



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
www.trafikbogen.dk
noahtrafik@noah.dk

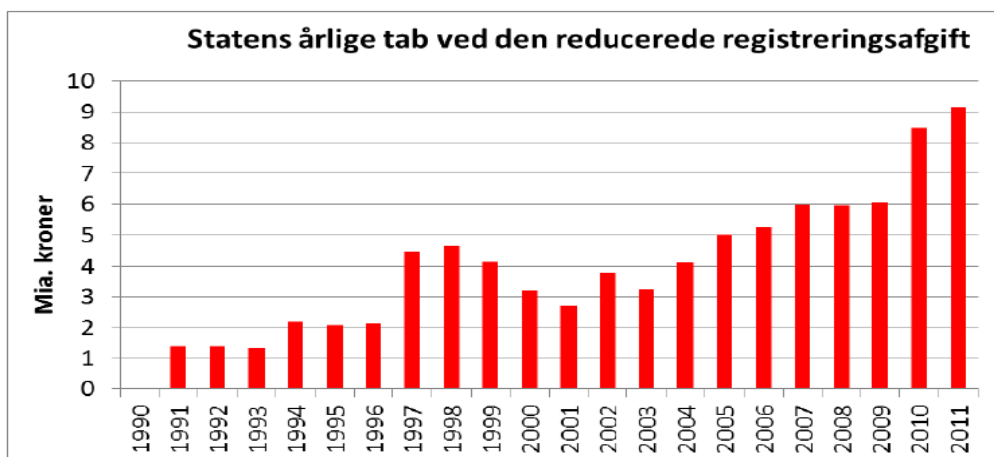
København den 31. marts 2012

Til Folketingets udvalg: FIU, KEB, MIU, TRU og SAU

Vi retter denne henvendelse i anledning af de bebudede forhandlinger om CO2-reduktioner på transportområdet og forhandlinger på skatte- og afgiftsområdet

Vi mener, at Leasingsagen kun var toppen af isbjerget med hensyn til afgiftstab. Pengene fosser stadig ud af statskassen, fordi bilafgifterne er voldsomt nedsat siden 1990. Der må en genopretning til, både af hensyn til miljøet og samfundsøkonomien. Beskatningen af en Peugeot 107 er eksempelvis nedsat med 72.346 kr. (fra 92.639 kr. til 20.293 kr.) sammenlignet med beskatningsreglerne i 1990.

Transportsektoren er den store synder i energi- og miljøsammenhæng. Fra 1990 til 2010 er transportsektorens udledning således steget med 23 %. Årsagen til dette er primært, at denne sektor gennem 2 årtier er blevet begunstiget med stadig lavere afgifter på indkøb af biler. Også afgifter på benzin og dieselolie er holdt nede. Denne begunstigelse har fremmet et kraftigt forbrug af ressourcer i transportsektoren. Samfundet har alene i de seneste 2 år mistet 8-9 milliarder *årligt*, fordi registreringsafgiften på personbiler er nedsat voldsomt. 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. Dertil kommer andre store afgiftslettelser, som omtales nedenfor.



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>

Statskassen bløder derfor og samfundet mangler tilmed penge til såkaldt ”kernevefærd”. Der er nu planer om, at flytte noget af skatten på arbejde over på skat på ressourcer, i forbindelse med en skattereform. Det nye energiforlig omhandlede ikke transportsektoren. Dette område skal behandles nu sammen med landbruget. Vi vil her primært kigge på persontransporten.

Beskatning af en Peugeot 107 nedsat fra 92.639 kr. til 20.293 kr.

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. Sammenligningen drejer sig om denne bil, med en importpris inklusiv moms på 59.696 kr. . Pris hos forhandler: kr. 79.900.

Prisen er sammensat således:

	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>	12.370 kr.	
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>	29.400 kr.	
Registreringsafgift	20.293 kr.	92.639 kr.
Bilpris hos forhandler	79.900 kr.	152.335 kr.

Forklaring på forskellene mellem beskatning i 1990 og 2012:

”Skalaknækket”

”Skalaknækket” er benævnelsen for den bilpris (importpris plus moms), som udgør grænsen for, hvornår der skal betales 105 % i registreringsafgift eller 180 %. Hvor ”skalaknækket” ligger er derfor afgørende for, hvor meget der skal betales i registreringsafgift.

