i dag, så vil det slå inn i transportsektoren, det vil gjøre det dyrere å kjøre bil, det vil gjøre det dyrere å forbruke mye, veldig mye av forbruket vårt det krever transport, det krever lang eller kort, men det krever ulike former for klimautslipp både i produksjonen og transporten. Det vil gjøre det dyrere å spise kjøtt og de tingene som har større klimagassutslipp knyttet til seg. Men det vil slå inn overalt i økonomien vår, også i privatøkonomien, men samtidig vil de skatteinntektene som staten får hvis vi hadde mye høyere klimaavgifter, kunne brukes for eksempel til å redusere inntektsskatten. Da kunne man få en situasjon hvor for veldig mange, så vil ikke økonomien endre seg noe i det hele tatt. De som slipper ut veldig mye vil få mye dårligere økonomi. De som slipper ut veldig lite, som typisk er de nederste i inntektsfordelingen, de vil kunne komme godt ut av denne endringen, men alle får samtidig et insentiv til å redusere utslippene sine.

[Sofie] Du er diktator for en dag. Hva hadde du gjort aller først?

[Katinka] Ikke så overraskende etter denne praten her, så hadde jeg økt klimaavgiftene. Hvis det var klimautslippene, jeg legger ut som et premiss her om at det er for å redusere klimautslippene, og samtidig kompensert ved å redusere andre skatter, sånn at vi alle fikk et insentiv til å redusere utslippene våre, uten at det gikk alt for hardt utover økonomien vår.

[Sofie] Dette må jo bli rettferdig. Hvordan sikrer vi at det ikke bare er de rikeste som har råd til å få hverdagen til å gå opp?

[Katinka] Det gjør vi ved å gjøre utslipp dyrt. Det vil slå hardt inn i mange sine lommebøker som er lavt i inntektsfordelingen, fordi de lommebøkene er små fra før. Men det vil, sånn i størrelse, av hvor mye man må betale, slå mye hardere ut for de høyeste i inntektsfordelingen. Hvis man bruker de pengene på en god, rettferdig måte, over statsbudsjettet, for eksempel ved å redusere inntektsskatten, kanskje mest for de med laveste inntekter, så kan man få til veldig mye omstilling uten at det skjer på en veldig urettferdig måte.

[Sofie] Så det blir proporsjonalt, da?

[Katinka] Ja.

[Sofie] Etter å ha snakket med en del gjester i studio her, så frykte jeg både at det grønne skiftet blir vondt og vondere enn vi tror. Hva tenker Katinka om det?

[Katinka] Jeg synes det er vanskelig å vite om det blir vondere enn vi tror, eller hva folk tror, men jeg tror det som er viktig er at det er vi skal gjennom en stor omstilling. Det betyr mye for lommebøkene til mange av oss, som vi nå allerede har snakket mye om. Da er det viktig at vi bruker de virkemidlene som gjør at det blir minst mulig vondt. Det tror jeg er viktig både for at det skal bli minst mulig vondt, men også for at folk skal bli med på omstillingen. Samtidig er det et aspekt ved det som vi ikke har snakket om så langt, det er jo at når økonomien skal omstilles, så er det en del som skal endre arbeidsplass, en del som skal gå fra å jobbe et sted til å jobbe et annet sted. Den omstillingen må vi også gjennom, for dem vil vi gjøre vondt på en helt annen måte. Da er det kjempeviktig at vi har sosiale forsikringsordninger som treffer de gruppene godt, som gjør at det å miste jobben ikke er en katastrofe, i hvert fall økonomisk. Så tror jeg det er viktig at vi ser at vi må møte det på den måten, ikke gjennom å forhindre omstilling.

[Sofie] Tenker du at det er underkommunisert, dette med at det kommer til å gjøre litt vondt?

[Katinka] Det kan godt hende det er underkommunisert, og så er det samtidig kanskje også underkommunisert at det er en omstilling som ikke skal pågå for alltid. Vi må slutte med en del ting, og så skal det komme nye løsninger, så skal vi få nye måter å gjøre de tingene på. Men for at de nye teknologiene, nye tingene skal komme opp, så tror jeg det er nødvendig at vi først stopper å gjøre de forurensende tingene. Jeg tror det er et drømmescenario at vi skal kunne vente på at alle de nye teknologiene ligger på bordet. Men hvis vi tør å stoppe med de tingene, og vente på at de nye teknologiene kommer, så vil vi komme over i en ny økonomi som ikke er dårligere. Jeg er ikke redd for at mine barn skal få et dårligere liv, fordi vi omstiller oss på en nødvendig måte.

[Sofie] Kanskje tvert imot?

[Katinka] Kanskje tvert imot, ja.

[Sofie] Det blir litt hyggeligere her på denne kloden, får vi håpe. Hvordan skal dagens 20-åringer forholde seg til denne ukjente veien? Bør de være bekymret?

[Katinka] Det er et veldig personlig svar, men jeg tenker at bekymring er en veldig lite konstruktiv måte å møte utfordringer på, helt generelt. Så jeg tenker at dagens 20-åringer må engasjere seg politisk. De må jobbe på for de løsningene som de har tro på, i stedet for å bekymre seg.

[Sofie] Det var et godt svar. Men du er ikke redd?

