

# Grønne afgifter på biler

## *Kommentarer v. Jens Hauch*

Miljøøkonomisk seminar  
Økonomisk Institut, KU  
6. marts 2013

**kraka**

# Overordnede temaer

- DØRS er stærk og troværdig.
  - Forpligter mht. dokumentation af anbefalinger og relevans af analyser
- Mange gode og nyttige tanker
  - Her er fokus dog ikke på roserne, men på tornene
- Kapitlets anbefalinger
  - Er bevisbyrden løftet?
- Kapitlets indhold
  - Hvad er analyseret?
  - Hvad burde have været analyseret?

## Anbefaling: Overgang til kørselsafgifter

- Formentlig rigtigt, men analytiske grundlag kan kun bære en anbefaling af en grundig undersøgelse og anbefaling af pejlemærke
- De teknologiske muligheder ser gode ud, men omkostningerne er usikre
- De trafikale og økonomiske effekter er ikke undersøgt i sammenhængende (trafik)modelanalyse
- Samspillet med infrastrukturinvesteringer er ikke analyseret – risiko for overdosering
- En regneperiode er nødvendig forud for beslutning

# Anbefaling: Afgifter baseret på kilometeraflysning som overgangsordning. Vil lette en senere overgang til egentlig kørselsafgift

- Teknologiske muligheder til imødegåelse af snyd er ikke undersøgt
  - 450 kr. pr. bil => 1 mia. kr. i startomkostninger (en halv betalingsring) plus administrative setup og løbende omkostninger
- Trafikale effekter er ikke undersøgt
  - Lavere registreringsafgift => flere biler
  - Afgift for lav i områder med trængsel
  - => trængsel i f.eks. Hovedstadsområdet kan stige kraftigt
- Overgang til kørselsafgift lettes næppe
  - to helt forskellige teknologier
  - forskellige markeder for serviceudbydere
  - sunk cost kan være barriere for senere overgang

# Anbefaling: Afgifterne er for høje, de bør kun afspejle eksternaliteter. Mistet provenu bør skaffes vha. moms og indkomstskatter

- Kun illustrativ beregning af dynamiske effekter, MD i ligevægt ukendt => vi ved ikke om afgifterne er for høje og provenueffekt er ukendt
- Finansiering vha. moms og indkomstskat - principielt
  - Atkinson-Stiglitz => ensartet vare-/indkomstbeskatning er optimal
  - Anbefaling er teoretisk konsistent, hvis svag separabilitet af L
  - Fornuftig principiel diskussion, men ingen analytisk dokumentation
- Finansiering vha. moms og indkomstskat – i praksis
  - Snævre grænser for at hæve moms (EU-loft).
  - Er det i praksis muligt at justere indkomstskatten til at neutralisere fordelings effekter? Hvis ikke er fordelingsberegninger nødvendige
- Kan omflytning af et (formentlig) tocifret milliardbeløb anbefales på baggrund af principiel diskussion og uden præcise forslag til alternativ finansiering?

# Anbefaling: Hvis vi ikke kan få kørselsafgifter, bør registreringsafgiften omlægges til grøn ejerafgift

- Ejerafgift og registreringsafgift virker principielt ens bortset fra alder af bilpark
  - omlægning *principielt* hensigtsmæssig, men ikke dokumenteret med analyser
- Ejerafgift bør så svare til (den noget indirekte) effekt på eksterne effekter plus fiskalt betinget afgiftselement
- Hvorfor er anbefalingen i dette tilfælde ikke omlægning til generelle skattebaser fsv. angår fiskalt betinget element? Er anbefalingerne konsistente?

## Anbefaling: Lavere skatter kan lede til trafikspræng => parkeringsafgifter bør sættes op

- Hvis afgifterne afspejler de eksterne omkostninger er der ikke noget eksternalitetsargument for højere parkeringsafgifter
- Mange privatejede parkeringsanlæg
- Priser på offentlige parkeringspladser bør afspejle MC (som måske/måske ikke stiger med flere biler).
- Inoptimalt, hvis myndighederne med dominerende stilling via prispolitik sikrer overnormal profit (eller unfair konkurrence) for private udbydere
- Myndighederne bør bygge flere parkeringspladser eller at gøre dette muligt for private udbydere, så vi får Bertrandkonkurrence

## Relevans af analyser: Meget grundig analyse af sammenhæng mellem bilers vægt og alvoren af ulykker

- Sundt økonometrisk arbejde og akademisk interessant – ssv. publicérbar i et transport-økonomisk tidsskrift
- Nødvendig, men ikke tilstrækkelig til fastlæggelse af MD – værdi af liv og skader er højst usikker
- Høje alternativomkostninger ved analysen – der kan peges på mere relevante analyser



## Mere interessante analyser: Dokumentation af skatteanbefalingerne

- En række af anbefalingerne vedrører skatteomlægninger
  - Kunne have været (forsøgt) dokumenteret med estimation af sammenhængende økonometrisk model for efterspørgsel efter biler og kørsel
- Væsentligt supplement til arbejdet med landstrafikmodellen, der har et mere detaljeret fokus
- Større modelanalyser, f.eks. AGL, kunne evt. have bidraget yderligere

## Andre, mere interessante analyser

- Kørselsafgifter for lastbiler er droppet
  - analyser af, hvordan erhvervet ville blive påvirket (med og uden system for personbiler), ville kunne have forbedret beslutningsgrundlaget
- Sammenhæng mellem infrastrukturinvesteringer og kørselsafgifter – det ene ben mangler
- Fordeling: Stilles f.eks. erhverv og privatbilister bedre eller dårligere af at få kørselsafgifter?
- Konkurrenceaspekter af marked for serviceudbydere

Tak for opmærksomheden