Siden 1990 er ”skalaknækket” forhøjet fra 19.750 kr. til nu 79.000 kr. Der er derved sket en kraftig reduktion af registreringsafgiften for personbiler. Kun det beløb, der evt. ligger over 79.000 kr. beskattes med den høje takst. Alle biler, der har en importpris plus moms på under 79.000 kr. - altså under skalaknækket – betaler kun den lave takst. Når skalaknækket sættes i vejret, falder registreringsafgiften for alle biler - store som små. For hver krone skalaknækket *forhøjes*, er det ensbetydende med, at afgiften *sænkes* med 75 øre.

Denne ændring fra 1990 til 2012 betyder, at en bil, hvor importprisen inklusiv moms udgør mere end 79.000 kr. får nedsat registreringsafgiften med hele 44.475 kr. Selv købere af de største og mest forslugne biler får denne gave fra samfundet. Det er hverken godt for samfundsøkonomien eller miljøet.

Andre afgiftslettelser

LUPO-Loven fra 2000 til 2007

Fra 2000 til 2007 havde vi i Danmark den såkaldte ”LUPO-Lov” , der gav afgiftslettelser for biler der kørte mere end 28,5 km/liter. VW- LUPO 3 L kørte 33 km/l. Det må siges at være en pæn brændstoføkonomi. Det var derfor et rimeligt tiltag.

”2007-loven”. L 217. Lov om ændring af registreringsloven og vægtafgiftsloven. Her slås et stort hul i statskassen.

I 2007 blev ”LUPO- loven” overraskende 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 ekstraafgift på kun 1000 kr. pr. km. de kørte mindre på literen

Denne ændring har drænet statskassen ekstraordinært og betydet en kraftig billiggørelse af personbiler og derfor betydet en stadig større bilpark. Mange har købt bil nr.2 i husstandene. 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 bilag3.

Her et eksempel:

Fradrag i selve registreringsafgiften	Kr:
Lavere brændstofforbrug, f.eks. 26 km pr. liter benzin	-40.000
Selealarmer f.eks. 3 stk.	-600

Kilde: Skatteministeriet

Afgiftslettelse for diverse udstyr, som ABS-bremser og ESP, som er standardudstyr i alle nye biler

Der er tillige indført afgiftslettelser med fradrag i den afgiftspligtig værdi (det betyder at dette fradrag, der typisk er på 12.370 - 14.370 kr. trækkes fra importpris plus moms) for diverse udstyr, som er standardudstyr i alle biler. Det er derfor meningsløst at give denne støtte. For en Peugeot 107 drejer det sig om 12.370 kr.

Her er listen over fradrag:

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

Importpriser uden moms for personbiler fra 1990 til 2011	Kommentar																																												
<table border="1"> <tbody> <tr><td>1990</td><td>44.903</td></tr> <tr><td>1991</td><td>45.763</td></tr> <tr><td>1992</td><td>47.571</td></tr> <tr><td>1993</td><td>50.890</td></tr> <tr><td>1994</td><td>55.759</td></tr> <tr><td>1995</td><td>60.736</td></tr> <tr><td>1996</td><td>61.615</td></tr> <tr><td>1997</td><td>65.526</td></tr> <tr><td>1998</td><td>64.268</td></tr> <tr><td>1999</td><td>67.050</td></tr> <tr><td>2000</td><td>70.428</td></tr> <tr><td>2001</td><td>73.076</td></tr> <tr><td>2002</td><td>75.216</td></tr> <tr><td>2003</td><td>78.643</td></tr> <tr><td>2004</td><td>81.282</td></tr> <tr><td>2005</td><td>81.295</td></tr> <tr><td>2006</td><td>85.463</td></tr> <tr><td>2007</td><td>90.688</td></tr> <tr><td>2008</td><td>80.232</td></tr> <tr><td>2009</td><td>77.623</td></tr> <tr><td>2010</td><td>71.513</td></tr> <tr><td>2011</td><td>79.300</td></tr> </tbody> </table>	1990	44.903	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	<p><i>Den voldsomme 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 af nye personbiler kun steget moderat gennem de seneste 21 år. Derved er beskatningen udhulet voldsomt.</i></p> <p><i>Fra 1990 til 2011 var stigningen i den gennemsnitlige importpris kun på ca . 76 %</i></p> <p><i>Hvis man tilmed tager i betragtning, hvilke store forbedringer der er sket med hensyn til komfort, fart og energiforbrug er der tale om meget beskedne stigninger i importpriserne. Bilister får langt mere for pengene nu end tidligere og slipper tilmed med langt mindre betaling til samfundets fælles kasse.</i></p> <p><i>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 %. Det er faktisk de fleste. Fra dette beskatningsbeløb fratrækkes så tilmed 4.000 kr. pr. kilometer bilen (på papiret) kan køre længere end 16 km/l (diesel 18 km/l)</i></p>
1990	44.903																																												
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																																												

