

kan være lige så reelle, giver sig ofte udtryk i gener mv. for befolkningen. Ved ikke alene at lade bilisterne betale for de direkte omkostninger men også for de indirekte omkostninger, kan andre skatteklæder aflastes, hvorved der kan siges at blive givet en kompensation fra bilisterne til de, der lider under bilisme, herunder bilisterne selv.

Ud over de elementer af beskatningen, der dækker over det offentlige direkte omkostninger og generel kompensation til bilismens ofre, kan bilbeskatningen bestå af et mere fiskalt betinget element, omend det ikke kan udelukkes, at bilismens samfundsmæssige omkostninger overstiger den samlede beskatning. Mens de dele af afgifterne, der omfatter omkostningsdækning og kompensation for miljøgener etc., må søges indrettet således, at de principielt bliver så direkte afhængige af omkostningerne og generne som muligt, må de mere fiskale elementer søges indrettet således, at de tager hensyn til de mere klassiske hensyn i skattepolitikken, nemlig rimelig fordeling, små forvriddinger, let og gennemskuelig administration i forhold til provenuet etc. Afgifter på personbiler kan vurderes at have rimelige fordelingsvirkninger og udgøre et supplement til den direkte indkomstbeskatning, der er hovedinstrumentet i fordelingspolitikken på skatteområdet og som i vid udstrækning er indrettet herefter. Afgifterne på brug og besiddelse af biler er således stort set proportionale med indkomsten, mens registreringsafgiften er klart progressiv. Det skyldes, at registreringsafgiften ikke mindst bæres af bilister med nyere biler med store afskrivninger. Bilister med nyere biler tilhører typisk husstande med pæne indkomster, heraf nogle, hvis indkomster har været lavt beskattet, men som gennem betaling af registreringsafgift alligevel indirekte bidrager med deres del af skattebetalingen.

Høje afgifter på biler, ud over det, der kan forklares ved de omkostninger, bilismen påfører det øvrige samfund, kan medføre forvriddinger i form af inoptimal indretning af forbruget, men også bytteforholdsgevinster for Danmark i det omfang, afgiftsbyrden ikke i fuldt omfang bæres af danskere. Forvriddingerne kan give sig udslag i uøkonomiske reparationer af ældre biler, der alene kan forklares privatøkonomisk af tilstedeværelsen af registreringsafgift. En anden form for forvriddning er en for lille mobilitet. De ønskværdige fordelingsvirkninger kan dog forsvare lidt større forvriddningstab og dermed et højere afgiftstryk end på så mange andre forbrugsområder. Det gælder dog alene i det omfang, bilerne anvendes til private formål og direkte er til nytte for husholdningerne. Denne betingelse er typisk opfyldt for personbiler.

For lastbiler og andre godstransportkøretøjer er

det vanskeligere at forsvare et fiskalt element i afgifterne. I det omfang afgifterne fra lastbiler væltes over i højere priser, vil fordelingsvirkningerne heraf ikke nødvendigvis være specielt ønskværdige og i alle tilfælde nok tilfældige. Hvis afgifterne ikke kan væltes over i højere priser f.eks. på grund af udenlandsk konkurrence, kan fiskale afgifter medføre betydelige forvriddinger og umiddelbar belastning af beskæftigelse og konkurrenceevne. For sådanne køretøjer er alene afgifter, der dækker samfundets omkostninger, og kun i det omfang de mere eller mindre kan gøres proportionale med det enkelte køretøjs bidrag hertil, hensigtsmæssige. Disse betingelser er opfyldt for brændstofafgifterne og delvist besiddelsesafgifterne (vejafgift, ansvarsforsikringsafgift og i en vis udstrækning vægt- og udligningsafgift) men næppe for registreringsafgift, der derfor heller ikke pålægges egentlige godskøretøjer mv.

Der er således gode grunde til at have højere afgifter på personbiler end på godskøretøjer.

Der findes imidlertid mellem disse to rene kategorier også køretøjskategorier, der både opfylder godstransportformål i erhverv og persontransportformål for private, nemlig varebilerne.

Varebilerne betaler som de andre køretøjskategorier afgift af brændstof og afgift af ansvarsforsikring samt nogenlunde sammenlignelige vægtafgifter mv. Registreringsafgiften udgør imidlertid en mellemting mellem fritagelserne for de egentlige lastbiler og det høje niveau for de egentlige personbiler. Da varebilerne både kan opfylde det ene behov (f.eks. erhvervsmæssig godstransport) for den ene bilist og det andet behov (persontransport) for den anden bilist og eventuelt begge behov for en tredje bilist, er varebilafgifterne specielt vanskelige at balancere i forhold til de specielle hensyn, og de store afgiftsforskelle giver let anledning til spændinger og forvriddinger.

Varebilerne (kun passagerer på forsædet) er i øjeblikket inddelt i forskellige afgiftsklasser:

- Mindre varebiler under 2 ton tilladt totalvægt, hvor afgiften udgør 95 pct. af værdien ud over 6.100 kr. (i forslag L 158 ændres dette dog til 12.100 kr.). Til denne afgiftskategori henregnes også biler, der i opbygning minder om egentlige personbiler samt varebiler, hvor varerummets længde udgør under halvdelen af køretøjets samlede længde.

Afgiften af sådanne biler udgør henvend 100.000 kr. i gennemsnit.

- Store varebiler af tilladt totalvægt mellem 2 og 3 tons, hvor afgiften udgør 30.000 kr. pr. stk. og større varebiler af tilladt totalvægt mellem 3 og 4 tons, hvor afgiften udgør 19.000 kr.