



Vismændene anbefaler ny beskatning af privatbilisme

Skrevet af cand.polit. Finn Bo Frandsen, Dansk Vejforening - af diskussionsoplæg om beskatning af privatbilisme, udarbejdet af formandskabet for De Økonomiske Råd, til mødet i Det Miljøøkonomiske Råd den 7. december 2021

Sammenfatning

Formandskabet for De Økonomiske Råd har udarbejdet et forslag til omlægning af beskatningen af personbiler. Bilkørsel skaber gener for andre i samfundet i form af trængsel, trafikulykker, udledning af CO₂ og øvrig luftforurening, støj og slitage på vejene. De største af disse omkostninger er trængsel og trafikulykker. Til gengæld betaler bilejerne skat, dels via registreringsafgiften ved køb af bilen, og dels gennem de årlige ejerafgifter og afgifterne på brændstoffer. Sidste år var omkostningen ved at køre en kilometer i personbil 123 øre, mens den gennemsnitlige skattebetaling for samme kilometer var 95 øre. Det vil sige, at afgifterne var 23 % lavere end omkostningerne. Da samme regnestykke blev sat op i 2018, var resultatet et helt andet, nemlig at afgifterne oversteg omkostningerne med 30-60 %. Forskellen på disse kvalitativt helt forskellige resultater bunder i en udvikling af opgørelsesmetoderne for trængsel og for trafikulykker, så tallene er højere og i højere grad nu end tidligere afspejler virkeligheden.

Hovedpunktet i den beregnede omlægning af beskatningen af personbiler er at sænke registreringsafgifter og ejerafgifter på biler og til gengæld hæve beskatningen på kørte kilometer. Princippet er at sænke anskaffelsesomkostningerne og hæve driftsomkostningerne. Dermed målrettes beskatningen i højere grad de gener, som bilkørsel faktisk påfører samfundet i form af trængsel, ulykker, luftforurening, støj og slitage af infrastrukturen. Med den nye model kan kørselsafgifterne differentieres, alt efter hvor og hvornår der køres. Kørsel i myldretiden i de store byer vil være pålagt den største afgift, mens kørsel i mere sparsomt bebyggede områder og uden for myldretiden vil være pålagt mindre afgifter.

Den beregnede omlægning af beskatningen vil have forskellige effekter på forskellige grupper af bilejere. Helt overordnet viser beregningerne, at forslaget vil give et årligt samfundsøkonomisk overskud på 20 mia. kr. Overskuddet kommer især fra øget skatteprovenu, mens der på den anden side vil skulle investeres i blandt andet mere kollektiv trafik, især i hovedstadsområdet, som kan varetage den persontransport, som flytter fra bilerne, når det bliver dyrere at køre i dem.

Bilister på landet vil få en beregnet årlig gevinst på 2,4 mia. kr. Flere vil på grund af de lavere anskaffelsesomkostninger få mulighed for at købe en bil, og trængslen vil blive reduceret. Derimod vil bilister i byen få et beregnet tab på 3,8 mia. kr. om året, fordi kørselsafgifterne i byen vil være højere end de lavere anskaffelsesomkostninger. Til gengæld vil bilisterne i byen opleve mindre trængsel.

Borgere og virksomheder vil få en beregnet gevinst på 6,6 mia. kr. om året. Borgerne vil opleve færre trafikulykker, mindre trængsel, mindre luftforurening og mindre støj. Også erhvervslivets vejtransporter vil blive positivt påvirket: De vil opleve kortere transporttid på grund af mindre trængsel.

Store gevinster ved at omlægge bilbeskatningen

Uhensigtsmæssig bilbeskatning

Kørsel i bil skaber gener for andre i samfundet i form af eksterne omkostninger som: trængsel, trafikulykker, CO₂-udledning, luftforurening, støj og slitage på vejene.

