

PRESSEMEDDELELSE FRA FORMANDSKABET FOR DE ØKONOMISKE RÅD **KLAUSULERET TIL DEN 7. DECEMBER 2021 KLOKKEN 12.00**

Den miljøøkonomiske *vismandsrapport* indeholder to kapitler. De ligger i forlængelse af rapporten, *Økonomi og Miljø, 2020*, der blev udgivet i foråret, og som omhandlede omkostningerne ved at nå 70 pct.-reduktionsmålet i 2030. Det aktuelle diskussionsoplæg indeholder følgende kapitler:

- Beskatning af privatbilisme
- Beskæftigelseseffekter af drivhusbeskatning

Den nuværende bilbeskatning er ikke målrettet de gener, biltrafikken skaber

Biltransport er vigtig for produktion, forbrug og menneskers interaktion i samfundet. Men biltrafik skaber også gener i form af ulykker, trængsel, støj, luftforurening og udledning af CO₂. Omfanget af disse gener afhænger af, hvor meget, hvor og hvornår der køres, mens den nuværende beskatning i høj grad er pålagt bilkøb og –ejerskab, der ikke i sig selv medfører gener for andre. Frem mod 2030 forventes biltrafikken at stige, og den gennemsnitlige beskatning pr. kørt kilometer vil på det tidspunkt være væsentligt mindre end omkostningerne ved de gener, en gennemsnitlig billist påfører andre ved at køre én kilometer ekstra.

Miljøøkonomisk vismand, Lars Gårn Hansen udtaler:

“I dag er bilbeskatningen lidt for lav i forhold til de gener, kørsel med private biler medfører, og frem 2030 må misforholdet forventes at blive betydeligt større.”

“Den nuværende bilbeskatning er ikke tilstrækkeligt målrettet de gener, biltrafikken påfører andre. Det gælder særligt for registreringsafgiften og den årlige ejerafgift, der er rettet mod køb og ejerskab, mens brug af bilen de steder og tidspunkter, hvor kørsel skaber de største gener, ikke beskattes.”

Målretning af bilbeskatningen mod biltrafikkens gener vil give en stor samfundsøkonomisk gevinst

En omlægning, der målretter bilbeskatningen, betyder, at registreringsafgiften afskaffes, ejerafgiften reduceres, og at der indføres GPS-baserede kørselsafgifter. Kørselsafgiften per kørt kilometer vil være højere i myldretiden i byerne, hvor generne ved kørsel er store, og lavere på landet, hvor generne ved kørsel er små. Endelig målrettes afgiften på benzin og diesel, så den afspejler en CO₂-afgift på 1.200 kr. pr. ton.

Miljøøkonomisk vismand, Lars Gårn Hansen udtaler:

“Vi vurderer, at en målretning af bilafgifterne vil kunne give en samfundsøkonomisk gevinst på 20 mia. kr. om året. Selvom beregningsforudsætningerne er behæftet med usikkerhed, og implementeringen vil tage tid, er den forventede gevinst så stor, at vores klare anbefaling er, at en omlægning bør gennemføres.”

Omlægning vil føre til mindre trængsel og færre ulykker

Beregninger i rapporten viser, at omlægningen kan forventes at reducere det samlede antal kørte kilometer, og at kørslen særligt mindskes der, hvor den skaber de største gener, herunder i byerne. Det reducerede kørselsomfang betyder, at omkostningerne ved trængsel, ulykker og forurening falder, hvilket giver en samfundsøkonomisk gevinst for alle. Beregningerne viser endvidere, at bilister uden for byerne umiddelbart vil få en gevinst ved omlægningen, og det vil de laveste indkomstgrupper også. Omvendt vil de højeste indkomstgrupper samt billister i byerne isoleret set tabe på omlægningen. Tabet for disse grupper er dog langt mindre end den forbedring af de offentlige finanser, som omlægningen indebærer. Anvendelsen af det betydelige offentlige merprovenu bliver dermed afgørende for den endelige fordelingsprofil.

