

James Hansens forslag om karbonavgift til fordeling:

# En løsning for klimaet?



**Naturvernforbundet Hordaland, 5. februar, 2014**

**Anders Ekeland**

**[anders.ekeland@online.no](mailto:anders.ekeland@online.no)**

# Hvem er James Hansen?

- James E. «Jim» Hansen (1941), hovedfag i astronomi, doktorgrad i fysikk (1976)
- Studerte atmosfæren på Venus, utstrålingsmodeller. Hva var årsaken til Venus høye overflatetemperatur? En klimakatastrofe? (Making things clearer: Exageration, Jumping the Gun and the Venus Syndrome, 2013)
- 1981 – 2013, leder for NASAs Goddard Institute for Space Studies,
- I 1988 presenterte Hansen sine resultater om faren for klimaendringer for Kongressen – starten på den moderne klimadebatten
- I 2009 lanserte han sitt forslag om  
– carbon «fee and dividend» = karbonavgift til fordeling, KATF
- 2010 – den norske Sofieprisen



NASA climate scientist James Hansen is arrested in front of the White House, February 13, 2013 (Photo by Christine Irvine / Project Survival Media)



# **KarbonAvgift Til Fordeling - KATF**

- Karbonavgift kreves inn av produsenter og importører av fossilt brensel
- 100 prosent av avgiftsinntektene tilbakebetales hver måned via nettbank til innbyggerne (halve kvoter for barn)
- Avgiften økes gradvis, f.eks. 10 dollar i året.
- Inntil konsumet av fossilt brensel praktisk talt er null, dvs. fornybar energi har overtatt helt.
- Begynne med 115 USD per tonn CO<sub>2</sub>, dvs. ≈ 700 kroner
  - 1,5 kroner per liter bensin, 25 – 30 % økning, hvis prisen i utgangspunktet er mellom 5 og 6 kr. literen (USA)
- I tillegg stiger prisen på det meste, siden det meste – direkte eller indirekte - inneholder fossilt brensel.

# Hvor mye får hver enkelt tilbake ifølge Hansen?

- 115 USD per tonn vil gi 18.000 kr. i året, 1500 kr. per måned.
- En familie med to barn, 54 tusen = 4,5 tusen per måned.
- Middelsinntekten (median) i USA – ca 30.000 per måned
- 5 tusen = 15 % inntektsøkning (fra 30 til 35 tusen)
- Fordelingen av avgiftsinntektene demper den sosiale effekten av prisstigningene.

# Jørgen Hattemaker og Kong Salomo

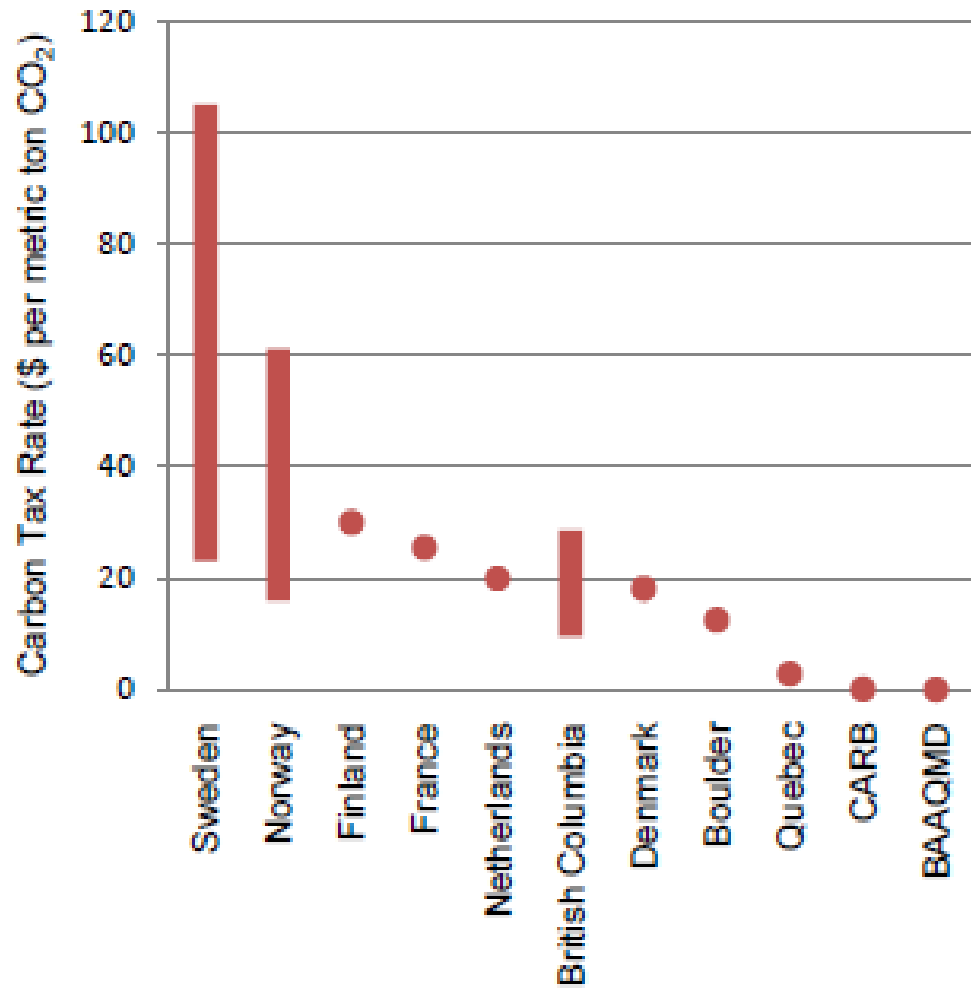
## – stor forskjell på fossilt«fotavtrykk»

