



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2012-118-0077

Dato: 8. februar 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 212 af 3. januar 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Geertsen (V).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Thomas Larsen

Spørgsmål: Ministeren bedes med udgangspunkt i ”gængse” beregningsmodeller oplyse de isolerede konsekvenser for nedenstående parametre, såfremt der i hovedstaden indføres en betalingsring (kommunegrænse inkl. Amager jf. Transportministeriets rapport: ”Trængselsafgifter i Hovedstaden”), som afgiftspålægger bilkørsel svarende til et årligt provenu på 1,9 mia. kr.?

Parametre:

- Købekraft
- Inflation
- Beskæftigelse

Svar:

En afgift ved krydsning af en trængselsring vil isoleret set reducere bilisternes købekraft med et beløb svarende til deres afgiftsbetaling.

For erhvervenes betaling af afgift ved krydsning af trængselsring, så må det forventes, at betalingen nedvælttes i lavere virksomhedsafkast og mindre lønstigninger, idet virksomheder der må krydse trængselsringen vil skulle konkurrere med virksomheder, der ikke behøver krydse trængselsringen. De kan derfor ikke overvælte omkostningen i prisen på den solgte vare eller ydelse. I det tilfælde reduceres købekraften hos lønmodtagerne og ejerne i virksomhederne ligeledes svarende til afgiftsbetalingen.

Købekraften hos de almindelige bilister samt lønmodtagerne og ejerne i de virksomheder, der krydser trængselsringen, må i det scenarie der konkret spørges til, forventes isoleret set at blive reduceret med 1,9 mia. kr.

I modgående retning vil det trække, at bilisterne vil spare tid i trafikken. Dette omsættes dels i mere fritid, og dels i mere arbejdstid. Sidstnævnte afføder større lønninger til bilisterne og derigennem forøget købekraft. Reducerede takster i den offentlige transport finansieret af trængselsringen vil isoleret set vil øge købekraften.

En forøgelse af inflationen ved indførelse af en trængselsring vil kun ske i det omfang, at afgiftsbetalingen ved krydsning af trængselsringen overvælttes i prisen på de solgte varer og ydelser. Selve afgiftsbetalingen indgår pr. definition ikke i forbrugerprisindekset, og dermed i opgørelsen af inflationen, da der ikke er tale om betaling for en reel vare eller tjeneste. En trængselsring vil kun have lille betydning for inflationen, idet erhvervenes afgiftsbetaling i høj grad må forventes at blive nedvæltet i mindre lønstigninger og ikke i højere priser, jf. ovenfor.

Lavere købekraft gennem direkte afgiftsbetaling, mindre lønstigninger eller virksomhedsafkast er udtryk for en mindsket realløn. En mindsket realløn vil isoleret set føre til en reduktion af arbejdsudbuddet. Omvendt trækker timebesparelsen i biltrafikken i retning af et øget arbejdsudbud sammen med eventuelle timebesparelser i den kollektive trafik ved øgede investeringer i den kollektive trafik. Takstnedsættelser i den kollektive trafik finansieret af provenuet fra trængselsringen vil også øge reallønnen for de personer, der benytter det offentlige og derigennem øge deres arbejdsudbud.