Politikken med stadig billigere biler og benzin har stået på siden omkring 1980. Biltidsskriftet "Bilmagasinet" bragte i februar 1999 en analyse af udviklingen fra 1980 til 1998 (se Bilag 4). Analysen viste, at personbiler i nævnte periode var blevet ca. 48 % billigere og benzinen 82 % billigere set i forhold til udviklingen i danskernes disponible indkomst.

Vi vil opfordre regeringen til at lave en opdateret undersøgelse indtil 2012 i forbindelse med arbejdet med at flytte beskatningen fra arbejde til ressourcer.

Når man taler om ressourcer, er det også værd at bemærke, at hver ekstra bil, som tommelfingerregel skaber behov for 3 parkeringspladser, én ved hjemmet, én ved arbejdspladsen og én i alt i gennemsnit ved butikker, biografteater, 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 650.000 kr. En almindelig p-plads i parkeringskælder i tætte byområder koster ofte omkring 500.000 kr.

Afgiftslettelserne har betydet meget billige biler:

DANMARKS 4 BILLIGSTE BILER – udsalgspris hos forhandler.

1) Citroën C1: 78.990 kr.

2) Peugeot 107: 79.990 kr.

3) Toyota Aygo: 79.990 kr. og 4) Hyundai i10: 79.995 kr.

Kilde: <http://www.bilzonen.dk/test-og-artikler/nyheder/ta/2012/03/ny-peugeot-107-nu-er-der-fire-under-80000-kr/>

Manglende pristalsregulering af benzin- og dieselaftgifterne siden 2001, gav alene i 2011 et indtægtstab på 3,4 mia. kr.

Som ekstra bonus til biltrafikken, udover billigørelse af biler på grund af afgiftssænkninger, er så kommet, at benzinaftgiften 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 benzinaftgiften og 1,8 mia. kr. på dieselaftgiften. (Der blev i 2011 solgt 2,1 mia. liter benzin og 3,4 mia. liter autodiesel). Hvis man ikke havde givet bilisterne denne miljøskadelige begunstigeelse ville samfundet alene i 2011 altså have haft 3,4 mia. kr. mere i kassen til samfundsnyttige formål.

Hvis benzinaftgiften 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.

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 1)

Genopretning af bilbeskatningen

Det at bilkøb og bilbrug er blevet så meget billigere, giver en total skævvridning 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. (Bilag 3)

Udviklingen har været drevet frem gennem målrettet og dygtigt lobbyarbejde udført af bl.a. Forenede Danske Motorejere, De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilhandler Forening og Dansk Vejforening. De har haft de dygtigste medierådgivere til at bistå sig med arbejdet. Det er derved lykkedes dem at få Folketinget til gang på gang at lette bilbeskatningen. Branchen har fået diskussionen til alene at dreje sig om *nedsættelse* eller evt. *omlægning* af afgifter. Strategien er lykkedes.

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 er tiden kommet til at flytte skatten væk fra arbejde 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 trafik kaos 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.

Det er ikke rimeligt, som nu, at give afgiftslettelser for standardudstyr som ABS-bremser, ESP, airbags, m.m. Den slags udstyr skal være påbudt, hvis sagkundskaben garanterer effekten deraf. Det skal ikke være ”afgiftstømmere”.

