

Kbh. 4. oktober 2012

Til Trængselskommissionen

Som jeg gjorde opmærksom på ved mødet i TK den 24. september mangler vi basisoplysninger om hvordan bilpriser og beskatning af bilkørsel og taksterne i den kollektive trafik takster har udviklet sig – f.eks. siden 1990. For at kunne vurdere tiltag på transportområdet er det vigtigt at kende den økonomiske virkelighed, der omgærder trafikudviklingen. Her er forskellige oplysninger samt nogle forslag med begrundelser og baggrundsinformation, som jeg hermed fremlægger for kommissionen til drøftelse og stillingtagen.

Først et konkret eksempel på den samlede effekt af ændringer af registreringsafgiftsreglerne fra 1990 til 2012

På basis af oplysninger fra Peugeot har vi udarbejdet denne analyse, der viser hvordan beskatningen af en Peugeot 107 er nu og hvordan den ville være, hvis ikke bilbeskatningen var nedsat siden 1990. Som man kan se betyder ændringerne en afgiftslettelse på kr. 72.435 kr.

	Beskatning efter reglerne pr. 28. marts 2012	Beskatning efter reglerne pr. 15. februar 1990
Peugeot 107. Importpris inklusiv moms:	59.696 kr.	59.696 kr.
<i>Fradrag i afgiftspligtig pris for diverse nutidigt standardudstyr</i>	<i>12.370 kr.</i>	
Afgiftspligtig pris	47.326 kr.	59.696 kr.
Registreringsafgift	49.693 kr.	92.639 kr.
<i>Fradrag i registreringsafgift fordi bilen angives at køre 23,3 km pr. liter benzin. 4.000 kr. i afgiftslettelse pr. km for kørsel længere end 16 km./l.</i>	<i>29.400 kr.</i>	
Registreringsafgift	20.293 kr.	92.639 kr.
Bilpris hos forhandler	79.900 kr.	152.335 kr.

Der næst forskellige forslag, der kan medvirke til at dæmpe trængsel og miljøbelastning. Tilsidst baggrundsinformation om andre områder, som det kan være nyttigt at kigge på, hvis man vil begrænse trængsel og miljøbelastning.

Forslag 1:

At ændre beskatningsreglerne således, at der først gives afgiftslettelser for biler, der f.eks. kører mindst 25,2 km/liter benzin (diesel 28,1 km/l) svarende til energiklasse A⁺⁺. Lettelsen kunne være på 4.000 kr. pr. km. for biler der kører mere end de nævnte grænser. Biler der kørte mindre pr. liter kunne få en ekstraafgift på 6.000 kr. pr. kilometer de kørte mindre pr. liter.

Begrundelse:

Trængsel og miljøbelastning af forskellig art skyldes bl.a., at det løbende siden 1980/1990 er blevet meget billigere at anskaffe og bruge en bil - især når der ses på den del af indkomsten, som skal bruges til bilkøb og brug.

Derfor forrykkes forholdet i konkurrencen mellem brug af privat bil og kollektiv trafik og flere vælger at anskaffe og benytte egen bil. Tilmed er antallet af husstande med mere end 1 bil eksploderet. I dag gives der afgiftslettelser allerede når biler (ifølge en særlig testcyklus) kører mere end 16 km/liter benzin (18 km/l diesel). Denne afgiftslettelse, som blev indført i 2007 har givet en voldsom forøgelse af bilparken i Danmark. De mange ekstra biler erstatter i stort omfang mere bæredygtige transportformer som cykling og kollektiv transport. Det er miljømæssigt og økonomisk uforvarsligt at give afgiftslettelse for biler der kører så lidt på literen.

Samme bilmodel, f.eks. en VW Golf, sælges i dag med motorer, der udleder fra 99 – 199 g CO₂ pr. km. Selv den "mindste" af disse motorer giver motorkraft nok til at overskride alle fartgrænser. Man må indrette afgiftssystemet så det koster kassen at vælge den mest forslugne model. Derfor forslaget om ekstraafgiften på 6.000 kr. pr. liter bilen kører mindre end grænserne.

Man kan komme meget længere ned i forbrug.

Trafikstyrelsen udsendte den 2. oktober 2012 en pressemeddelelse hvoraf det bl.a. fremgik:

"40 km på en liter brændstof inden for rækkevidde

Grænsen for hvor langt en almindelig bil kan køre på en liter brændstof har flyttet sig betydeligt i de senere år, og vil fortsat gøre det. Derfor er der nu kommet et nyt fremtidssikret Energimærke fra Trafikstyrelsen med tre nye energiklasser. Bedste klasse hedder nu A+++ og for at komme i den skal en bil kunne køre 34,3 kilometer på en liter benzin eller 38,6 kilometer på en liter diesel svarende til en CO₂ udledning på 70 gram per kilometer."

"I takt med at forbrugerne løbende efterspørger mere energieffektive biler og at bilindustrien har forbedret motorteknologierne markant i løbet af de sidste år, er tiden ved at løbe fra den hidtidige energimærkning. Dette ses ved, at langt over halvdelen af nye personbiler i dag er i energiklasse A."

"Derfor har der været brug for en tilpasning af det energimærke, som nu er blevet både opdateret og fremtidssikret. Energimærkets mest økonomiske klasse hedder nu A+++ og for at gøre sig fortjent til det, skal bilen kunne køre mindst 34,3 kilometer på en liter benzin eller mindst 38,6 kilometer på en liter diesel. Dette svarer til en CO₂ udledning på 70 gram pr kilometer."

"De nye energiklasser skal sikre, at der også blandt de meget energieffektive biler kan skelnes mellem de bedste og de knap så gode. Energimærket til biler svarer til det, der gælder for

eksempelvis fryser, køleskab og vaskemaskiner.”

”Det er svært præcist at sige hvornår, men der er for mig ingen tvivl om, at vi i de kommende år vil se biler, der kan leve op til A+++ kravene. Bilfabrikanterne arbejder konstant på forbedringer for at få CO2 udledningen ned og flest mulige kilometer ud af bilerne,” fortæller Tejs Jensen, der er chefkonsulent hos De Danske Bilimportører.”

Baggrundsinformation

Fra 2000 til 2007 havde vi i Danmark den såkaldte ”LUPO-Lov”, der gav afgiftslettelse på 1/6 for biler der kørte mellem 25 til 28,6 km pr. liter benzin og 28,1 og 2,1 og km/liter diesel. VW- LUPO 3 L kørte 33 km/l og fik en afgiftslettelse på 1/3. Det må siges at være en pæn brændstoføkonomi. Der var ingen lettelse for biler, der kørte mindre på literen end de nævnte.

I 2007 blev ”LUPO- loven” overraskende og uden den store debat erstattet med nye regler, der betød, at der allerede ved køb af biler, der kører mere end 16 km/l (diesel 18 km/l), blev givet fradrag i selve registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer bilen kører længere på literen. Biler der kørte mindre på literen end de nævnte antal kilometer fik en beskedent ekstraafgift på kun 1000 kr. pr. km. de kørte mindre på literen.

Her er de nye energiklasser for biler. Indført sommeren 2012.

Energi klasser

Klasse	Benzin km/l	Diesel km/l
A+++	Min. 34,3	Min. 38,6
A++	25,2-34,2	28,1-38,5
A+	20,0-25,1	22,5-28,0
A	18,2-19,9	20,5-22,4
B	15,4-18,1	17,3-20,4
C	14,3-15,3	16,1-17,2
D	12,5-14,2	14,1-16,0
E	11,8-12,4	13,2-14,0
F	10,5-11,7	11,9-13,1
G	u/ 10,5	u/ 11,9

Her et eksempel på dagens regler om nedsættelse af registreringsafgiften for en benzin bil, der kører 26 km. på literen

Nedsættelse af registreringsafgiften	Kr:
Lavere brændstofforbrug, 26 km pr. liter benzin	-40.000

Kilde: Skatteministeriet

Denne ændring i beskatningen har drænet statskassen ekstraordinært og betydet en kraftig billiggørelse af personbiler og derfor betydet en stadig større bilpark.