Miljøøkonomisk vismand, Lars Gårn Hansen udtaler:

“Omlægningen vil føre til færre ulykker og mindre trængsel, støj og luftforurening. Det bidrager til den samfundsøkonomiske gevinst. Samtidig vil lavindkomstfamilier og familier uden for byerne få bedre mulighed for at anskaffe en bil, og det er et andet element i den samfundsøkonomiske gevinst.”

“Den foreslåede omlægning vil indebære en forbedring af de offentlige finanser på 15 mia. kr. om året. Hvordan man politisk beslutter sig for at anvende dette provenu, bliver afgørende for de samlede fordelingsvirkninger af reformen. Den samlede gevinst er dog så stor, at de fleste vil kunne opleve en nettogevinst.”

En ensartet CO₂e-afgift vil ramme virksomheder og deres beskæftigede forskelligt

Ifølge beregninger præsenteret i *Miljø og Økonomi, 2020* vil en ensartet CO₂e-afgift på 1.200 kr. pr. ton være tilstrækkelig til at nå det danske reduktionsmål på 70 pct. i 2030. Beregningerne viste, at en ensartet afgift vil mindske beskæftigelsen i landbruget og i visse dele af industrien, men også at den samlede beskæftigelse ikke vil ændre sig nævneværdigt.

Beregningerne i den aktuelle miljøøkonomiske vismandsrapport viser, at der også inden for brancher er stor forskel på, hvordan de enkelte virksomheder og dermed deres ansatte vil blive påvirket. Beregningerne viser derudover, at antallet af job, der er i risiko for at forsvinde, er størst i den vestlige del af landet, og at de ansatte, der har størst risiko for at miste deres job, typisk har kortere uddannelser og bor på landet. I landbruget er ca. en tredjedel af de lønmodtagerjob, der er i risiko, besat af udenlandsk arbejdskraft fra Europa, mens ca. en tredjedel af de udsatte selvstændige vil nå pensionsalderen inden 2030.

Miljøøkonomisk vismand, Lars Gårn Hansen udtaler:

“Ved en ensartet afgift vil der være job, der forsvinder, især i landbruget, og job, der opstår i andre brancher. Kravet til uddannelseslængden i de job, der opstår, må ventes at være større, end i de, der forsvinder. Det rejser behovet for fokus på efteruddannelse frem mod 2030.”

I industrien står få virksomheder for hovedparten af udledningerne. I 2018 stod de fem største udledere i industrien således for 62 pct. af de samlede udledninger, mens de samme virksomheder kun stod for 3½ pct. af den samlede beskæftigelse. Omvendt er 97 pct. af de beskæftigede ansat i virksomheder, hvor afgiftsbetalingen ved en ensartet CO₂e-afgift udgør mindre end 2 pct. af de pågældende virksomheders samlede omkostningerne.

Miljøøkonomisk vismand, Lars Gårn Hansen udtaler:

“Det er få industrivirksomheder med få beskæftigede, der står for størstedelen af industriens samlede udledninger. Hensyn til disse virksomheder bør ikke stå i vejen for en ensartet CO₂-afgift i industrien.”

Vismandsrapporten, *Økonomi og miljø 2021*, er udarbejdet forud for mødet i Det Miljø-økonomiske Råd, den 7. december. Vurderinger og anbefalinger i rapporten og i denne pressemeddelelse er alene formandskabets.

De Økonomiske Råds formandskab består af: Carl-Johan Dalgaard, Nabanita Datta Gupta, Lars Gårn Hansen samt Jakob Roland Munch.

Rapporten og denne pressemeddelelse er klausuleret til tirsdag den 7. december kl. 12.00. Der indkaldes til pressemøde om rapporten:

**Pressemøde på Den sorte Diamant
Tirsdag den 7. december kl. 12.30**

Yderligere oplysninger:

John Smidt, Direktør for De Økonomiske Råds sekretariat
Telefon: +45 6185 2041, Mail: jsm@dors.dk

Hjemmeside: www.dors.dk Twitter: [@DORSekretariat](https://twitter.com/DORSekretariat)