Personbiler tegner sig for ca. $\frac{3}{4}$ af alle kørte km på vejnettet og skaber hovedparten af de eksterne omkostninger ved vejtransport. Trængsel og ulykker er de største eksterne omkostninger. I 2021 var de 5 gange så store som omkostningerne ved CO₂-udledning. Privatbilister betaler ca. 30 mia. kr. i skat om året via registreringsafgiften og de årlige ejerafgifter samt afgifterne på brændstoffer. Disse skatter er ikke rettet mod de gener, som bilkørsel skaber. Bilkøb og bilejerskab giver ikke i sig selv anledning til gener. Der er ikke skat af den kørsel, som skaber de største gener for beboerne og de andre trafikanter, typisk i byerne i myldretiden.

Der er store uudnyttede muligheder for at reducere bilkørslen på veje og tidspunkter, hvor generne er større end de ulemper, som bilisterne ville få ved at reducere deres kørsel. Hvis vi vil udnytte mulighederne, så skal bilisterne have en målrettet tilskyndelse til at

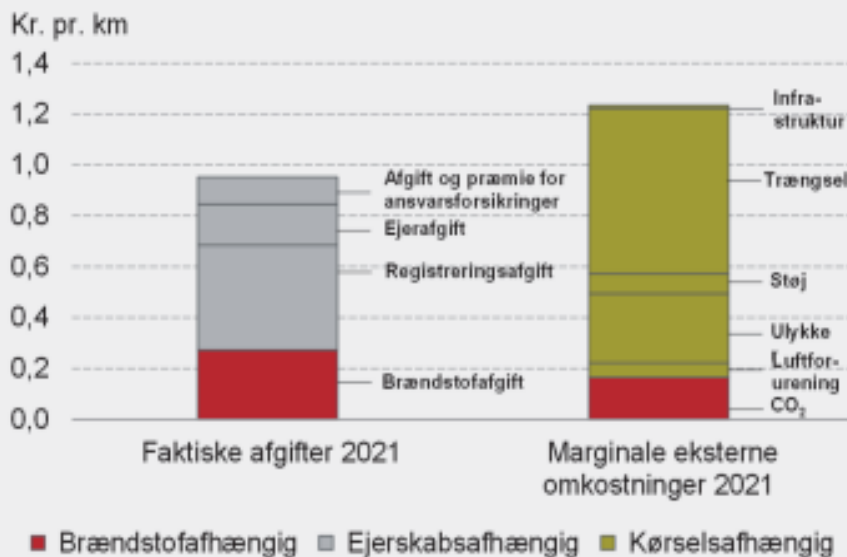
begrænse kørslen der, hvor generne er størst. Det kan ske ved at pålægge bilkørsel en afgift pr. kørt km, som afhænger af, hvor og hvornår bilisterne kører. Se bilaget side 6-8. I øvrigt fordyrer den nuværende bilbeskatning bilejerskab unødigt uden for byerne, hvor generne ved kørsel er begrænsede. Der er derfor husholdninger, som afholder sig fra at købe bil, og bilister, der kører i ældre og mindre biler, end de ellers ville have gjort.

Hvis vi sammenligner beskatningen i 2021 med de marginale eksterne omkostninger, var den gennemsnitlige beskatning pr. kørt km 95 øre, mens den marginale eksterne omkostning ved at køre en km ekstra var 123 øre. De gennemsnitlige afgifter var dermed 23 % mindre end de eksterne omkostninger. De marginale eksterne omkostninger er de ekstra omkostninger ved trængsel, ulykker, støj og luftforurening, herunder CO₂, der påføres andre, når en bilist kører én ekstra kilometer. Se figur I.11 på den næste side.

Der er her tale om nye tal sammenlignet med opgørelser fra De Økonomiske Råd i 2018, som viste, at beskatningen af privatbilisme overgik de eksterne omkostninger ved øget kørsel med 30-60 %. Det er især omkostningerne ved trængsel og ulykker, der er steget. Der er nye vurderinger af trængslen, som øger de marginale eksterne omkostninger for trængsel til næsten det firedobbelte siden 2018! Med hensyn til trafikulykker bliver der nu korrigeret for mørketallet, da ikke alle ulykker bliver rapporteret til politiet. De marginale eksterne omkostninger ved trafikulykker er derfor steget til det tredobbelte siden 2018!