De mange nye mindre biler erstatter sjældent store biler, men bliver én (eller flere) ekstra biler i familien, der ikke bruges til søndagsturen, men ofte til pendling. Derved stiger presset på vejene i myldretiden og trængslen. Disse ekstra biler erstatter som oftest brug af cykel og kollektive transportmidler og giver altså ingen miljøfordel – tværtimod.

375.250 husstande har nu mere end én bil. I 1960 var der i alt kun 408.000 personbiler i Danmark. (Se bilag 1)

Da biler, der kun kører 16 km/l benzin /18 diesel km/l diesel i dag får afgiftslettelse drejer det sig altså om biler, der kun er i energiklasse B. At give afgiftslettelser til sådanne biler er helt urimeligt miljømæssigt og økonomisk.

EU-kravene, hvad angår CO₂-udslip fra biler, indebærer at det samlede gennemsnit for nye biler fra 2020 ikke må overstige 95 gram CO₂ pr. kilometer. Udslip på 95 gram pr. kilometer svarer til at bilen skal kunne køre 24,42 km/l benzin.

Hvis der fortsat skal være en lettelse bør den ikke starte før tidligst ved biler, der kører mindst 25,2 km/liter benzin (diesel 28,1 km/l) svarende til energiklasse A⁺⁺.

Forslag 2:

Sænk skalaknækket i beregning af registreringsafgiften. Et forslag kunne være, at skalaknækket blev nedsat så det svarede til importprisudviklingen på biler fra 1990 til 2011. Det ville betyde, at skalaknækket nu skulle ligge på 34.760 kr. En nedsættelse bør dog ske gradvist.

Begrundelse:

En afgørende årsag til at biltrafikken er steget kraftigt de seneste årtier er at alle biler er blevet meget billigere. Udgiften på at købe og benytte bil er reguleret af mange faktorer. En af de mest afgørende er skalaknækket. Provenuet ved at sænke skalaknækket kan finansiere tiltag i den kollektive trafik. Sænkning af skalaknækket vil medvirke til at reducere trængsel og miljøbelastning, idet det vil gøre det mindre attraktivt at købe flere og flere biler.

Baggrundsinformation

Som udgangspunkt beregnes registreringsafgiften af fabriksnye biler på baggrund af standardpriser. Er den såkaldte importpris f.eks. på 100.000 kroner inkl. moms, bliver der betalt en afgift på 105 % af de første 79.000 kroner og 180 % af de næste 21.000 kroner.

Procentsatserne har i mange år været de samme, men beløbet, hvor afgiften stiger fra 105 til 180 %, er løbende sat op, hvilket gør slutprisen lavere end den ellers ville have været.

Dette beløb, som bestemmer hvornår afgiften øges, kaldes for ”skalaknækket”. I 1990 var skalaknækket på 19.750 kroner. I 2012 er det på 79.000 kroner. Det svarer til en forhøjelse på ca. 300 %. Forhøjelserne – og derved afgiftslettelserne - er indført, selvom importprisen for en bil i samme tidsrum ikke er steget så meget. Det har betydet et stort prisfald for alle biler.

Forhøjelsen af skalaknækket har været drevet frem gennem målrettet og meget dygtigt lobbyarbejde udført af bl.a. Forenede Danske Motorejere, De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilhandlerforening, Asfaltindustrien og Dansk Vejforening. De har haft de dygtigste medierådgivere til at bistå sig med arbejdet. Det er gang på gang lykkedes dem at få Folketinget til at lette bilbeskatningen. Den ene gang efter den anden er midlertidige tilskud til katalysatorer, airbags og andet udstyr konverteret til permanente afgiftsnedsettelse i form af forhøjelse af skalaknækket og derved permanente afgiftssænkninger. Branchen har også fået diskussionen til alene at dreje sig om *nedsettelse* eller evt. *omlægning* af afgifter. Strategien er lykkedes over alt forventning. Derfor ser i resultatet i dag i form af en voldsom udhuling af transportbeskatningen.

Forhøjelsen af skalaknækket på samlet 300 % fra 1990 til 2011 skal sammenholdes med, at importprisen for personbiler kun steg med 76 % i samme periode. Siden 2007 er importprisen tilmed faktisk faldet med 12,5 %, hvilket ikke alene kan forklares med salg af mindre biler.

Når skalaknækket sættes i vejret, sænkes registreringsafgiften for alle biler - store som små. For hver 1000 kroner skalaknækket *forhøjes*, er det ensbetydende med, at afgiften *sænkes* med 750 kroner. Bilen bliver billigere og staten mister indtægter.

Ændringen fra 1990 til 2012 betyder, at alle biler med en standardpris på 79.000 kr. og derover har fået nedsat registreringsafgiften med 44.437 kr. Bilen er blevet billigere og staten mister milliardbeløb i afgifter. Biler med lavere standardpriser end de 79.000 kr. har også fået en afgiftslettelse, idet de slet ikke skal betale den høje takst. Mange betaler nu kun mindstebeløbet på kr. 20.000 i afgift.

Ved den seneste ændring i 2007 blev skalaknækket forhøjet fra 64.000 kr. til 79.000 hvilket svarer til en afgiftssænkning på 11.250 kr. pr. bil. Med 160.000 solgte biler mister staten årligt 1,8 mia. kroner herved. Tilbageføres skalaknækket til 2007-niveauet vil staten dermed (teoretisk) kunne få 1,8 mia., kroner årligt til finansiering af nye kollektive tiltag.

Ifølge CASA-rapporten fra 2012 har en gennemsnitsbil aldrig tilnærmelsesvis været så billig som nu. Omregnet til dagens priser og lønniveau skulle der i 1990 betales 83.000 kroner mere for en gennemsnitsbil. Lempelser i registreringsafgifterne i perioden 1990 til 2011 betydet et provenutab for staten på 56 mia. kroner i forhold til provenuet, hvis den oprindelige registreringsafgift fra 1990 var blevet fastholdt. Alene i 2011 var tabet i registreringsafgiften - alene vedr. hævelse af skalaknækket - på 8,1 mia. kroner.

Se hele rapporten her: <http://www.casa-analyse.dk/files/rapporter-miljo/2012/bilpendlere.pdf>

Herunder vises udviklingen

Gennemsnitlige importpriser før moms for personbiler fra 1990 til 2011		Kommentar
1990	44.903	<p>Den kraftige forhøjelse af skalaknækket mellem 1990 og 2012 - fra 19.750 kr. til 79.000 kr. svarende til 300 % - og den deraf følgende afgiftslettelse er sket i en periode med langt lavere stigninger i importpriserne. Som man kan se af tabellen til venstre er den gennemsnitlige importværdi for nye personbiler kun steget med ca. 76 % fra 1990 til 2011.</p> <p>Hvis man tilmed tager i betragtning, hvilke store forbedringer der er sket med hensyn til udstyr, komfort, motorkraft og energiforbrug m.m. er der tale om meget beskedne stigninger i importpriserne.</p> <p>Man må også huske på, at der i denne periode med disse beskedne importprisstigninger er kommet en masse ekstra udstyr som katalysator, airbags, ABS-bremser og ESP-bremser som standardudstyr i de fleste nye biler. Som det senere omtales får man tilmed også afgiftslettelse for en hel del af det udstyr, som er med i nævnte priser og er standard i stort set alle nye biler.</p> <p>Selv hvis skalaknækket ikke var hævet siden 1990 ville man altså som bilist få langt mere bil for pengene nu end tidligere. Nu får man både en bedre bil og slipper med langt mindre betaling til samfundets fælles kasse.</p> <p>Når priserne ikke er steget mere, bliver der flere og flere biler (op til en importpris plus moms, minus fradrag i afgiftspligtig værdi for diverse udstyr, på 79.000 kr.), som kun beskattes med 105 %.</p> <p>Fra dette beskatningsbeløb fratrækkes som ovenfor nævnt så tilmed 4.000 kr. pr. kilometer bilen (på papiret) kan køre længere end 16 km/l (diesel 18 km/l). Se nedenfor.</p>
1991	45.763	
1992	47.571	
1993	50.890	
1994	55.759	
1995	60.736	
1996	61.615	
1997	65.526	
1998	64.268	
1999	67.050	
2000	70.428	
2001	73.076	
2002	75.216	
2003	78.643	
2004	81.282	
2005	81.295	
2006	85.463	
2007	90.688	
2008	80.232	
2009	77.623	
2010	71.513	
2011	79.300	

