

## Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København den 1. februar 2009

### Til Folketingets skatteudvalg

**I anledning af de kommende skatteforhandlinger og i lyset af, at trafikaftalen ikke på nogen måde sikrer opfyldelse af målsætninger om CO<sub>2</sub>-reduktioner på transportområdet sender vi hermed denne opfordring:**

**Skatteforhandlingerne må sikre CO<sub>2</sub>-reduktioner på trafikområdet efter at trafikaftalen svigtede på det punkt. Derfor højere brændstofafgifter, kun fuld afskrivning af energiklasse A biler over firmaregnskaberne og aftrapning af befordringsfradrag for bilpendling**

Trafikaftalen var en stor skuffelse hvad angår, naturbeskyttelse, energibesparelser og reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet. De gode tiltag blev helt underløbet af nye naturødelæggende og trafikskabende vejanlæg for 30 milliarder kr. og aftalen om, at indtægter ved kørselsafgifter skal gå til nedsættelse af registreringsafgiften. Nye veje og billigere biler vil kaste benzin på "trafikbålet" i form af større energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip samt luft og støj-forurening.

Vi må derfor opfordre Folketingets partier til at rette op på forholdene i forbindelse med de kommende forhandlinger om en skattereform.

1) Benzin- og dieselafgiften skal sættes i vejret. Den er nu kun 41 øre højere end i 1989. Danmark har Europas billigste benzin set i relation til købekraften.

Vi foreslår en stigning i brændstofafgiften på 1 kr. om året i foreløbig 10 år. Som det fremgår af bilag 3 er brændstofafgifter - ifølge seniorforsker ved DTU Ole Kveiborg - et langt bedre værktøj ned kørselsafgifter: "Så er det energiforbruget og dermed den reelle CO<sub>2</sub>-udledning, der kommer i spil".

2) Firmaer skal kun kunne afskrive personbiler af energiklasse A over virksomhedens regnskaber. Fradrag for driftsudgifter skal også kun kunne fradrages for biler af energiklasse A. Der gives dog halvt fradrag for køb og brug af biler af energiklasse B. Biler med endnu ringere energiøkonomi og brugen af dem skal ikke kunne afskrives og derved få samfundsstøtte. Firmaer køber omkring 40 % af alle personbiler i Danmark og de bliver videresolgt til private efter 2-3 år. Hvis firmaer stimuleres til at købe mindre biler påvirkes en stor del af den samlede bilpark i løbet af en årrække.

3) Befordringsfradraget for pendling i bil skal nedtrappes i løbet af 10 år. Som bilist kan man ved at køre sammen spare mange penge og forbedre miljøet. Der skal - ligesom i Holland - kun gives kørselsfradrag for brug af kollektive transportmidler. Samtidig skal taksten sænkes i den kollektive trafik og servicen udbygges markant.

Med venlig hilsen  
Ivan Lund Pedersen  
3116 0082

## **Baggrundsorientering og bilag :**

### **De gode tiltag:**

Der er gode miljøvenlige initiativer i trafikaftalen såsom opretning af et nedslidt bane- og signalsystem og en enkelt ny banestrækning, dobbeltspor et par steder i landet og (desværre) beskedne tilskud til anlæg af et par letbanestrækninger. Dertil støtte til cykelstier og busterminaler.

### **Desværre blev de gode ting fulgt op med tiltag, der vil undergrave effekten af de gode tiltag:**

1) Det gælder de 30 milliarder "sorte penge til asfalt" - som Finansministeren Lars Løkke Rasmussen benævnte dem – til anlæg af nye veje. Danmark har verdens mest udbyggede vejnet. Nye veje vil blot betyde mere bilkørsel og undergravning af den kollektive trafik.

2) Forslaget om, at kørselsafgifter skal bruges til at nedsætte registreringsafgiften. Derved vil bilparken blive markant forøget og de ekstra biler vil også blive brugt flittigt. Folketinget tør tilsyneladende ikke gribe fast om ondets rod nemlig at det er alt for billigt både at købe og bruge bil. Det er baggrunden for det kraftigt stigende bilantal og stigningen i bilkørslen.

Derfor er det en elendig ide at gøre biler billigere. Hver ny bil udløser krav om parkeringspladser (pris op til 500.000 pr. p-plads i kældre i København) og plads på vejene. De ekstra biler vil erstatte kørsel på cykel og brug af kollektiv transport.