FIGUR I.11 GENNEMSNITLIGE SKATTEINDTÆGTER OG MARGINALE EKSTERNE OMKOSTNINGER VED PRIVATBILISME

Den nuværende beskatning af privatbilisme er ikke målrettet de marginale eksterne effekter som privatbilisme genererer.



Anm.: Figuren viser det gennemsnitlige skatteprovenu fra afgifter relateret til privatbilisme og de marginale eksterne omkostninger ved privatbilisme.

Kilde: Skatteministeriet (2021b), DTU og COWI (2021), De Økonomiske Råds formandskab (2013) og egne beregninger.

Formandskabets anbefalinger

Hvis vi indfører kørselsafgifter og lavere registreringsafgifter samt lavere ejerafgifter, så vil bilisterne opnå betydelige velfærdsgevinster uden at fremkalde store gener for andre.

En omlægning af beskatningen, så den bliver målrettet bilkørselens gener, kan se ved:

- At indføre kørselsafgifter, som afspejler:
 - trængsel, ulykker, luftforurening, støj og slitage af infrastrukturen
 - Afgifterne bliver højere i byerne i myldretiden, hvor generne ved kørsel er størst, og lave uden for myldretiden og på landet, hvor generne er mindre.
- En betydelig reduktion af både registreringsafgifter og ejerafgifter
- At målrette brændstofafgifterne mod CO₂-udledningen

Den foreslåede bilbeskatning bliver målrettet generne

Med formandskabets anbefalinger bliver bilisterne pålagt de omkostninger, der svarer til de gener, som deres kørsel påfører andre. Herved får bilisterne incitament til at omlægge kørslen, hvis fordelene ikke modsvarer prisen for at køre på vejen på det givne tidspunkt. Den mest omkostningseffektive måde at opnå klimalovens mål om en 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030 er at have en ensartet CO_{2e}-afgift på 1.200 kr. pr. ton. Derfor skal brændstofafgifterne fastlægges, så de svarer til en CO_{2e}-afgift på 1.200 kr. pr. ton CO_{2e}. Herudover skal der indføres kørselsafgifter, som er differentieret efter biltype, kørerute og tidspunkt. Kørselsafgifterne skal svare til de eksterne omkostninger ved trængsel, ulykker, luftforurening, støj og slitage på vejene, som øget kørsel vil skabe.

Analyser ved hjælp af modeller og fremskrivninger til 2030

I diskussionsoplægget vurderer formandskabet størrelsen og fordelingen af de samfundsøkonomiske og miljømæssige virkninger af en fuldt indfaset omlægning af bilbeskatningen. Analyserne bygger på et system med tre modeller (for bilvalg, efterspørgsel og trængsel), der beskriver husholdningernes valg af bilkøb og kørselsomfang samt den geografiske og tidsmæssige fordeling af kørslen.

Den centrale model beskriver bilejerskab og kørsel og er estimeret på data fra 2003-15. Modellen er koblet til de to andre modeller med data fra Landstrafikmodellen over kørsel og køretider samt trængsel mellem 900 zoner i Danmark.

Modellerne fremskriver bilkøb og kørsel til 2030 på grundlag af den forventede udvikling i husholdningernes bosætning, familiestruktur og indkomster samt bilernes karakteristika og priser. Fremskrivningen forudsætter uændrede skatteregler og er grundscenariet.

Beregningerne viser ændringer i bilisternes bilkøb og kørsel ved omlægning af afgifterne, herunder ændringer i kørslens geografiske og tidsmæssige fordeling samt i trængslen.

I grundscenariet vil der i 2030 være flere biler, som vil køre flere km, da indkomsterne vil stige, og der vil blive flere enlige (andelen af biler pr. voksen er større blandt enlige end hos par). De godt 3,1 mio. biler og det større kørselsomfang vil skabe mere trængsel, flere trafikulykker, mere luftforurening og mere støj end i dag.

Andelen af nulemissionsbiler vil stige, og bilparken vil blive mere energieffektiv takket være større effektivitet ved forbrug af brændstof i benzin- og dieslbiler. Provenuet fra brændstofafgifterne vil derfor falde.

Formandskabet vurderer, at de marginale eksterne omkostninger i 2030 vil blive tre gange så store som beskatningen pr. kørt km - med de nuværende skatteregler.