Kilde: CASA og Danmarks Statistik

Forslag 3:

Der skal ikke gives afgiftsfritagelse for diverse udstyr, som ABS-bremser, ESP-bremser og ekstra Airbags, som er normalt standardudstyr i nye biler og er medregnet i importpriserne jfr. ovenfor. Ekstra sikkerhedsudstyr skal påbydes, hvis effekten er dokumenteret af uafhængige eksperter.

Begrundelse:

Billiggørelse af biler er også sket ved, at udstyr, der er standard i moderne biler, alligevel får afgiftsfritagelse efter nedennævnte takster. Afgiftsfritagelsen betyder flere biler på gaden.

Det er svært at se det rimelige i at give afgiftsfritagelse for standardudstyr som ABS-bremser, ESP-bremser, ekstra airbags, m.m. Den slags udstyr skal være påbudt, hvis sagkundskaben garanterer effekten deraf. Det skal ikke være ”afgiftstømmere”. Når udstyr er standardudstyr, der monteres på fabrikken, vil prisen kun stige marginalt. På samme skal maks. NCAP-stjerner ikke give afgiftslettelse, men sikkerhedsniveauet skal påbydes eller biler *uden* skal pålægges ekstra afgift.

Baggrundsinformation

Der er i dag afgiftsfritagelse i form af fradrag i den afgiftspligtige værdi (det betyder at dette fradrag, der typisk er på 12.370 - 14.370 kr. fratrækkes *inden* beregning af registreringsafgift) . Afgiftsfritagelsens størrelse i kr. afhænger af om den afgiftspligtige værdi er over eller under skalaknækket. Afgiftslettelsen ligger derfor mellem 12.988 kr. og 25.866 kr. pr. privatbil. Størst er nedsættelse af afgiften for dyre biler.

Stort set er alt det udstyr, som tilmed giver afgiftsfritagelse jfr. nedenfor, er allerede medregnet i ovennævnte importpriser. NCAP-stjerner afhænger dog af bilens sikkerhedsniveau.

Her er listen over udstyr m.m. som fratrækkes før beregning af afgift:

Fradrag i beskattet værdi	Kr:
Radio	-1000
Airbags nr. 3 til 6	-5120
ABS-bremser	-3750
ESP-bremser	-2500
Maks. NCAP-stjerner	-2000

Kilde: Skatteministeriet

Købere af de allerdyreste biler har alle fået glæde både af den kraftige forhøjelse af skalaknækket og afgiftsfritagelsen for diverse udstyr. Så bliver der råd til en endnu større eller nogle ekstra biler.

Når de fleste biler har fået nedsat registreringsafgiften med et sted mellem 70.000 og 90.000 kr. set i forhold til afgiftsreglerne i 1990 er det derfor en fin gave til den mere velstillede dele af befolkningen som køber de fleste biler.

Forslag 4:

En måde til at reducere trængsel, styrke den kollektive trafik og forbedre miljøet er gennem stigende afgifter på benzin og diesel. Den danske benzinafgift er kun ca. 1 kr. højere end i 1989. Det er en meget beskedent stigning på 23 år.

Begrundelse:

Fordelene ved højere brændstofafgifter er bl.a.

- Mindske bilkørsel og fremme mere fornuftig kørsel i form lavere hastighed
- Sænke antallet af dræbte og kvæstede, reducere støjen og luftforureningen
- Erstatte nogen bilkørsel med cykling og brug af kollektive transportmidler
- Forbedre sundhedstilstanden, når nogen bilkørsel erstattes af mere bevægelse
- Medvirke til at genoprette beskatningen efter 10 årigt afgiftsstop på benzin og dieselolie og derved få penge i statskassen til at løse vigtige velfærdsopgaver
- Lade de bredeste skuldre bære den tungeste del af byrden Det er af afgørende betydning, at højere bil- og brændstofpriser ikke rammer socialt skævt. Mikael Skou Andersen, forskningsprofessor, Danmarks Miljøundersøgelser, Aarhus Universitet skrev i Politiken 22. januar i debatindlægget "Grønne afgifter rammer ikke særlig skævt" bl.a.: "Det er en myte, at de grønne afgifter går hårdest ud over de dårligst stillede. Når det gælder bil- og benzinafgifter, rammes de velstillede mest. Og momsen vender den tunge ende nedad i langt større grad end miljøafgifterne" ([læs hele artiklen her](#)).
- Stimulere folk til at købe færre og mindre biler
- Gøre det mindre attraktivt at køre langt for at handle i udlandet, fordi det bliver dyrere at køre frem og tilbage. Det er værd at huske, at man ikke må importere mere benzin/dieselolie end, hvad der er i bilens tank og i en 10 liters reservedunk. Man kan derfor ikke hamstre benzin og dieselolie.

Vi er klar over at mange vil sige, at det ikke kan lade sig gøre på grund af problemet med grænsehandelen. Vi mener at den eventuelle ekstra grænsehandel, der måtte komme, er et mindre onde sammenlignet med listen over fordele. Se mere herom nedenfor.

Baggrundsinformation

Udover billiggørelse af biler på grund af afgiftssænkninger kommer så, at også benzinafgiften igennem årtier er blevet holdt nede. Fra 2001 har afgiften tilmed været fastlåst i løbende priser. Det stimulerer naturligvis til ubetænksom brug af bil i alle situationer.

Hvis afgifter på benzin og diesel siden 2001 blot var blevet pristalsreguleret, ville staten i 2011 have fået en merindtægt på 1,6 mia. kr. på benzinafgiften og 1,8 mia. kr. på dieselafgiften. (Der blev i 2011 solgt 2,1 mia. liter benzin og 3,4 mia. liter autodiesel).

Hvis benzinafgiften siden 1980 var blevet reguleret så benzinprisen havde fulgt udviklingen i prisen på et "gult klip" ville benzinprisen i dag være ca. 39 kr. pr. liter. Den koster ca 13-14 kr. pr. liter.

Her er nøgletal for prisfastsættelsen for benzin og takster (gult klip) i den kollektive trafik fra 1980 til 2012:

	1. halvår 1980	29-11-11	Benzinpris pr . 17. januar 2012, dersom Folketinget havde justeret benzinafgiften således at benzinprisen havde samme prisstigning fra 1980 til 2012 som et gult klip.
Benzinpris pr. liter	Ca. 4,57 kr. (Gennemsnit for 1. halvår 1980)	Ca. 12,00 kr. (Den tidligere regering indførte i 2002 afgiftsstop for benzin)	39,11 kr.
20 kr. for et gult 3 zoners klippekort med 9 klip i Hovedstadsområdet. Pris pr. gult klip	2,22 kr.	19,00 kr. Prisstigning på 755,8 % siden 1980.	