Man burde i stedet gøre de mest svinende biler langt dyrere. Biler er i forvejen blevet langt billigere at købe de seneste 20 år. Alene siden 1990 har ændringer af bilbeskatningen betydet, at alle biler er blevet 42.700 kr. billigere. Det gælder for både store og små biler. (Det er sket ved at skalaknækket, det punkt hvor afgiften stiger fra 105 % til 180 %, er sat op fra 19.700 i 1989 til 74.000 nu).

Når først biler er købt skal de nok også blive brugt. Selvom det måtte blive lidt dyrere at bruge bilen på nogle strækninger skal der meget til for at sænke forbruget. Det skyldes bl.a., at Danmark er det land i Europa, der har de billigste benzinprisen sammenlignet med befolkningens indtægter. (se bilag 1)

Tillige er benzinafgiften kun sat op med 41 øre siden 1989. Benzinprisen skulle i dag være på ca. 26 kr. pr. liter hvis benzinafgiften var opjusteret så benzinprisen fulgte prisen på den kollektive trafik siden 1980. (Se bilag2)

Kørselsafgifter i form af road-pricing er iøvrigt lidt af et fatamorgana. Der vil gå mindst 10 år inden de kan indføres og det vil koste et meget stort milliardbeløb at indføre systemet.

Det vil være langt mere hurtigtvirkende og effektivt at indføre betalingsringe omkring vore store byer samt sætte benzinafgiften i vejret. Den er kun sat op med 41 øre på ca. 20 år.

## Bilag 1.

### Benzinpris i relation til timeløn:

<i>Land</i>	<i>Timefortjeneste NOK pr. time</i>	<i>Pris 95 blyfri bensin NOK pr. liter</i>	<i>Liter bensin pr. arbeidstime</i>
Danmark	164	9,82	16,7
Norge	169	10,85	15,6
Irland	111	8,11	13,7
Tyskland	125	10,02	12,5
Finland	117	9,62	12,2
Sverige	111	9,58	11,6
Nederland	122	11,11	11,0
Storbritannia	113	10,36	10,9
Belgia	100	10,08	9,9
Frankrike	86	9,42	9,1
Spania	64	7,85	8,1
Italia	72	9,98	7,2
Portugal	28	9,28	3,0
Tsjekkia	23	7,63	3,0
Polen	17	8,14	2,1

Kilder: Det norske finansministerium. NOU 2007: 3 Om grunnlaget for inntektsoppgjøret 2007, EU Oil Bulletin 04/07/2005, Norsk Petroleumsinstitutt, Norges Bank og Finansdepartementet.

## Bilag 2.

### Her er nøgletal for utviklingen fra 1980 til 2008:

	1980	2008	Benzinpris nu, dersom Folketinget hadde justeret benzinafgiften således at benzinprisen hadde samme prisstigning fra 1980 til 2008 som et gult klip.
Benzinpris pr. liter	4,76 kr.	Ca. 8,50 kr. den 23. november 2008. (Regeringen har i 2002 indført afgiftsstop for benzin)	26.18 kr.
Pris for et gult HT-klip (3 zoner)	3 kr.	16,50 kr. Prisstigning på 450 % siden 1980.	

# **Ekspert: Benzinafgifter bedst for klimaet**

Offentliggjort 25.11.08 kl. 14:08

En højere benzinafgift gavner klimaet langt mere end kørselsafgifter og roadpricing. Vurderingen kommer fra Ole Kveiborg, der er seniorforsker ved DTU Transport og ekspert i kørselsafgifter.

Socialdemokraterne har spillet ud med et konkret forslag, hvor bilister skal betale efter, hvor og hvornår de kører. Transportminister Lars Barfoed (K) har udtalt, at de socialdemokratiske idéer ligger tæt op ad regeringens tanker, som bliver præsenteret om kort tid i en national handlingsplan, der skal reducere udslippet af CO2 fra trafikken.

Men Ole Kveiborg siger, at hvis det handler om at begrænse udledningen af CO2, findes der en meget simplere løsning, der hurtigt kan sættes i værk.

- Taler man alene om CO2, er brændstofafgifter et langt bedre værktøj. Så er det energiforbruget og dermed den reelle CO2-udledning, der kommer i spil. Det vil sige, at hvis man kører meget energiøkonomisk, bliver man ikke straffet. Det gør man, hvis man betaler en fast pris pr. kilometer, siger Ole Kveiborg.

*Ritzau*