Husholdninger i de store byer vil eje relativt færre biler end dem, der bor i mindre byer og på landet. Andelen af husholdninger, der ejer flest biler, er størst blandt dem med de højeste indkomster, mens andelen af husholdninger uden bil er størst blandt dem med de laveste indkomster.

Effekter af den foreslåede ændring af bilbeskatningen

Samfundsøkonomisk gevinst: 20 mia. kr. om året

Formandskabets forslag vil give et årligt samfundsøkonomisk overskud på 19,9 mia. kr. i 2030. Her og nedenfor er alle tal i 2019-priser. Det offentlige vil få et merprovenu på 14,7 mia. kr. om året, mens beboere og virksomheder vil opnå velfærdsgevinster svarende til 6,6 mia. kr., hvorimod bilisterne - som helhed vil tabe 1,3 mia. kr. Kørselsafgifterne vil især blive betalt af bilister med høje indkomster og byboere, men trængslen bliver mindre.

Bilister på landet: gevinst 2,4 mia. kr. om året

Bilister, der bor på landet, vil få en samlet velfærdsgevinst. Flere end i dag vil få mulighed for at købe en bil og køre i en nyere og større bil, og trængslen vil blive reduceret i de mindre byer. Disse fordele vil overstige den øgede afgiftsbetaling med 2,4 mia. kr. i 2030.

Bilister i byerne: tab 3,8 mia. kr. om året

Bilister, der bor i byerne, vil få et velfærdstab, da kørselsafgifterne i byerne er højere end de afgifter (især registreringsafgiften), som de vil spare ved omlægningen. De høje afgifter i byerne skyldes et tilsvarende højt niveau for trængsel, trafikulykker og luftforurening.

Til gengæld vil bilisterne opleve mindre trængsel, hvilket vil give dem en relativ stor gevinst. Bilisterne vil - ligesom på landet - få bedre mulighed for at købe og køre i nye og større biler end i dag. Fordelene ved mindre trængsel og bedre biler er mindre end den øgede afgiftsbetaling, så bilisterne vil få et velfærdstab på 3,8 mia. kr. om året i 2030.

Borgere og virksomheder: gevinst 6,6 mia. kr. om året

Borgere især i byerne vil opleve færre gener og færre eksterne omkostninger som færre

trafikulykker, mindre luftforurening og mindre støj fra vejene. Det vil svare til gevinster på 2,0 mia. kr. om året. – Gevinsterne ved mindre trængsel regnes med i bilisternes velfærd. Erhvervslivets vejtransporter med varevogne og lastbiler vil blive påvirket positivt. Det skyldes, at virksomhederne vil få mindre transporttid og vil spare tidsomkostninger takket være den mindskede trængsel. Formandskabet skønner gevinsten til 4,5 mia. om året og antager, at faldet i erhvervslivets omkostninger vil blive nedvæltet i lavere priser og vil øge reallønnen for husholdningerne.

Offentlige finanser: gevinst 14,7 mia. kr. om året

Omlægningen af bilafgifterne vil øge skatteprovenuet med 19,3 mia. kr. om året, og det offentlige vil kunne spare 0,1 mia. kr. om året på vedligeholdelse af vejene på grund af mindre kørsel og et tilsvarende mindre behov for vedligeholdelse.