Grænsehandelsproblemet for benzin/diesel

Med hensyn til grænsehandelen har Danmark faktisk en enestående geografisk beliggenhed, der skærmer os for det helt store problem med forskelle i afgifter for motorbrændstoffer.

Lande som Holland og Belgien vil med de lange grænser til flere nabolande have svært ved at have benzinpriser, der er meget højere end nabolandene. Det hæmmer deres mulighed for en mere selvstændig miljøpolitik på trafikområdet. Danmark har derimod en beliggenhed, der for de fleste gør kørsel efter billigere benzin til en både tidskrævende og dyr fornøjelse. Der skal bruges benzin både frem og tilbage, og man må kun indføre, hvad der er i tanken og i en 10 liters reservedunk. Man skal også tænke på at der er andre driftudgifter end brændstof og der er slid på bilen.

Danmark er nærmest et ørige med en kort grænse på ca. 60 km. til Tyskland. I et udvidet “grænseområde” (det gamle Sønderjyllands Amt), der er markeret på kortet, bor ca. 252.000 indbyggere.



Det svarer til kun 4,5 % af den danske befolkning. Mindst 95,5 % af den danske befolkning bor derfor så langt fra grænsen, at de ikke fristes til hyppige kørsler over grænsen til Tyskland. Færger til Tyskland fra Lolland/Falster og betalingsbro til Sverige, begrænser også lysten til at køre efter benzin. Kun hvis man af andre grunde er på rejse, vil det for andre bilister være oplagt at tanke benzin i vores nabolande.

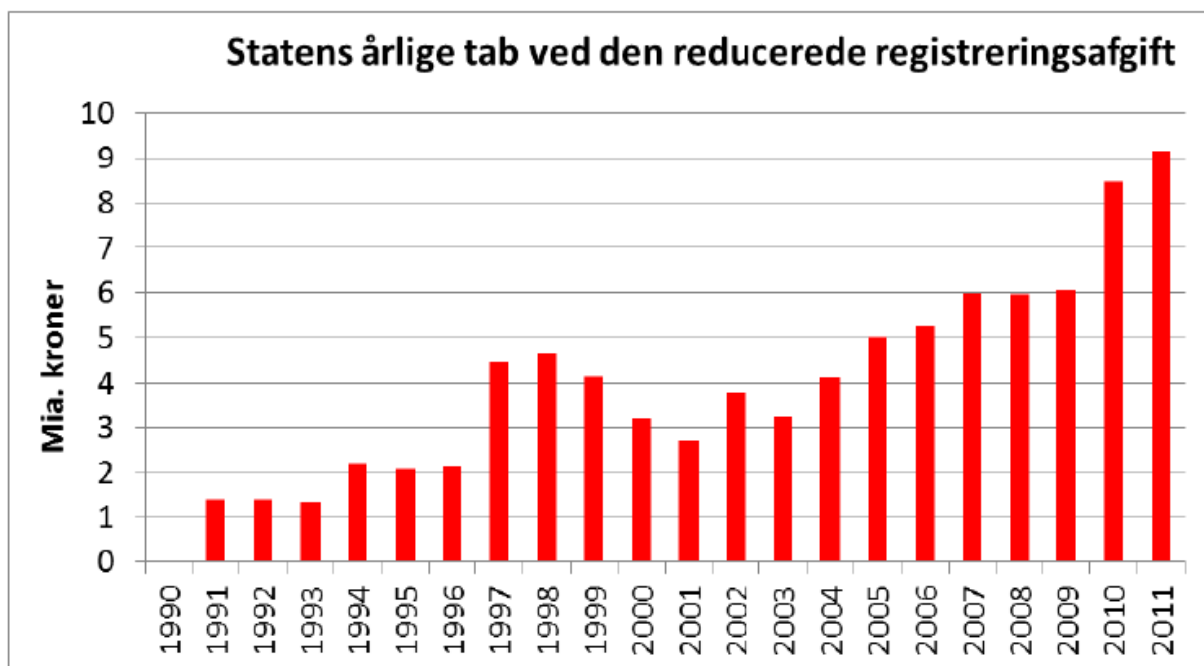
Forpagtere af tankstationer nær grænsen, der vil blive ramt af en højere dansk afgift på benzin og diesel, kan kompenseres for tabte indtægter. Det er der hjemmel til i EU-reglerne om støtte til små og mellemstore virksomheder.

Benzinprisen i Danmark er samtidig den billigste blandt 15 EU-lande, set i forhold til arbejdslønnen. En undersøgelse fra Finansdepartementet i Norge viser, at man i Danmark får flest liter benzin for en arbejdstime blandt 15 undersøgte lande i EU. Se bilag 2.

Mere baggrundsinformation

1) Stort samlet fald i afgifter vedr. motorkøretøjer fra 1991 til nu.

Opgørelsen nedenfor over tabte indtægter omfatter kun effekten af det forhøjede skalaknæk. Altså ikke afgiftsfritagelsen for ovennævnte udstyr og afgiftslettelsen for kørsel længere end 16/18 km. pr. liter



Figur 33: Statens tab år for år som følge af ændringerne af skalaknækket - pristalsreguleret

Kilde: CASA. Se hele CASA-undersøgelsen om bilpriser, bilbeskatning, lønudvikling, befordringsfradrag m.m., <http://www.casa-analyse.dk/files/rapporter-miljo/2012/bilpendlere.pdf>

Set over en periode på 21 år drejer det sig om et tab på 57 milliarder kr. på grund af forhøjelse af skalaknækket. Dette beløb vedrører kun personbiler på hvide plader. Også beskatningen af ”gulpladebiler” er nedsat markant.

Som det kan aflæses af skemaerne nednfor over indtægter, sammenholdt med antallet af solgte biler, kan man se effekten af ændringerne. Indtægterne er endda opgjort i løbende priser.

Det lavere provenu skyldes at bilafgifterne er kraftigt nedsat siden 1990. En hel eller delvis genopretning af beskatningen vil hjælpe både miljøet og samfundsøkonomien. Derved kan også trængslen nedsættes.

Her indtægter til samfundet fra afgifter vedrørende motorkøretøjer *i løbende priser*:

Mio. kr. i løbende priser	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Afgifter vedr. motorkøretøjer										
Vægtafgift/brændstofforbrugsafgift	4.363	4.548	4.210	4.224	4.267	4.404	4.918	5.172	5.441	6.465
Registreringsafgift	8.007	8.256	8.532	7.998	13.312	14.967	15.363	16.366	18.288	16.781
Ansvarsforsikringsafgift	933	894	855	856	894	944	1.068	1.336	1.339	1.430
Vejbenyttelsesafgift	-	-	-	-	223	289	262	270	283	295
Motorkøretøjsafgifter i alt	13.303	13.698	13.597	13.077	18.695	20.604	21.611	23.144	25.351	24.970

Kilde: Skatteministeriet: http://www.skm.dk/tal_statistik/tidsserieoversigter/678.html

Mio. kr. i løbende priser	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Afgifter vedr. motorkøretøjer										
Vægtafgift/ brændstofforbrugsafgift	6.930	7.406	7.943	8.017	8.334	8.693	9.221	8.712	10.544	9.827
Registreringsafgift	14.122	12.358	14.487	12.839	16.799	21.109	23.731	24.321	20.031	12.001
Ansvarsforsikringsafgift	1.450	1.526	1.821	1.923	1.999	2.040	2.125	2.097	2.040	1.855
Vejbenyttelsesafgift	307	317	331	328	396	456	457	473	412	428
Motorkøretøjsafgifter i alt	22.809	21.606	24.582	23.107	27.528	32.297	35.535	36.603	33.027	24.112

Kilde: Skatteministeriet: http://www.skm.dk/tal_statistik/tidsserieoversigter/679.html

Mio. kr. i løbende priser	2010	2011	2012*	2013*
Afgifter vedr. motorkøretøjer				
Vægtafgift/ brændstofforbrugsafgift	10.019	9.873	10.040	11.140
Registreringsafgift	13.390	13.760	14.170	15.870
Ansvarsforsikringsafgift	1.855	1.758	1.750	1.800
Vejbenyttelsesafgift	370	371	379	384
Motorkøretøjsafgifter i alt	25.634	25.762	26.339	29.194

* skøn pr. august 2012.