På samme skal maks. NCAP-stjerner ikke give afgiftslettelser, men sikkerhedsniveauet skal påbydes eller biler *uden* skal pålægges ekstra afgift.

Bilbranchen kommer til stadighed med nye ønsker om afgiftslettelser for diverse udstyr. Her må politikken være, at udstyret skal *påbydes*, hvis effekten er sikker. Ikke flere afgiftslettelser for udstyr.

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 bilfabrikerne let kan realisere og gør det i stor udstrækning.

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 kan komme meget længere ned i forbrug, men bilfabrikerne vil hellere sælge så mange og så store biler som muligt.

EU-kravene, hvad angår CO2-udslip fra biler indebærer, at disse fra 2020 i gennemsnit ikke må udlede mere end 95 gram CO2 pr. kilometer. Udslip på 95 gram pr. kilometer svarer til at bilen skal kunne køre 24,42 km/l benzin.

Disse regler, der træder i kraft om små 8 år må indtænkes i bilbeskatningen. Det er ikke rimeligt, som nu at lette afgiften med 4.000 kr. så tidligt som nu. Hvis der fortsat skal være en lettelse skal den starte ved biler, der udleder mindre end gennemsnitskravet for 2020 – altså 95 gram CO2/km. Det nemmeste var at afskaffe 2007-loven og genindføre ”LUPO-Loven” med den ændring, at afgiften blev forhøjet klækkeligt for biler der udleder *mere* end 95 gram CO2/km.

Ny energimærkning af privatbiler

Trafikstyrelsen er fornylig kommet med forslag om ny energimærkning. Den gamle er mere end 10 år gammel og betyder, at alt for mange biler sættes i energiklasse A. Se det nye forslag og kommentarer og forslag fra NOAH-Trafik i Bilag 5.

Trafik- og miljømålsætninger

Hvis det ikke lykkes at begynde at tæmme trafikken, vil Danmark slet ikke kunne leve op til sine målsætninger på områder som luftforurening, støj, energiforbrug, arealforbrug, ressourceforbrug m.m.

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.

Fra 1990 til 2010 er transportsektorens udledning således *steget* med 23 %.

Den nye 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 23 % 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.

På vegne af
NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Bilag 1

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 lønsdata 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 enn i Norge.

Det gjøres oppmerksom på at beregningene er basert på timefortjenesten i 2009 og drivstoffpriser per 11. april 2011. Dette innebærer at sammenlikningen vil være unøyaktig på nivå, men den vi gi en god indikasjon på de relative variasjonene i kjøpekraft.