De højere kørselsafgifter vil reducere reallønnen og kan gøre det mindre attraktivt for den enkelte bilist at arbejde. Omvendt vil den mindre trængsel medføre, at bilisterne kan køre hurtigere og kan arbejde i flere timer. Sammenlagt venter formandskabet en reduktion i bilisternes udbud af arbejdskraft, som vil svække de offentlige finanser med 1,4 mia. kr. Omlægningen vil medføre tidsbesparelser for erhvervslivet, der som nævnt antages at ville sænke priserne på varer og tjenester. Dermed vil husholdningernes realløn stige, så de vil få incitament til at arbejde i flere timer. Det vil forbedre finanserne med 0,5 mia. kr. Nettoresultatet af de to effekter vil blive en forværring af de offentlige finanser på 0,9 mia. kr. Den nye bilbeskatning vil kræve investeringer i et GPS-system, så den enkelte bilist vil kunne se, hvad det vil koste at køre ad de forskellige ruter og på de forskellige tidspunkter. Systemet skal også kunne aflæse og administrere de afgifter, som bilisterne skal betale. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler og Sund og Bælt Holding A/S skønner, at implementering af GPS-bokse vil koste ca. 800 kr. pr. bil. Det svarer til årlige omkostninger over 10 år på 0,3 mia. kr. Hertil kommer årlige omkostninger til drift og administration, som skønnes til 0,3 mia. kr., så sammenlagt vil GPS-systemet koste ca. 0,6 mia. kr. om året. Ved den nye bilbeskatning vil flere husholdninger benytte kollektiv transport, da prisen for bilkørsel er steget i forhold til prisen på kollektiv transport. Det offentlige skal derfor også investere i en styrkelse af den kollektive trafik, især i hovedstadsområdet. Formandskabet skønner, at de offentlige ekstraudgifter til kollektiv trafik vil være ca. 3,2 mia. kr. om året. Skatteprovenuet fra bilafgifterne på 19,3 mia. kr. og den sparede vedligeholdelse af vejene på 0,1 mia. kr. vil forbedre de offentlige finanser med 19,4 mia. kr.

Det mindre udbud af arbejdskraft vil reducere indtægterne med 0,9 mia. kr., og udgifterne vil stige på grund af investeringer i GPS på 0,6 mia. kr. og i kollektiv transport på 3,2 mia. kr. De færre skatteindtægter og ekstra investeringer belaster finanserne med 4,7 mia. kr. Sammenlagt vil de offentlige finanser bliver forbedret med 14,7 mia. kr. om året.

Marginale eksterne omkostninger, kr. pr. km i 2019-priser

Tabel 2: Marginale eksterne omkostninger i 2030

		Støj	Luftforurening	Klima	Ulykker	Slitage	Trængsel	Samlet
Benzin	Land	0,01	0,02	0,17	0,15	0,01	0,27	0,44
	By	0,11	0,09	0,17	0,95	0,01	0,63	1,79
Diesel	Land	0,01	0,08	0,16	0,15	0,01	0,27	0,52
	By	0,11	0,22	0,16	0,95	0,01	0,63	1,92
El	Land	0,01	0,01	0,00	0,16	0,01	0,27	0,46
	By	0,04	0,01	0,00	0,96	0,01	0,63	1,65

Anm: Marginale eksterne omkostninger for 2030 er opgjort i 2019-priser. Trængselsafgifterne varierer på tværs af de geografiske zoner, og hvorvidt kørslen foregår i eller uden for myldretid. I tabellen er der angivet den gennemsnitlige, kørselsomfangsvægtede afgift for kørsel fra henholdsvis by- og landzoner. Derudover varierer ulykkesomkostningerne med bilens vægt. I tabellen er der angivet et fladt gennemsnit over alle biler.

Kilde: DTU og COWI (2021), De Økonomiske Råds formandskab (2011) og (2021b) og egne beregninger.

Kilde: De Økonomiske Råd: Baggrundsnotat Økonomi og Miljø 2021: Beskatning af privatbilisme, Opgørelse af eksterne omkostninger, side 2.

Tekniske udfordringer

Formandskabet støtter anbefalingerne fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler om at iværksætte pilotprojekter til aflæsning og håndtering af kørselsafgifter. I den politiske aftale om Grøn omstilling af vejtransport fra 2020 er der afsat 20 mio. kr. til at afsøge de tekniske og administrative udfordringer ved kørselsafgifter for personbiler.

Der er begrænsede erfaringer, men Singapore har differentierede vejbenyttelsesafgifter.

Overgangsordning

Fjernelsen af registreringsafgiften fremkalder et stort fald i prisen på nye biler, så de hidtidige bilejere vil opleve et kapitaltab ved salg på markedet for brugte biler.