Kilde: Skatteministeriet: http://www.skm.dk/tal_statistik/tidsserieoversigter/8522.html

Statskassen bløder derfor og samfundet mangler tilmed penge til såkaldt ”kernevefærd”. Det blev ikke til noget med planerne om, at flytte noget af skatten på arbejde over på skat på ressourcer, i den nye skatteaftale. Det nye energiforlig omhandlede ikke transportsektoren. Dette område skal nu behandles sammen med landbruget.

Med 169.947 nyregistrerede personbiler i 2011, nåede bilsalget det største niveau nogensinde i Danmark. Salget for 2012 tegner, ifølge de seneste tal fra De Danske Bilimportører, til at slå denne rekord.

Antal nyregistrerede personbiler:

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
80193	84146	85385	83758	139620	135749	142470	152752	162565	144562

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
113896	96383	112125	96757	122721	148819	156936	162685	150196	112454	153857	169947

Kilde: De Dansk Bilimportører

2) Skævridding af transportområdet på grund af beskatningspolitikken. Fra husstande uden bil til husstande med flere

Det at bilkøb og bilbrug er blevet så meget billigere, giver en total skævridding af transportsektoren, idet de mest ressourcekrævende transportmidler har fået bedre og bedre forhold, mens den mere miljøvenlige trafik er blevet forsømt. Fra 1990 til 2010 steg antallet af personbiler i Danmark derfor med 563.000 stk.

Der har gennem mange mange år været utallige undersøgelser og diskussioner vedrørende bilbeskatningen og den er blevet ændret mange gange. Desværre altid efter bilbranchens model, hvor der ikke må komme flere penge i samfundskassen. Der er tilmed kommet færre og færre penge ind. Men nu tales der om at flytte en del skat væk fra arbejde og til brug af ressourcer. Derfor må biltrafikken komme i centrum, idet den er storforbruger af energi, metaller, areal og andre ressourcer.

Hvis trafikbelastningen skal dæmpes må beskatningsniveauet hæves. Ellers opnår man ikke noget positivt med hensyn til at begrænse CO₂-udslippet, miljøforringelserne og trængslen. Bl.a. fordi biler og brug af biler er blevet så billigt er trængslen stigende og gennemsnitsbelægningen på indfaldsvejene mod København i myldretiden er nu i gennemsnit nede på 1,1 person pr. bil.

Tidligere miljøminister, nu afdøde Svend Auken, advarede allerede i Information den 26. september 1995 mod billigere biler: *"Ingen kategorier af biler må blive billigere end i dag. Så får vi tobilfamilien med det samme"*. Desværre skete det alligevel.

Det helt afgørende spring i energiforbrug og CO₂-belastning ved transport, sker når privatbil anskaffes i en husstand. Det næste store spring sker når bil nr. 2 anskaffes.

"En person i en én-bilshusstand forårsager 3 gange så stort et CO₂ udslip og en person i en flerbilshusstand 5 gange så stort CO₂ udslip som en person uden bilrådighed".

Kilde: Bilisme og miljø. Rapport fra Danmarks Miljøundersøgelser.

Siden Svend Auken udtalte de kloge ord i 1995, er antallet af biler og familier med to eller flere biler eksplodere. Der er nu som nævnt 375.250 husstande med mere end en bil. De ekstra biler erstatter i stort omfang brug af cykel og kollektive trafikmidler og de vil ofte blive brugt i myldretiden med forøget trafikkaos til følge.

Dertil kommer energiforbruget til selve produktionen af de mange ekstra biler.

En splinterny bil har allerede forbrugt 5.000 liter olie og forurennet 922 millioner kubikmeter luft når den står os bilhandleren - når man indregner råstofudvinding og produktion.

Kilde: Miljø- og prognoseinstitut i Heidelberg. Se: <http://www.trafikbogen.dk/livscyklus.jpg>

En hurtig udskiftningstakt for biler, som mange taler om, gør derfor ondt værre. Det hjælper kun bilbranchen. Det miljømæssigt ideelle er at satse på cyklisme og kollektive transportmidler og så have en så lille bilpark som muligt, sørge for at vedligeholde bilerne bedst muligt og køre mindst muligt i dem og med moderat hastighed.

Hvis man derfor for alvor skal sørge for at holde energiforbruget og CO₂ udslippet i ave, skal man topforkæle de billøse husstande, så de ikke fristes til at anskaffe sig bil - hverken en eller flere. Det skal derfor gøres sikkert, trygt at bevæge sig på cykel og billigt og attraktivt at køre kollektivt – både økonomisk og servicemæssigt. Bilbrug må endvidere gøres så dyr at man tænker sig om før man vælger at benytte bil til en tur. Handicappede bilister skal naturligvis fortsat tilgodeses.

Forhøjelsen af ”skalaknækket” fra 19.750 kr. i 1990 til nu 79.000 kr. er urimeligt. Det må gradvist sænkes, for at tilskynde folk til at købe færre og mindre biler.

På samme måde er der ingen rimelighed i at give *fradrag* i registreringsafgiften blot fordi en benzinbil eller dieselbil kører mere end henholdsvis 16 km/l og 18 km/l. Det er meget kort på literen i forhold til de tekniske muligheder, som bilfabrikkerne let kan realisere og gør det i stor udstrækning.

3) Trafik- og miljømålsætninger

I 1990 stod et stort flertal i Folketinget bag en målsætning om, at der på trafikområdet skulle ske en stabilisering af CO₂-udslippet på 1988-niveau inden år 2005. Frem til år 2030 skulle der ske en reduktion på 25% i forhold til niveauet i 1988. Denne målsætning er desværre for længst opgivet og udviklingen er gået helt skævt.

Hvis det ikke lykkes at tæmme trafikken, vil Danmark slet ikke kunne leve op til sine målsætninger på områder som luftforurening, støj, energiforbrug, arealforbrug, ressourceforbrug m.m. Fra 1990 til 2010 er vejtransportens udledning således *steget* med 30 %.

Den siddende regering har en målsætning om at Danmarks samlede udslip af drivhusgasser i 2020 skal reduceres med 40% i forhold til niveauet i 1990. I regeringsgrundlaget skrives om transportsektoren:

”Transporten er årsag til en betydelig del af Danmarks samlede CO₂-udledning og en væsentlig del af den CO₂-udledning, der stammer fra ikke-kvote sektoren. Hertil kommer partikler, NO_x'er, og støj, som har sundhedsmæssige og miljøskadelige virkninger. Det er nødvendigt at nedbringe forureningen fra transportsektoren. Det er herunder nødvendigt at lavere CO₂-udslip fra sektoren bidrager markant til at nå klimamålsætningerne”

Det nye energiforlig angives at sikre en reduktion på 34 % inden 2020. Der mangler derfor 6 %, som skal skaffes fra ikke-kvote sektorer. Vi synes, at transportsektoren som minimum skal opfylde dette mål. Ikke for at friholde landbruget, men vi mener, at transportsektoren kunne bidrage med langt mere i betragtning af den nævnte stigning i udledningen på 30 % fra 1990 til 2010. Målene må derfor hæves.

