

Notat vedrørende bilbeskatningen

I. Problemstilling

I den seneste tid har den store og stadig stigende arbejdsløshed fået en klar 1. prioritet i samfundsdebatten, og der er af ansvarlige politikere givet udtryk for, at enhver foranstaltning, der kan bidrage til at mindske arbejdsløsheden i landet, skal gennemføres.

Selv om den stigende arbejdsløshed til en vis grad er et produkt af den økonomiske afmatning, er det uden for enhver diskussion, at den enestående høje skat, der er pålagt mobiliteten her i landet (biler og benzin) i dag er stærkt medvirkende til, at arbejdsløsheden forøges.

De trafik- og energipolitiske initiativer, der er foretaget i de seneste år, har haft nogle konsekvenser, som utvivlsomt har været utilsigtet for flere områders vedkommende. Der er i tiden efter den 1. juli 1979, dvs. efter at benzinafgiften blev forhøjet med 50 øre pr. liter, sket en øjeblikkelig forskydning fra individuel til kollektiv transport. De afledede effekter heraf volder særdeles store problemer med på én gang overbelastning af det kollektive trafikapparat og ledighed i det serviceapparat, der skal vedligeholde den bestående bilpark.

Salget af biler er faldet i chokerende grad. For personbilers vedkommende med 42 pct. i 1980, hvilket mangefold overstiger faldet i øvrige industrilande (bilag 1). Udover salget af biler er reparationsarbejdet m. m. faldet betydeligt, således at beskæftigelsen i automobilbranchen er faldet med ca. 10.000 personer i løbet af godt 1 år (bilag 2). Bilparken er faldende for første gang siden krigen.

Priserne på biler og benzin har nu nået en højde, hvor forbrugerne reagerer meget kraftigt over for købet af disse varer. Prisfølsomhedstærsklen nås hurtigere ved køb af biler end ved køb af andre varer som følge af marginalafgiften på 180 pct. i det gældende registreringsafgiftssystem (bilag 3).

En konsekvens af udviklingen er, at provenuet af motorbeskatningen er blevet langt mindre end forventet. Registreringsafgiften

var for 1980 budgetteret til 5 mia kr., men provenuet blev kun ca. 3 mia kr. De andre afgifter, benzinafgift, vægtafgift og forsikringsafgift, gav ligeledes mindre end forventet. Når provenuet falder med ca. 2 mia kr., udløser dette et alternativt forbrug, som med gældende importkvote medfører en merimport på mindst 1 mia kr.

Når talen er om statens finanser, bør det naturligvis også erindres, at den opståede arbejdsløshed formindsker provenuet af indkomstskat, forøger udgiften til understøttelse og øger underskuddet på betalingsbalancen.

Hvad angår arbejdskraftens mobilitet, har den beskrevne udvikling naturligvis været yderst uheldig. I Budgetredegørelse 1980 siges det, at der nu – på baggrund af »de seneste års store ledighed« – »må sættes kraftigt ind på løsning af mobilitetsproblemerne«. De sidste halvandet års kraftige skærpelse af beskatningen af den enkelte mobilitet virker direkte i modsat retning. Ledigheden bliver større dag for dag.

II. Benzinafgiften

Formålet med benzinafgiftens forhøjelse i 1979 var primært at begrænse forbruget. Forbrugsbegrænsning blev anset for nødvendig på grund af forsyningsvanskeligheder (aktuelle eller forventede). En sikker vurdering af forsyningssituationen til enhver tid er selvsagt ikke mulig, men det er en kendsgerning, at forsyningssituationen er bedret generelt, samt at benzinforbruget er faldet 14 pct. siden 1978 (bilag 4).

I en nyvurdering af den energi- og finanspolitiske situation må det være væsentligt at notere:

- At olieimporten ikke længere er et forsyningsproblem som tidligere, som det også anføres i Energiplan 81.
- At benzin i virkeligheden er at betragte som et »biprodukt« i raffineringprocessen af råolie til fyringsolie (gasolie).
- At den afgiftsdifferentiering, der er foretaget mellem benzin og dieselolie, medfører