Omlægningen af bilbeskatningen vil som nævnt give et stort merprovenu til det offentlige, og en del af dette provenu kan bruges til at kompensere de nuværende bilejere enten helt

eller delvist i en overgangsperiode, fx kan et bundfradrag i den samlede afgiftsbetaling svare til den del af bilens værdi, der kan henføres til den betalte registreringsafgift.

Bilag: Gener ved biltrafik og regulering af de eksterne effekter

Hovedprincipper

Hver negativ ekstern effekt kan reguleres ved hjælp af afgifter, så bilister får incitament til at tage hensyn til generne, når de vælger hvor og hvornår, de vil køre. En trængselsafgift giver bilisterne incitament til at reducere kørslen i de områder og på de tidspunkter, hvor trængslen er høj. Desuden påvirker afgifter bilisternes bilkøb og omfanget af deres kørsel. Det er et hovedprincip for en effektiv "afgiftsregulering", at afgiften udformes, så betalingen varierer med omfanget af den eksterne effekt.

Det er et andet hovedprincip, at afgiften udformes, så ændringer i afgiften netop svarer til de marginale eksterne omkostninger ved kørslen, dvs. de ekstra omkostninger ved trængsel, ulykker, luftforurening og støj, som påføres andre, når en bilist kører én ekstra km.

Hvis den marginale afgiftsbetaling er for lav, har bilisten ikke tilstrækkeligt incitament til at ændre adfærd. Skadevirkningen ved de eksterne effekter er større end svarende til de omkostninger, som bilisten betaler for at undgå dem. Det skader samfundsøkonomien.

Hvis den marginale afgift er for høj, bliver incitamentet til at ændre adfærd for stort, og så fjernes der eksterne effekter, som har skadevirkninger, der er mindre end svarende til de omkostninger, som bilisten betaler for at undgå dem. Det skader samfundsøkonomien.

Kun når den marginale afgift svarer til de marginale eksterne omkostninger ved kørslen, får bilisten incitament til at reducere de eksterne effekter til det niveau, hvor bilistens omkostninger ved den marginale reduktion svarer til skaden ved de gener, der påføres andre.

Det er et tredje hovedprincip, at bilistens afgiftsbetaling skal svare til de skadevirkninger, som bilistens kørsel påfører andre.

Eksterne effekter og hvordan de bør reguleres

Trængsel

På en hverdag var forsinkelsen 335.000 køretøjstimer ifølge data i 2016. Opregnet til årsbasis svarer det 77 mio. timer. Trængslen ventes at stige med 2/3 frem mod 2030.

Når en bilist vælger at køre på en vej, kan det bidrage til trængsel og øge andre bilisters transporttid. I så fald er det en ekstern omkostning, som ikke rammer bilisten selv.

Regulering af de eksterne effekter ved trængsel bør udformes som kørselsafgifter, der er ens for alle køretøjer, men differentieret efter den enkelte strækning. Afgifterne justeres løbende for at afspejle den aktuelle trængsel på et givent tidspunkt.

Kørselsafgifter, der afspejler trængsel, vil være størst i byerne i myldretiden, da det er i byerne, de største problemer med trængsel opstår, især i morgen- og eftermiddagstimerne.

Trafikulykker

I 55 % af alle personskader i trafikken er personbiler involveret. Skader på andre trafikanter og deres materiel er en ekstern omkostning. Eksterne effekter ved trafikulykker er store på strækninger og tidspunkter, hvor hastigheden er høj, og risikoen for ulykker med bløde trafikanter (fx fodgængere og cyklister) er stor.

Selv om ulykker ikke er tilsigtede, formodes bilisten at tage hensyn til risikoen, når kørslen planlægges, da ulykker ofte har negative konsekvenser for bilisten selv. – Omkostninger ved skader på bilisten selv og eget materiel indgår ikke i de eksterne omkostninger.

Eksterne ulykkesomkostninger:

- 1) Omkostninger for det offentlige fx sundhedsudgifter, politi og redningstjeneste.
- 2) Omkostninger for andre lettere og ubeskyttede trafikanter, fx fodgængere og cyklister, samt de ekstra omkostninger som tungere køretøjer medfører for lettere køretøjer.
- 3) Ændret ulykkesrisiko for andre, fx når en stigning i trafikken øger (eller mindsker) den gennemsnitlige risiko for ulykker.