Vi håber, at Folketinget på basis af de voldsomme lettelser af bilbeskatningen gennem mere end 20 år, vil gennemføre en genopretning af beskatningen af personbiler og genoprette beskatningen af benzin og dieselolie. Genopretningen skal gælde for alle biltyper og i særlig grad for de meget energiforbrugende biltyper. Det skal også omfatte ”gulpladebiler”, som der betales meget lille afgift for, selvom bilerne ofte bruges til privat persontransport i luksusklassen.

En sådan ”genopretningspolitik” vil få folk til at købe færre og mindre biler, samt til at køre færre kilometer og langsommere. En yderst vigtig sidegevinst ved fordyrelse af biltransport er bedre

bymiljø, renere luft, færre ulykker, mindre bilpres, bedre udnyttelse af bilparken og flere kollektive trafikanter. Samtidig vil man kunne spare milliarder ved at skrinlægge alle planer om nye og bredere motorveje. Dertil kommer den positive effekt, det vil give for folkesundheden, hvis folk bevægede sig mere når de ikke brugte bil i så stor udstrækning som mange gør nu.

Samtidig med genopretning af bilbeskatningen må man målrettet begynde at udbygge den kollektive trafik, så det for alle bliver endnu nemmere at klare sig uden bil i så store dele af landet som muligt.

4) Lettelserne af bil- og benzinafgifter har været til fordel for de velstillede

Der er det særlige med biler (og brændstof), at de foretagne lettelser på dette område i stort omfang svarer til lettelser af beskatningen af de mere velhavende dele af befolkningen fordi disse køber flest biler og brændstof til disse

Her nedenfor indlæg af forskningsprofessor Mikael Skou Andersen (nu på EEA. Det europæiske miljøagentur),

Af Mikael Skou Andersen

DEBAT 22. JAN. 2009 KL. 00.01

Grønne afgifter rammer ikke særlig skævt

Det er en myte, at de grønne afgifter går hårdest ud over de dårligst stillede. Når det gælder bil- og benzinafgifter, rammes de velstillede mest. Og momsen vender den tunge ende nedad i langt større grad end miljøafgifterne.

<http://politiken.dk/debat/ECE633434/groenne-afgifter-rammer-ikke-saerlig-skaevt/>

5) Vejtransportsektoren er den store synder i energi- og miljøsammenhæng. Fra 1990 til 2010 steg udledninger herfra således med 30 %.

CO2 FRA VEJTRAFIKKEN ER STEGET 30 PROCENT PÅ TYVE ÅR

Emissionen af drivhusgassen kuldioxid (CO₂) fra den danske vejtrafik steg 30 procent i perioden 1990-2010 og udgjorde i 2010 over en fjerdedel af landets samlede kuldioxid-emission.

Emissionen af drivhusgassen kuldioxid (CO₂) fra den danske vejtrafik steg 30 procent i perioden 1990-2010 og udgjorde i 2010 over en fjerdedel af landets samlede kuldioxid-emission. Det fremgår af Danmarks årlige nationale opgørelse om udslip af drivhusgasser, forurende stoffer, partikler, tungmetaller og tjærestoffer (PAH) fra vejtrafikken og andre mobile kilder. Rapporten udarbejdes af DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet.

Kilde: Nyt fra DCE, 24. august 2012

<http://dce.au.dk/aktuelt/nyheder/nyhed/artikel/co2-fra-vejtrafikken-er-steget-30-procent-paa-tyve-aar/>

6) ekstraudgifter for samfundet til parkeringpladser

Når man taler om indtægtstab for samfundet er det også værd at bemærke, at hver ekstra bil, som tommelfingerregelen skaber behov for 3 parkeringspladser, én ved hjemmet, én ved arbejdspladsen og

én i alt i gennemsnit ved butikker, biografer, sports- fitness- og oplevelsescentre, kirker m.m.

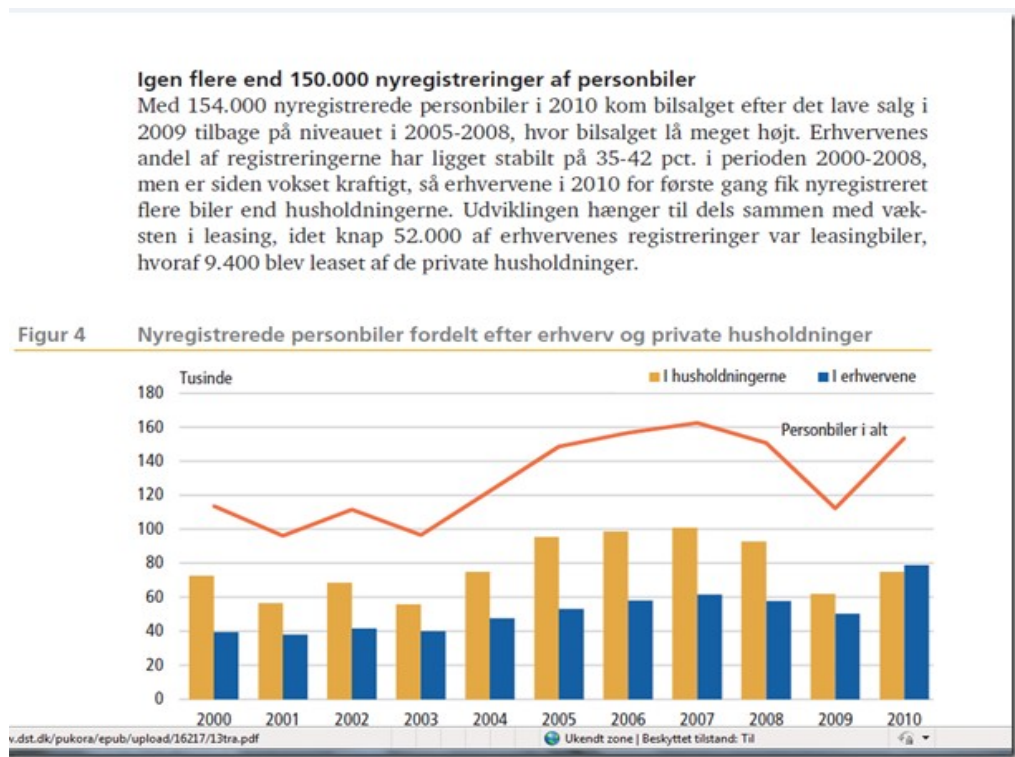
En parkeringsplads er ofte dyr – dog ikke på bar mark. De dyreste i København er i automatiske underjordiske anlæg. I sådanne anlæg koster hver p-plads omkring 700.000 kr. En almindelig p-plads i parkeringskælder i tætte byområder koster mere end 500.000 kr.

Type	Grundpris pr m2			Rente -3%	Drift & vedligehold	Afskrivning over 50 år	Total årlig udgift pr. plads
	Pris pr. plads Grund	Pris pr. plads Anlæg Ekskl. grund*	Pris pr. plads Grund & Anlæg				
På eksisterende vej*	200.000	50.000	250.000	7.500	2.500	1.000	11.000
Alm. P-hus -250 pladser	64.000	300.000	364.000	10.920	10.000	6.000	26.920
Underjordisk anlæg m. 250 pladser	1.600	575.000	576.600	17.298	10.000	11.500	38.798
Underjordisk anlæg m. 250 pladser	1.600	550.000	551.600	16.548	10.000	11.000	37.548
Undersøisk anlæg Sortedamssøen	1.600	575.000	576.600	17.298	10.000	11.500	38.798
P-siloer m. 75 pladser - v. 20 stk.	1.600	600.000	601.600	18.048	25.000	12.000	55.048
P-siloer m. 75 pladser - v. 10 stk.	1.600	625.000	626.600	18.798	25.000	12.500	56.298
P-siloer m. 75 pladser - v. 2 stk.	1.600	625.000	626.600	18.798	25.000	12.500	56.298
Fuldautomatisk anlæg -250 pladser	1.600	700.000	701.600	21.048	25.000	14.000	60.048
Pendleranlæg ved kommune grænse	60.000	180.000	240.000	7.200	10.000	3.600	20.800

*Kilde Kbh. Kommune, Teknik & Miljø Forvaltningen (dok.nr. 2011-26925)
 Fastforrentet, 3% uden afdrag
 Alle priser ekskl. moms
 *Baseret på grundpris på grundpris på 15.000 m2 der svarer til forskellen på alm. P-hus og pendleranlæg ved Kommunegrænse, samt Nordhavns grundpriser.

