

Bilbeskatningen i Danmark er for høj og forkert indrettet

Afformandskabet for De Økonomiske Råd, Hans Jørgen Whitta-Jacobsen, Eirik S. Amundsen, Claus Thustrup Kreiner og Michael Svarer.

Bilbeskatningen i Danmark er forkert indrettet. Afgifterne bør ændres fra ejerskab til kørsel, mener De Økonomiske Råds formandskab.

Transportsystemet, herunder vejnet og biler, er centralt for samfundsøkonomien. Velfungerende transport er vigtig for husholdningernes udfoldelsesmuligheder, for mobiliteten på arbejdsmarkedet og for at få transporteret varer og tjenesteydelser billigt rundt i økonomien.

Der er imidlertid også en række negative effekter forbundet med transportaktivitet i form af negative miljøpåvirkninger, trængsel, ulykker, støj og slitage af infrastrukturen. Den enkelte bilist tager ikke højde for disse negative effekter, som påføres andre, i sin transportadfærd. For at mindske de u hensigtsmæssige negative effekter fra bilkørslen, bør disse effekter modgås af målrettede afgifter.

Danmark har da også en række afgifter på biler og bilkørsel. Faktisk er de danske bilister blandt de mest beskattede i verden, og særligt er afgiften på at købe en bil høj. I 2011 udgjorde det samlede transportrelaterede skatteprovenu ca. 43 mia. kr., hvilket svarer til 5 pct. af statens samlede indtægter.

I den seneste rapport til Det Miljøøkonomiske Råd, *Miljø og Økonomi 2013*, vurderer vi, at de samlede afgifter har et niveau, som er højere end det, der kan begrundes ud fra de negative effekter af bilkørslen.

Herudover er en væsentlig del af de nuværende afgifter ikke indrettet på en måde, som er hensigtsmæssig i forhold til at afhjælpe de forskellige negative effekter ved kørslen. Vi lægger derfor op til en større reform af bilbeskatningen.

Konkret foreslår vi, at afgifterne flyttes fra køb og ejerskab til brugen af bilerne. Det vil betyde, at de nuværende registrerings- og grønne ejerafgifter fjernes eller reduceres kraftigt, og at kørselsafgifter indføres.

Ideelt set bør kørselsafgiften pr. kørt kilometer være differentieret efter tid og sted for kørslen. Ved at differentiere kørselsafgiften kan afgiften målrettes et af de største problemer ved trafik, nemlig trængsel.

På kort sigt kan der indføres simple afgifter baseret på km-aflæsninger. Dette vil i sig selv være hensigtsmæssigt, og det vil lette en senere overgang til egentlige GPS-baserede kørselsafgifter, når teknologien er til det. Hvis kørselsafgifterne skal afspejle de negative effekter relateret til kørslen, bør afgiften i gennemsnit være 30-34 øre pr. km.

Herudover foreslår vi, at afgifter på brændstoffer sættes ned, så de kun afspejler CO₂-omkostningen. Vi foreslår konkret, at afgiften på benzin og diesel reduceres til omkring 1 krone pr. liter, hvilket er væsentligt lavere end de nuværende afgifter på over 4 kroner for benzin og over 3 kroner for diesel.

En omlægning som beskrevet ovenfor vil sænke det offentlige provenu fra bil- og brændstofafgifter. I 2011 tegnede registrerings- og ejerafgifter sig for knap 26 mia. kr. Det tabte provenu kan mere hensigtsmæssigt skaffes ved at lægge en skat på en bred skattebase, eksempelvis indkomstskat eller moms.

En omlægning fra bilbeskatning og til eksempelvis højere indkomstskat vil ikke påvirke arbejdsudbuddet negativt. Set fra en arbejdsudbudsvinkel er det den samlede beskatning af indkomsten, der betyder noget. Og her er det ligegyldigt, om skatter opkræves som en skat på biler eller direkte som en skat på arbejde.

En omlægning fra beskatning af biler til skat på arbejde vil have fordelingsmæssige effekter. I den nuværende beskatning af personbiler betaler højindkomstgrupper generelt mere i afgifter som andel af deres samlede forbrug end lavindkomstgrupper. Omlægningen vil derfor alt andet lige være til gavn for højindkomstgrupperne. Det kan der imidlertid tages højde for, ved at indkomstskatten gøres tilsvarende mere progressiv.

Ønskes af en eller anden grund, at en omlægning skal være provenuneutral inden for bilbeskatningen, er vores forslag, at finansieringen sker gennem en ny årlig afgift på bilejerskab. Den nye ejerafgift bør udformes som en fast årlig afgift, der er ens for alle biler uanset bilpris eller øvrige karakteristika. Den

nuværende ejerafgift, der er differentieret efter brændstofeffektivitet, bør stadig afskaffes, da CO₂ beskattes mere målrettet gennem afgifter på brændstof.

Vi vurderer, at den høje beskatning af danske bilister kan omlægges med store fordele. De nuværende afgifter på personbiler er ikke hensigtsmæssige i forhold til at afhjælpe de forskellige skadelige virkninger, der følger af bilkørsel. Den høje bilbeskatning var oprindeligt begrundet med hensynet til betalingsbalancen, mens det i dag formentlig mere er hensynet til statskassen.

Omlægningen, vi lægger op til, vil give en bedre og mere målrettet regulering af miljøeffekter samtidig med, at det ønskede skatteprovenu skaffes med mindre forvridninger af økonomien og bedre fordelings effekter.

Danish Economic Councils

Amaliegade 44 - DK-1256 København K - Danmark - Tel. +45 33 44 58 00 - E-Mail: dors@dors.dk