For en bilist vil hver kørt km indebære en vis risiko for at blive involveret i en ulykke. Hvis kørslen øger risikoen for de andre bilister, udgør kørslen en negativ ekstern effekt for de andre. Et fald i risikoen for de øvrige bilister vil omvendt medføre en positiv ekstern effekt. Risikoen for ulykker med personskade pr. kørt km falder, når trafikken stiger. Ved mere trafik stiger antallet af uheld, men ikke i samme omfang som trafikken. Faldet i risikoen skyldes formentlig, at hastigheden falder på grund af trængsel, eller at man søger at undgå trafikulykker.

Afgiftsregulering af de eksterne effekter ved ulykker bør udformes som en kørselsafgift, der er differentieret efter bilernes vægt og risikoprofilen for ulykker på de enkelte veje samt tidspunkter for kørslen. Afgiften bør også differentieres ved den enkelte bilists køreadfærd, fx målt ved ulykkehistorikken, som man kender fra ansvars- og kaskoforsikringer.

En afgift på 42,9 % af præmien på ansvarsforsikringen dækker i princippet de offentlige udgifter ved ulykker.

Støj

723.000 boliger har støj fra vejtrafik, som er over Miljøstyrelsens grænseværdi på 58 decibel. 1,4 mio. borgere er støjramt. På nogle veje kan støjniveauet komme over 75 decibel. Støj påvirker sundheden ved irritation, søvnforstyrrelser og koncentrationsbesvær, som fører til ringere livskvalitet og stress samt på længere sigt til hjertekarsygdomme. Støj fra kørsel medfører eksterne omkostninger ved at genere andre. Støjen reguleres bedst ved hjælp af en kørselsafgift, der er differentieret efter biltype og vejstrækning. I princippet bør afgiften også differentieres efter hastighed, køreadfærd og tidspunkt.

CO₂-udledning

CO₂-udledningen sker ved forbrænding i benzin- og dieselmotorer. I 2019 udledte personbilerne 7 mio. ton CO_{2e} eller 16 % af udledningen i Danmark. Antallet af personbiler vil stige, men udledningen vil falde til godt 6 mio. ton i 2030 på grund af effektivisering, omstilling mod nul- og lavemissionsbiler og iblanding af biobrændstoffer.

En omkostningseffektiv reduktion sker ved at afgiftsbelægge CO₂-udledningen fra biler med den samme CO₂-afgift, som pålægges andre danske CO₂-udledninger. En CO₂-afgift bør pålægges de fossile brændstoffer og afhænge af deres CO₂-udledninger.

Anden luftforurening end CO₂

Luftforurening relateret til bilkørsel - ud over kuldioxid - består af (nitrogenoxider) NO_x, svovldioxid (SO₂), kulilte (CO) og kulbrinter (HC), der udledes fra forbrænding i motoren og som partikler fra friktionen mellem dæk og vej samt fra bremses. Luftforureningen øger risikoen for bronkistis, astma og hjertekarsygdomme og er størst i byerne, hvor biler holder i tomgang, og hvor den spredes langsomt på grund af bygninger.

Afgiften bør være kørselsafgifter differentieret efter biltype og alder samt efter land eller by.

Slitage af infrastruktur

Der

er eksterne omkostninger i form af reparation af vejene, da kørslen slider på vejenes belægninger. I princippet varierer slitagen med bilens vægt, men det ses der her bort fra. Det er antallet af kørte km, der bestemmer graden af slitage, så kørselsafgifter vil være den mest målrettede reguleringsform.

Erhvervstransport

Varevogne og lastbiler bidrager til trængsel i modelsystemets trængselsmodel. Systemet har dog ikke data for, hvordan de vil agere ved omlægning til kørselsafgifter. Det antages, at erhvervstransporten er optimalt reguleret med kilometerdifferentierede afgifter i 2025 som følge af den politiske Aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra 2020. Ifølge aftalen vil der blive indført kørselsafgifter for lastbiler over 12 ton fra 2025.

Dansk Vejforening

Finn Bo Frandsen

den 1. marts 2022