- **The Congressional Budget Office** beregnet i 2007 at:
  - «fotavtrykket» til den rikeste femtedelen var over *tre ganger* så stort som den fattigste femtedelen.
  - at den rikeste femtedelen stod for 32 % av bensinforbruket og den fattigste femtedelen bare 9 %
  - «Kong Salomo» flyr mye mer enn Jørgen Hattemaker
- **Hansens beregninger viser at at ca. 60 % av befolkningen vil tjene på ATF**

# Krever ikke internasjonal avtale – men CO2-toll

- ATF trenger ikke en internasjonal avtale, slike avgifter er allerede gjennomført ensidig i Sverige, Finland, Danmark, Norge, British Columbia...
- Men – konkurranseevnen er et reelt problem. Det må løses med toll på varer fra land uten karbonavgift.
- Slike «border tax adjustments», dvs. toll som oppveier en *nasjonal* avgiftsulempe er tillatt etter WTO-reglene.

# Karbonavgifter - oversikt

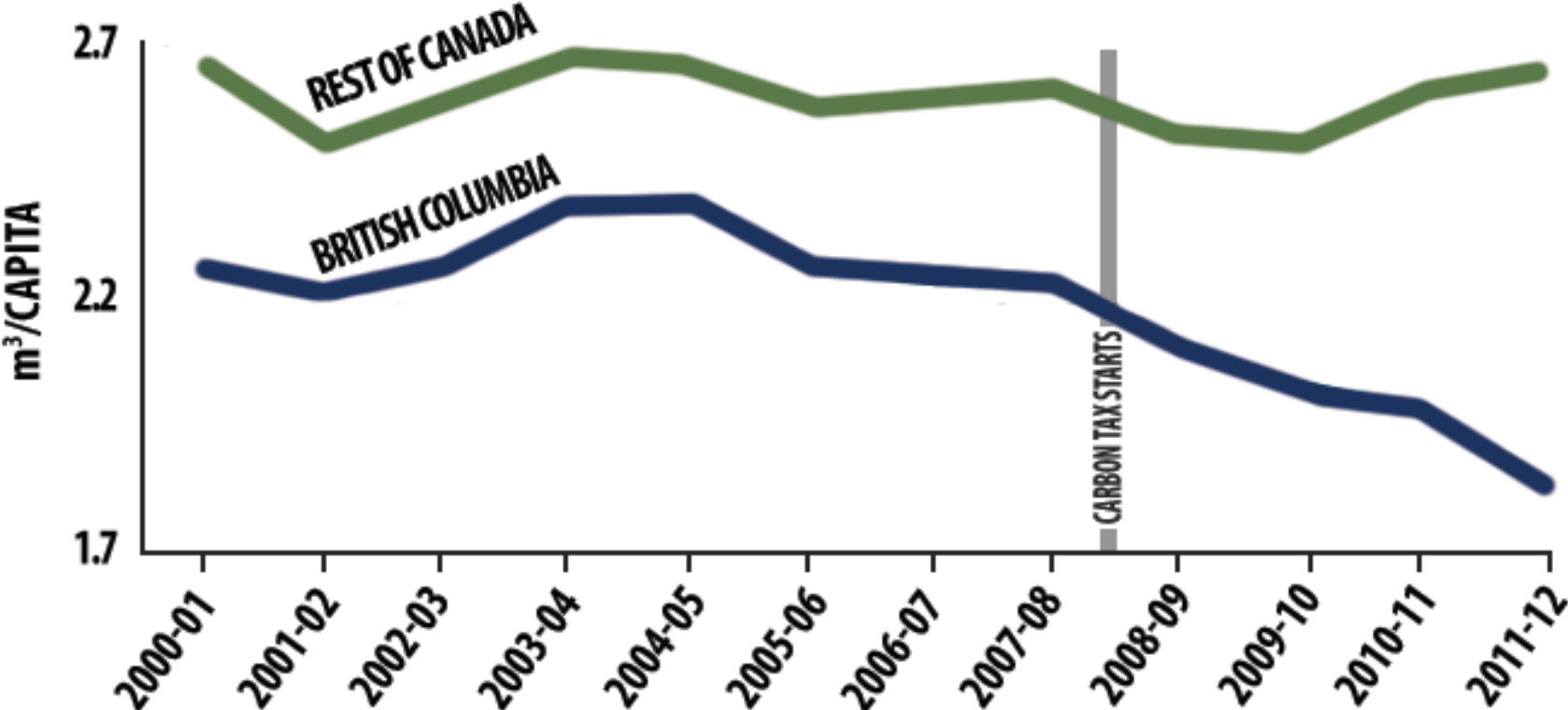




# Virker karbonavgifter?

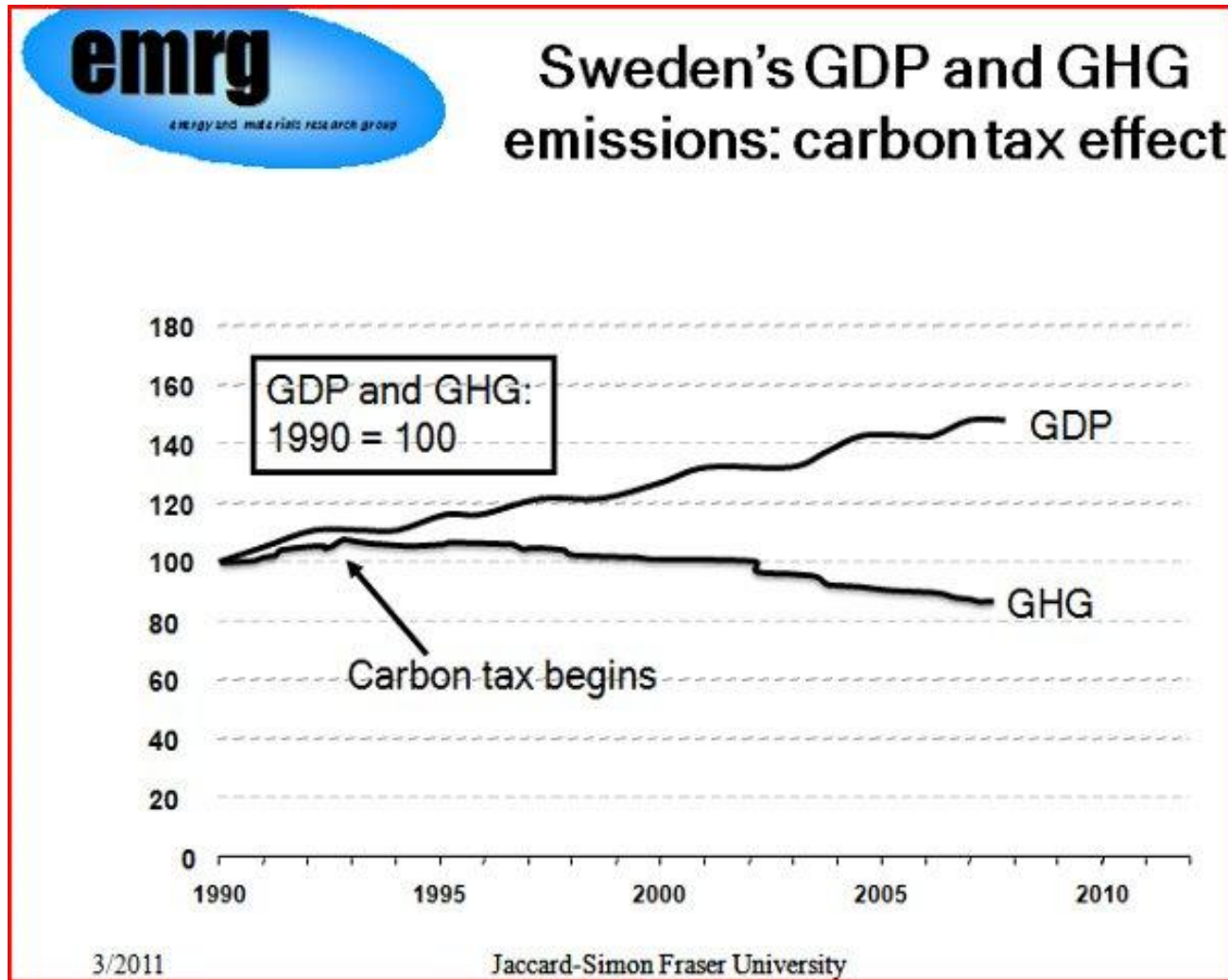
- **Norske erfaringer – ja.**
  - Men avgiften stiger ikke med tida
  - = ren skattlegging – ikke en langsiktig virkende «atferds»avgift.
- **British Columbia (delstat i Kanada, 4,6 mill innb.) - ja**
  - Innførte «Carbon Tax» i juli, 2008 – i det finanskrisen brøt ut.
  - Karbonavgiften er *regressiv*, inntektene går delvis til skattelette for personer, men mest til skattelette for bedrifter. (Var progressiv første året)
  - Avgiften var i utgangspunktet på 10 dollar, steg med 5 dollar hvert år til 30 dollar per tonn CO<sub>2</sub> i juli 2012.
- **Sverige - ja**
  - Nedgang i utslipp – overgang fra fyringsolje til biobrensel.
- ... men dette er ikke fullskala avgifter...