7) Firmabiler og Taxi

35-42 % af alle personbiler købes af firmaer, som det fremgår af denne graf fra Danmarks Statistik.



Personbiler kan købes som firmabiler og afskrives over firmaregnskaberne uanset pris og

miljøbelastning. Her var i fordums tid en ”afskrivningsgrænse”. Dyrere biler over en sådan beløbsgrænse kunne ikke afskrives over skatteregnskabet, men betales uden afskrivning. En genindførelse af en sådan grænse kunne stimulere til mådehold på firmabilområdet.

Det er også miljømæssigt uforvarsligt, at man som bruger af en firmabil til privat brug tilmed slipper med en lavere beskatning af de dyreste firmabiler. Det er sådan, at det beløb, man får tillagt sin indkomst, udgør 25 procent af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 procent af resten uden øvre værdigrænse.

Dertil kommer, at man slipper 25 % billigere i beskatning for firmabiler, hvis bilen er over 3 år gammel.

Det er tillige sådan, at beskatningen er med et fast beløb uanset kørsel der opfordrer til mest mulig kørsel.

Tillige kommer alle de ret så store firmabiler biler ud i den almindelige bilpark efter omkring 3 år og trækker derved bilstørrelsen og energiforbruget i vejret

Når det drejer sig om TAXI er der endelig kommet en regulering af biltyper, men de krav om mindst energiklasse B, svarende til minimum 15,4 km/l for benzintaxier og 17,3 for dieseltaxier, er for lempelige.

Dertil kommer hele problemet med ”frikørselsordningen” for taxi, der gør at man kan videresælge taxi efter et bestemt antal kørte kilometer/år - købt næsten uden afgift til det private marked, som om der var betalt fuld afgift. Derved sendes også mange store biler ud på privatbilmarkedet.

8) ”Gulpladebiler”

Den ekstra lave beskatning af biler på gule plader var tænkt som en hjælp til den lille købmand, så han kunne købe en lille bil til at køre ud med varer. Nu betyder reglerne ofte indkøb af meget store biler til privat brug.

Professor Otto Anker Nielsen kom med en interessant oplysning om varevognes brug ved mødet den 24. september. Han oplyste, at han på basis af Transportvaneundersøgelsen havde fundet frem til, at omkring 70 % af kørslen i varevogne var ren persontransport.

Hvis man har betalt moms af bilen er der ingen juridiske og skattemæssige restriktioner på privates anvendelse af biler indregistreret på gule plader. Hvis du kan undvære bagsæderne på din privatbil, kan du spare tusindvis af kroner ved at købe en bil på gule plader. Da der sjældent er mere end én person i hver bil er det ikke den store indskrænkning, at man kun må have passagerer på forsædet.

Sådan er registreringsafgiften for ”gulpladebiler”:

Afgift på biler op til 2 tons 50% (før 2007 - 95%)

Afgift på biler over 2 tons 50% (før 2007 - 30%)

Ændringen i 2007 betød, at en lang række biler som Yaris Van, Auris Van, Avensis Van og Prius Van fik nedsat deres afgift fra 95% til 50 % i afgift, fordi de vejer under 2 tons.

Man må som nævnt gerne køre privat i biler med gule plader hvis der er betalt moms. Man skal dog betale den såkaldte ”privatbenyttelsesafgift”. Her er taksterne:

Ved 100% privatkørsel 5.040 kr.

Ved blandet privat- & erhvervskørsel 2.520 kr.

Ved 100% erhvervskørsel 0 kr.

9) Skattefri kørselsgodtgørelse

Skattefri kørselsgodtgørelse kan man få, hvis man stiller bil til rådighed for sin arbejdsgiver. Man får 3.80 kr. pr. kilometer for de første 20.000 kr. Det er en yderst gunstig ordning, som betyder, at man ikke kunne drømme om at tage toget, hvor man kun får billetten betalt og altså ingen fortjeneste. Fortjenesten er stor pr. kilometer, hvis man ikke køber de mest tørstige biler.

Tjen bilkøbet hjem på få år:

Dieseldværge er pengemaskiner

Berlingske 16. september 2012

Se analysen af økonomien i små dieselmotorer, der er meget billige som firmabiler på grund af en yderst fordelagtig skattefri ordning. Udgifterne er så lave, at gevinsten på er tjent hjem på få år.

Små dieselmotorer er blevet så billige – både i indkøb og drift – at de kan tjene deres egen værdi ind på ganske få år, hvis man benytter dem til erhvervsmæssig kørsel.

Totaløkonomien i de billigste af bilerne er så god, at en kilometer i firmaets tjeneste rækker til tre – fire private kilometer. Uden at bilejeren skal have en krone op af lommen.

<http://www.b.dk/biler-og-tech/dieseldvaerge-er-pengemaskiner>

Bilpriser.dk har analyseret omkostningerne pr. kilometer for 56 mindre biler. For de 50 biler ligger omkostningen mellem 1,28 kr. og 2 kr. pr. kilometer. For de sidste 6 ligger prisen mellem 2 kr. og 2,23 kr.

Der er dog i visse sammenhænge regler, der styrer området. Især på det offentlige område.

Samme takster bruges som oftest af private konsulenter og foredragsholdere. Det betyder at brug af kollektive transportmidler formentlig meget sjældent kommer på tale, hvis man har bil til rådighed.

11) Befordringsfradrag som i Holland

I Holland har man fjernet befordringsfradrag for pendling i bil. I Danmark får du fradrag selvom du kører alene i bil til Københavns centrum og sviner, støjer og forsinker alle andre, herunder busserne og erhvervstrafikken. Det forekommer ikke rimeligt hverken økonomisk eller miljømæssigt.

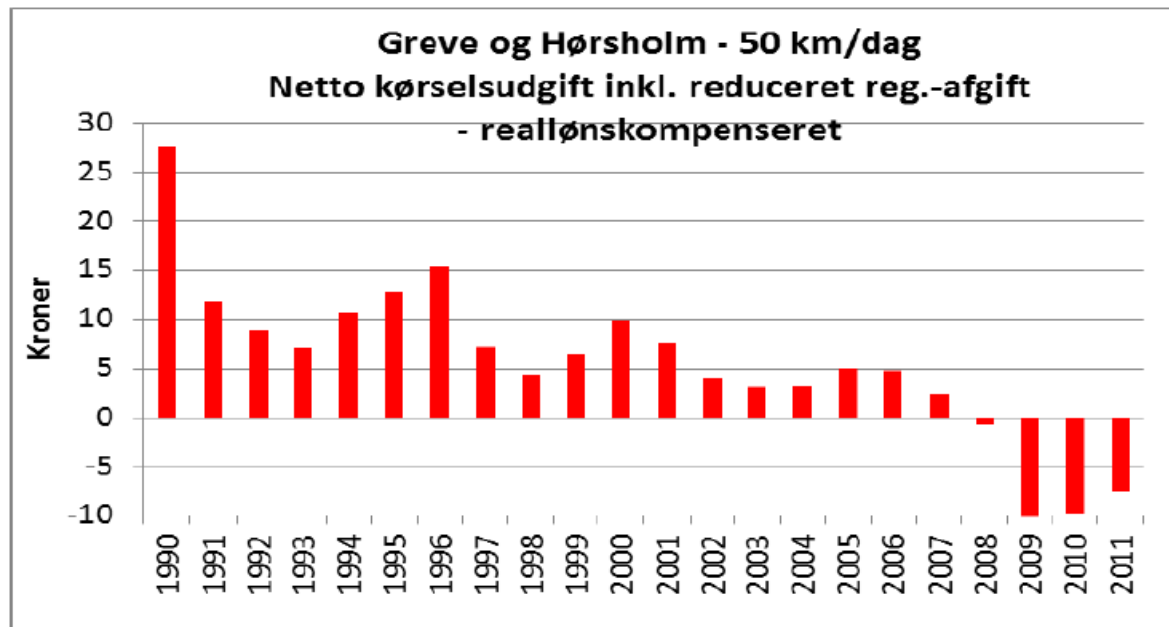
Hvis man over en årrække på f.eks. 6 år afskaffede fradraget for bilkørsel skulle provenuet bruges til at forbedre den kollektive trafik markant. Samlet udgør befordringsfradragene over 12 milliarder kr. Skattelettelsen udgør derfor ca. 4 milliarder kr.