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 2

**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 bremses	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

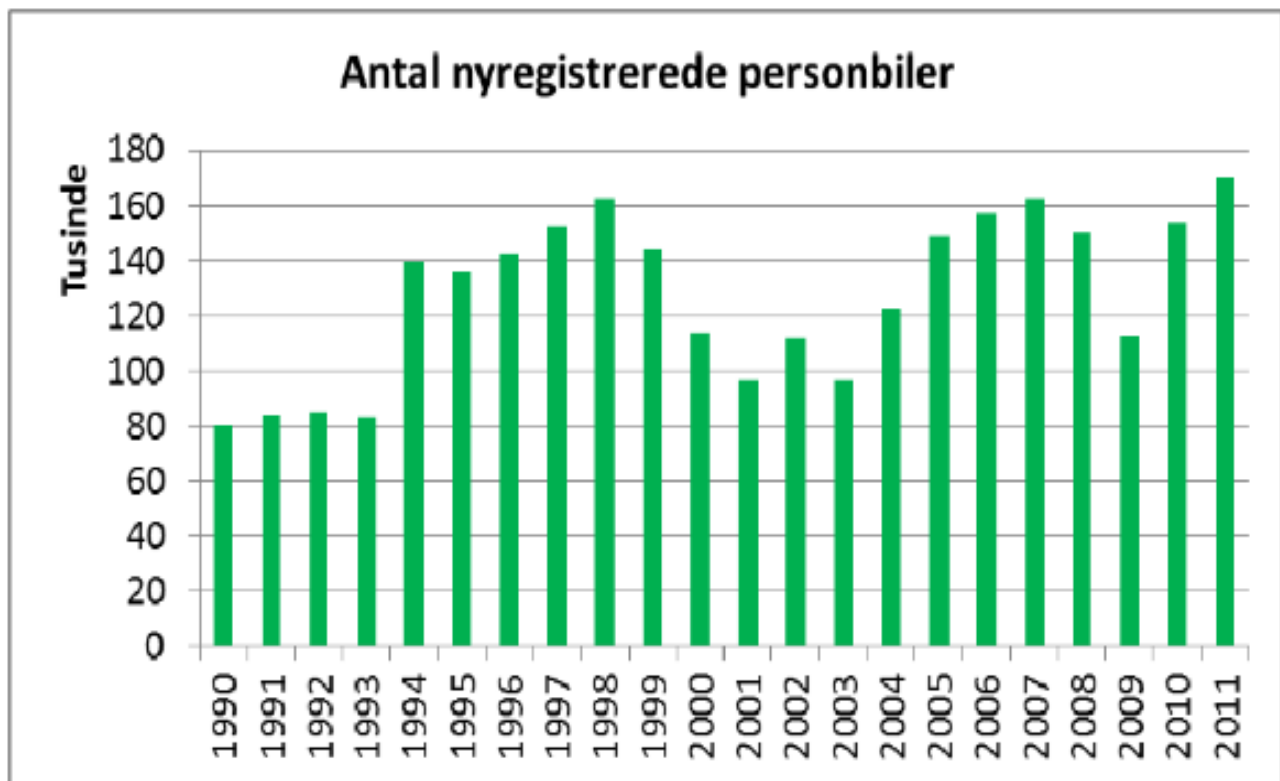
Bilag 3

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



Kilde: CASA

Med 169.947 nyregistrerede personbiler i 2011, nåede bilsalget det største niveau nogensinde i Danmark

Antal nyregistrerede personbiler:

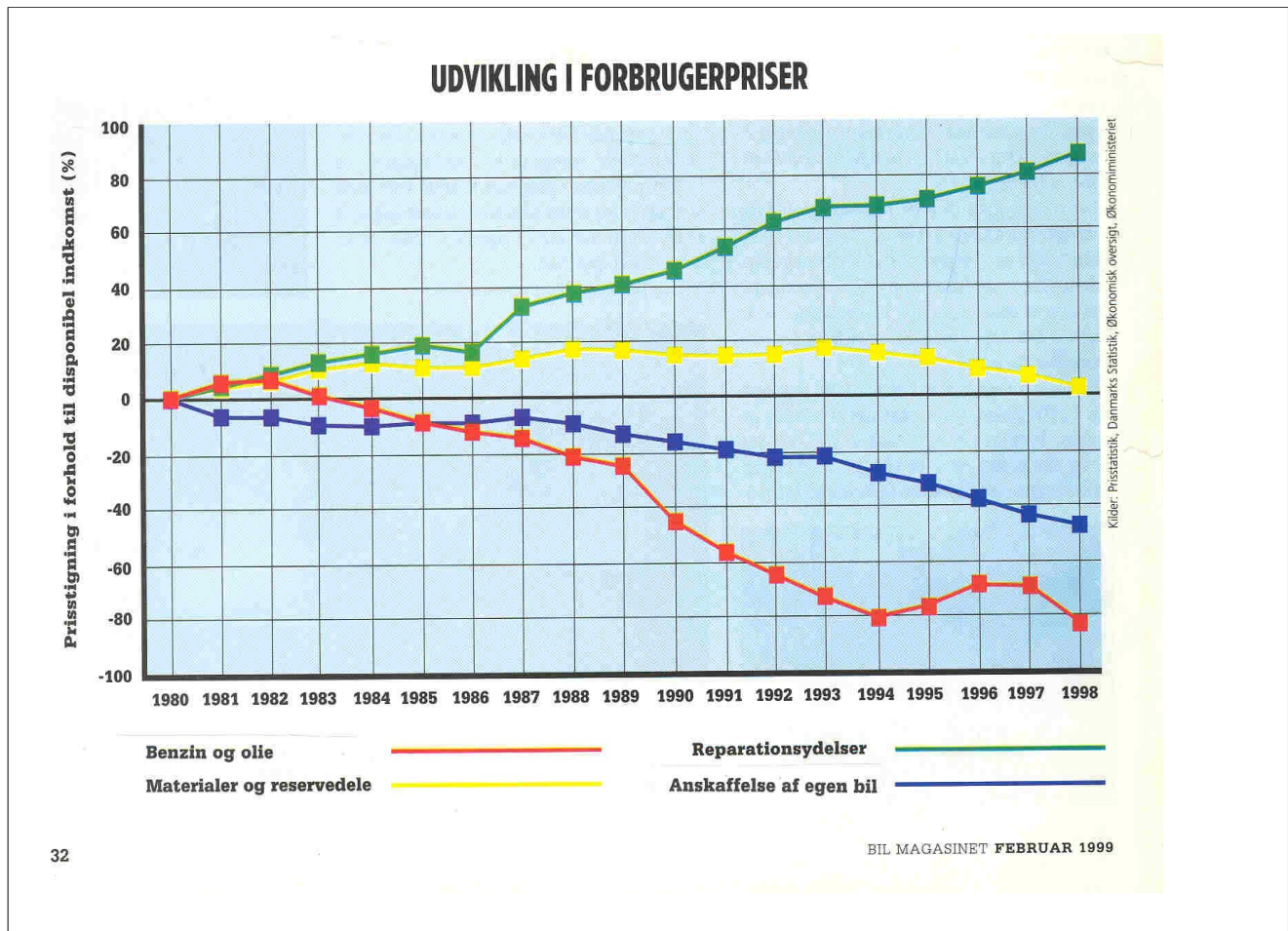
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
80193	84146	85385	83758	139620	135749	142470	152752	162565	144562

