

Slik jeg ser det

Bård Harstad
professor,
Økonomisk institutt,
Universitetet i Oslo

twitter: @bardharstad



Hver torsdag i Aftenposten



Stephan S. Roach
økonom
Kina-ekspert



Elisabeth Holvik
sjeføkonom
Sparebank 1



Einar Lie
professor
Universitetet i Oslo



Karine Nyborg
professor
Universitetet i Oslo



Erling Røed Larsen
professor
Handelshøyskolen BI

Skatteinntekter. Grønne skatter er effektive fordi de lar beslutningstageren selv velge mellom å betale eller forurense.

Skatter som virker

Er formålet med såkalte grønne skatter å redusere forurensning? Eller er hovedpoenget å skaffe sårt trengte skatteinntekter? Svaret er ingen av delene. Grønne skatter gir ønsket effekt enten utslippene kuttes eller ikke. Effekten er som ønsket enten inntektene renner inn eller ikke.

Meningene og misforståelsene er mange når det gjelder økonomiske virkemidler. I går hadde jeg gleden av å innlede til debatt om grønne skatter. Panelet besto av Ola Elvestuen (V), Gjermund Hagesæter (Frp), Heidi Nordby Lunde (H) og Tom Staavi (VG). Framtiden i våre hender inviterte til frokost og spørsmålsrunde.

Skepsis

En kritikk av grønne skatter var at forurenseren jo bare kan betale og fortsette nøyaktig som før. En annen kritikk var at når grønne skatter blir innført, vil kanskje aktørene i markedet endre adferd og ikke lenger forurense – med det sørgelige resultat at de grønne skatteinntektene faller bort. Før skatten er på plass, er det i tillegg usikkert hvilket av disse to onder vi vil oppleve. Og dette er kanskje det verste av alt, mener noen.

Usikker virkning

Usikkerhet om effekten er imidlertid det beste med de grønne skattene. Det er nettopp derfor de virker så bra!

For å illustrere poenget kan vi ta eksempelet med sjåføren som vurderer å ta dieselbilen en kald vinterdag. Når Regjeringen får gjennomført sin grønne skattereform, burde avgiftene for å kjøre dieselbil være ekstra høy på kalde dager i sentrale strøk. Det er nå to mulige utfall. Dersom sjåføren har et enormt viktig ærend og offentlig transport mangler tilbud på adressen, vil en kanskje kjøre likevel. Ved mindre hastverk vil en isteden bli hjemme eller ta offentlig transport.

For regulerende myndighet er problemet at det er vanskelig å trekke grensen mellom hva som burde tillates og ikke. Dersom en visste nøyaktig hvor viktig dagens ærend var, ville en enkelt kunne bestemme om dagens kjøring burde forbys. Men i virkeligheten er det kanskje umulig for alle andre enn sjåføren å kjenne

«Usikkerhet om effekten er det beste med de grønne skattene. Det er nettopp derfor de virker så bra!»



Når Regjeringen får gjennomført sin grønne skattereform, burde avgiftene for å kjøre dieselbil være ekstra høy på kalde dager i sentrale strøk, skriver Bård Harstad. FOTO: HÅKON MOSVOLD LARSEN.

til hvor mye ærendet haster. Dersom det grønne skattenivået er satt korrekt, vil sjåføren stå overfor en avgift som er lik den samfunnsøkonomiske kostnaden ved å kjøre i dag. Dermed vil bilen bli brukt dersom nytten er større enn den samfunnsøkonomiske kostnaden – og ellers ikke.

På denne måten vil grønne skatter tvinge de økonomiske aktørene til selv å ta de riktige beslutningene. Regulerende myndigheter vil slippe å gjette.

Hvorvidt skatten fører til mindre kjøring eller skatteinntekter, er altså slett ikke viktig. Det viktige er at kjøringen vil skje hvis og bare hvis nytten overstiger den samfunnsøkonomiske kostnaden.

Flere gevinster

I virkeligheten er det mange beslutningstagerer, og de har forskjellige behov. Mens noen vil velge å betale og ellers kjøre på som før, vil andre endre sin adferd for å unngå skatten. Danmark får ti prosent av sine skatteinntekter fra grønne skatter selv om de har bidratt til 23 prosent mindre utslipp av CO₂ og 26 prosent mindre søppel. Totalt sett vil derfor grønne skatter gi både inntekter og endret adferd – men formålet med skattene er som nevnt ingen av delene. Grønne skatter er effektive fordi de lar beslutningstageren selv velge mellom å betale eller forurense.

Smarte skatter

For at grønne skatter skal oppmuntre til riktige beslutninger, må de utformes smart. Det er slett ikke alle miljømotiverende virkemidler som kvalifiserer som Pigou-skatter, som grønne skatter egentlig heter på fagspråket. Skattene virker best hvis de er presise og direkte rettet på selve problemet. Dersom skatten skal gjenspeile kostnaden ved bilkjøring og forurensning, er det ikke opplagt at en like godt kan subsidiere alternativene som offentlig transport eller elektriske biler. Og når det er selve bilbruken som skaper forurensning, er det slett ikke like greit å skattlegge innkjøp av nye (og kanskje mer effektive) biler isteden.

Skatt på utvinning

Et praktisk problem med noen skatter er at produktene selges til utlandet. Norge kan ikke skattlegge forbruk av fossilt brensel i andre land. Nettopp derfor kan det være smart å overføre noe av skatten til selve utvinningen av olje, slik at selv utenlandske forbrukere blir påvirket av skatten. Det kan derfor være smart å fokusere på utvinningskatt heller enn en profittskatt på norsk sokkel. I dag er det dessverre stikk motsatt, da store subsidier blir spandert for å øke utvinningsgraden av ethvert felt.

Hvis Norge vil lede an

Det finnes alt en stor debatt om hvorvidt Norge burde lede an med å gjennomføre ensidige tiltak. Ett av motargumentene er at vår egen forhandlingsposisjon kan svekkes når vi alt har gjennomført kutt uten å kreve noe i retur. Men en grønn skatteinnsats er lettere å måle og dermed få kredit for enn et utslippskutt (for hvem vet hva forurensningsnivået ville vært uten kuttet). Skatten kan også lett fjernes og derfor vil de i mindre grad svekke vår forhandlingsposisjon.

Blant argumentene for å lede an, er betydningen av eksempelets makt og at det er viktig å vise at tiltak faktisk er mulig. Eksempelets makt er størst der det er mest å lære og når skepsisen i utgangspunktet er stor. De fleste er mer skeptiske til grønne skatter enn til gode, gammel-dagse utslippskutt.

Innføring av grønne skatter er derfor en effektiv måte å lede an på.

Men i dag leder vi slett ikke an. Norge havner langt bak når land rangeres etter hvor store de grønne skattene er, uansett hvordan dette måles. Statistikken toppes isteden av gode naboland som Danmark og Nederland, så alt ligger til rette for å lære av disse – før Regjeringen bestemmer seg for om det isteden er vi som skal lede an.