Martin Lidegaard skrev i 2008 bogen ”Sidste udkald – sådan halverer i Danmarks CO2-udslip på 10 år” om emnet. Han slog til lyd for den hollandske model og tilføjede ”Og nej, det er ikke synd for landboerne. Det er en veldyrket myte, at befordringsfradraget primært kommer landdistrikterne til gavn. Det er forkert. Det nuværende fradrag gør det først og fremmest billigere for velhavende

nordsjællændere at cruise i bil nummer to til København. Det er de velkommen til, men hvorfor ligefrem betale dem for det?”

Se en omfattende analyse af udviklingen bl.a. for bilpendlere siden 1990 i CASA-rapporten. Link nedenfor.

Her et eksempel fra rapporten.



Figur 27: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag overskud på at køre de 50 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud

Kilde: <http://www.casa-analyse.dk/files/rapporter-miljo/2012/bilpendlere.pdf>

Transportrådet udgav i 2000 en meget grundig analyse vedrørende befordringsfradrag. Rapport nr. 00-04. Pendling og befordringsfradrag. Den er stadig relevant bortset fra beløbsstørrelserne. Den ligger her:

<http://www.trafikbogen.dk/b/befordringword-filer/r00-04d.doc>

Analysen fra Transportrådet indeholder bla.:

Hvad er omfanget og fordeling af befordringsfradragene (Side 25)

Befordringsfradragets virkninger (Side 33)

Regler for støtte til pendling i andre europæiske lande? (Side 41)

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

Bilag 1

Bestand af personbiler:

	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Antal personbiler	408000	744000	1390000	1588000	1684000	1848000	1880000	1895000	1900000

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Antal personbiler	1922000	1971000	2026000	2075000	2105000	2126000	2151000

Kilde: De Dansk Bilimportører

Bilag 2

En undersøgelse fra Finansdepartementet i Norge viser, at den danske benzinpris, set i forhold til lønningerne, er den laveste blandt 15 EU-lande.

FINANSDEPARTEMENTET

Drivstoffpriser i relasjon til lønninger – internasjonal sammenlikning

Tabellen nedenfor sammenlikner drivstoffprisene og lønnsnivået i utvalgte land. Drivstoffprisene er hentet fra EU Oil Bulletin og Statoils oversikt over veiledende priser mens lønnsdata er hentet fra Teknisk Beregningsutvalg.

Tabellen viser at selv om prisen på bensin i Norge er blant de høyeste i Europa målt i kroner pr. liter, så er drivstoffprisene blant de laveste i Europa dersom vi beregner hvor mange liter drivstoff en industriarbeider i gjennomsnitt kan kjøpe for den lønnen hun får for en times arbeid.

En industriarbeider i Norge får f.eks. i gjennomsnitt om lag 50 pst. mer bensin for en times arbeid enn en industriarbeider i Italia, eller mer enn 6 ganger så mye bensin som en industriarbeider i Polen. Det er kun i Danmark at en industriarbeider får mer bensin for lønna

Tabell: Timefortjeneste for industriarbeidere, bensinpris og liter pr. arbeidstime for utvalgte land.

Land	Timefortjeneste NOK per time	Pris 95 blyfri bensin NOK per liter	liter bensin per arbeidstime
Danmark	203	12,97	15,7
Norge	188	14,43	13,0
Østerrike	131	10,85	12,1
Irland	138	11,65	11,8
Belgia	136	12,33	11,0
Finland	135	12,34	10,9
Nederland	141	13,17	10,7
Tyskland	126	13,02	9,7
Sverige	120	12,42	9,7
Frankrike	107	11,96	8,9
Italia	105	12,11	8,7
Storbritannia	100	11,82	8,5
Spania	80	10,58	7,6
Tsjekkia	33	11,14	3,0
Polen	21	10,10	2,1

Kilder: Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU): Grunnlaget for inntektsoppgjørene 2011, EU Oil Bulletin 11/4/2011, Statoil.no, Norges Bank og Finansdepartementet.

Bilag 3

**Her et eksempel på størrelse af registreringsafgiften ved køb af en bil til 162.284 kr.
Af salgsprisen udgør registreringsafgiften 62.284 kr., svarende til ca. 38 %**

Det drejer sig om en benzinbil, der kører 24 km/literen med en pris (forhandler-brutto) på 80.000 kr. og en udsalgspris hos forhandleren på 162.284 kr.

Det udstyr, som kan ses af skemaet, giver et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 14.370 kr. Dertil kommer et fradrag i selve registreringsafgiften på 32.600 kr. for selealarmer og for at køre 24 km/literen.

Af salgsprisen udgør registreringsafgiften 62.284 kr. svarende til ca. 38 %.

Prisberegning

Beregning af fradrag i værdi og i afgift

A - Fradrag (evt. tillæg) i den afgiftspligtige værdi	
Blokeringsfri bremseser	3.750
ESP-system	2.500
Partikelfilter	0
Sikkerhedspuder, antal	6
- fradrag	5.120
- tillæg	0
Radioanlæg	1.000
Euro NCAP - 5 stjerner eller derover	2.000
Integrerede barnesæder, antal	0
- fradrag	0
I alt	14.370

B - Fradrag i registreringsafgiften

Brændstoføkonomi	32.000
Selealarm, antal	3
- fradrag	600
Partikelfilter	0
I alt	32.600

Beregning af standardpris (afgiftspligtig værdi) mv.

Totalpris (forhandlerpris-brutto)	80.000
Moms	20.000
Listepris	100.000
A Fradrag/tillæg i værdi	14.370
Standardpris (afgiftspligtig værdi)	85.630
Registreringsafgift	94.884
B Fradrag i afgift	32.600
Udsalgspris	162.284

Bilag 4

Skalaknæk fra 1977 til 2012:

Årstal	Skalaknæk. Kr.
1977	15.000
1982	18.400
1. juli 1983 til 30.juni 1991	19.750
1. juli 1991	34.400
2. juni 1997	48.000
2000	53000
2001	55300
2002	57400
2003	59500
2004	61400
2005	62700
2006	64200
2007	74000

2008	76400
2009	79000
2010	79000
2011	79000
2012	79000

Bilag 5

Billiggørelse af biler og brændstof begyndte allerede omkring 1980.

Her en analyse fra Bilmagasinet februar 1999, der viser udviklingen i bilpriser, benzinpriser, reparations- og reservedelpriser og danskernes disponible indkomst fra 1980 til 1998. Benzinen blev - som figuren viser - fra 1980 til 1998 ca. 82 % billigere og ca. biler 48 % billigere set i relation til udviklingen i den disponible indkomst i samme tidsrum.