[Katinka] Jeg er ikke redd for verken omstillingen, eller at vi ikke skal få det til. Jeg tror vi kommer nærmere og nærmere, men det er klart at vi må gjøre mye mer enn det vi har gjort til nå.

[Sofie] Da lurer jeg på, tror du at vi egentlig vil, sånn innerst inne, betale en høyere pris for å endre oss? Har vi det i oss?

[Katinka] Jeg håper det. Og jeg tror også det, og jeg tror mange av de tingene vi skal gjennom, mange av de endringene vi skal gjøre, det vil være litt sånn som vi som husker det, tenker på røykeloven. Det føles helt absurd når det kommer, og veldig mange blir utrolig ... men så tenker vi tilbake på det, om 30 år tenker jeg at vi kommer til å se tilbake på Oslo sentrum, og tenke «tenk at byen var full av biler. Det er absurd» og ha en mye bedre by på så mange måter.

[Sofie] Allerede føles det litt fjernt, steder som nå har blitt bilfritt. Rart å tenke på at der var det biler, og nå er det absurd å tenke på røyke, altså at vi røyker inne på fly og sånn.

[Katinka] Ikke sant? Så forhåpentligvis er det noe av det samme som kommer til å skje. Vi kommer til å se at det kommer til å gjøre vondt, men når vi står på andre siden, så lever vi et bedre samfunn.

[Sofie] Har vi politikere som faktisk vil, og som har mot nok til å ta tøffe valg?

[Katinka] Det tror jeg. Mitt inntrykk av politikerne er at mange av dem vil utrolig mye, men vi trenger selvfølgelig også at velgerne stemmer på de politikerne som har det motet.

[Sofie] Jeg kjenner at jeg får liksom litt optimisme når jeg prater med deg nå.

[Katinka] Så bra!

[Sofie] Jeg kjenner at jeg har troa på at dette kan gå. Katinka satt i en ekspertgruppe som ga regjeringen råd om håndteringen av koronapandemien. Er det noen likheter mellom pandemien og klimakrisen?

[Katinka] Det er to kriser hvor man trenger å gjøre store tiltak for å komme til et bedre sted. Så det er klart vi har lært av pandemien at vi er villige til å gjøre veldig store grep når det trengs. Og så er det mange ting sikkert som vi har lært som også er relevante for klimakrisen, eller klimaendringene og den grønne omstillingen. Men jeg tror en av tingene er i alle fall at det vi vet etter pandemien er at noen ble rammet veldig hardt, kanskje særlig blant barn og unge. Noen kom veldig, veldig dårlig ut av de endringene vi gjorde. Så det er fordi vi har forskjellige behov. Vi må gjøre den grønne omstillingen på en sånn måte at vi alle kan finne våre løsninger. Så det er noe av det jeg har snakket om mange ganger, at klimaavgifter er kjempeviktig nettopp for å dytte oss alle til å endre oss. Men la oss finne de løsningene som er gode for hver enkelt.

[Sofie] Men hva lærte vi egentlig av pandemien, nå som vi ser tilbake?

[Katinka] Vi lærte i hvert fall at vi kan hvis vi vil, og hvis vi må.

[Sofie] Under pandemien var kriseforståelsen stor hos politikerne. Er den stor nå?

[Katinka] Veldig vanskelig spørsmål. Jeg tror, jeg opplever at mange politikere har lyst til å gjøre veldig mye på dette området. Men det er klart, de har også veldig mange andre ting de har lyst til å gjøre noe med. Og det samme gjelder velgerne. Vi er opptatt av dette, men vi er også opptatt av veldig mye annet. Og så tror jeg, litt som jeg har vært inne på, at vi må gjøre de endringene som må gjøres. Og om vi trenger å tenke på det som mer eller mindre krise, er jeg liksom ikke helt sikker på. Men det er jo langt unna mitt fagfelt. Jeg vet ikke om det er mer kriseforståelse, men mer forståelse av hva som er de viktige og riktige tingene som vi må gjøre. Jeg vet ikke om det er viktig at vi har sterkere forståelse av at det er en krise. Det er veldig mye vi ikke vet om hvordan klimaet kommer til å utvikle seg. Problemet kan være kjempe, kjempealvorlig. Derfor trenger vi å kjøpe den forsikringen det er, og redusere utslippene våre. Og det er en helt rasjonell ting å gjøre. Vi trenger ikke være redde. Vi kjøper ikke forsikring på huset vårt fordi vi går rundt og er redde for brann. Vi gjør det fordi det er en rasjonell ting å gjøre, når det er en sjanse for at det blir brann. Og den forsikringen må vi kjøpe også når det gjelder å kutte utslipp.

[Sofie] Ja, det var en god sammenligning.

[Outro] Denne podkasten er fra Universitetet i Oslo ved ansvarlig produsent Arild Blomkvist. Programleder er Sofie Frøysaa. Produsent hos Både Og er Haakon Lange, og klipper er Olav Nedberge. Hvis du likte denne podkasten, vil jeg anbefale Sofie Kupper Norge, hvor Sofie Frøysaa inntar rollen som diktator, og gjennom seks episoder finner oppskriften på å kuppe Norge. Her hører du forskere og gjester snakke om et vidt spekter av temaer og viktige samfunnsprospørsmål.