# Karbonskatten i British Columbia



Den svenske karbonavgiften er den høyeste i verden, 105 USD

James Hansens forslag er 115 USD



# Bedre enn alternativene?

- **Kvotehandel = «Cap and Trade», dvs Cap and Tax**
  - kvotene blir gitt bort gratis for å dekke dagens utlippa
  - dermed ingen avgiftsinntekter å fordele
- Dette er det samme som å trykke og gi bedriftene penger
- ATF er enkelt, lovforslag er på ca. 30 sider, kvotehande – flere tusen sider
- Klart billigst å innføre  
(Congressional Budget Office, «Policy Options for Reducing CO2 emissions , 2008)
- «Svindell»kvoter for hypotetiske reduksjoner (offsets,CDM). Vindkraft i Kina – lønnsom – og (del)finansiert ved kvotesalg.
- Kvotehandel gir uforutsigbar pris på CO2 ,overskudd på kvoter i nedgangstider, spekulasjon...
- Direkte regulering, eventuelt rasjonering – hever prisene uten noen form for kompensasjon, krever en høy grad av detaljstyring.
- Overodnet regulering som f.eks. forbud mot tjæresand, ingen nye lisenser i Nordsjøen virker – og hever energiprisene!

# Avgift til fordeling i Norge?

- Det finnes ikke tall for CO<sub>2</sub>-avtrykket til ulike inntektsgrupper, i ulike faser av livet (student, familie, enslige eldre).
- I Norge ville avgiften sannsynligvis merkes best på bensinprisen
  - siden oppvarming og produksjon i hovedsak er vannkraftbasert
- Et nordisk samarbeid/fellesløsning en stor fordel, enda bedre med hele Europa (i og utafør EU/EØS) + Russland og Tyrkia
  - men viktigere å innføre ATF, gå foran, enn å få med mange.

# Fortsatt mye å diskutere...

- Individuell tilbakebetaling  
= ingen «bompenger til kollektivtrafikk»
  - Hvor raskt må/kan avgiften stige?
  - Hvis ikke folk har alternativer ...  
= heve bensinprisen dramatisk uten at folk har mulighet for å skaffe seg el-bil, bruke kollektivtrafikk ...
  - Men avgiften skaper også alternativene! Det kom først fart utbyggingen av kollektivtrafikk i London og Stockholm da de innførte avgifter av redsel for bilistenes reaksjon.
  - ATF kan gjøres mer progressiv ved f.eks å relateres til brutto inntekt. Du får mindre tilbake jo mer du tjener.
- ... ATF – burde bli det sentrale innspill til ny «Grønn skattekommissjon» fra alle miljøpartiene...