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

Bilag 4

Sammenligningen mellem udviklingen i bilpriser, benzinpriser, reparations- og reservedelpriser og danskernes disponible indkomst fra 1980 til 1998




Kilde: Bilmagasinet februar 1999

Bilag 5

Ny energimærkning af privatbiler

Trafikstyrelsen er kommet med forslag om ny energimærkning. De gamle regler er mere end 10 år gamle og betyder, at alt for mange biler sættes i energiklasse A. Trafikstyrelsen forslår opdeling af energiklasse A i 3 sektioner (se skema nedenfor til højre). Vi mener, at en rimelig fremtidssikring skal indebære, at energimærkningen bliver som i vores forslag til venstre i skemaet nedenfor. Det er langt mere pædagogisk og vil i højere grad stimulere folk til at vælge de mest energiøkonomiske biler.

Forslag fra NOAH-Trafik, hvor man benævner energiklasserne i skemaet til højre fra A og så fremdeles. Ikke noget med +,++	Forslag fra Trafikstyrelsen om ny energimærkning af biler. Høring afsluttet den 27. marts 2012.																																			
	<table border="1"><thead><tr><th rowspan="2">Energiklasser</th><th colspan="2">Brændstofforbrug km pr. liter</th></tr><tr><th>Benzin</th><th>Diesel</th></tr></thead><tbody><tr><td>A+++</td><td>Mindst 34,3</td><td>Mindst 38,6</td></tr><tr><td>A++</td><td>25,5 – 34,2</td><td>28,1 – 38,5</td></tr><tr><td>A+</td><td>20,1 – 25,1</td><td>22,5 – 28,0</td></tr><tr><td>A</td><td>18,2 – 20,0</td><td>20,5 – 22,4</td></tr><tr><td>B</td><td>18,1 - 15,4</td><td>20,4 - 17,3</td></tr><tr><td>C</td><td>15,3 - 14,3</td><td>17,2 - 16,1</td></tr><tr><td>D</td><td>14,2 - 12,5</td><td>16,0 - 14,1</td></tr><tr><td>E</td><td>12,4 - 11,8</td><td>14,0 - 13,2</td></tr><tr><td>F</td><td>11,7 - 10,5</td><td>13,1 - 11,9</td></tr><tr><td>G</td><td>Under 10,5</td><td>Under 11,9</td></tr></tbody></table>	Energiklasser	Brændstofforbrug km pr. liter		Benzin	Diesel	A+++	Mindst 34,3	Mindst 38,6	A++	25,5 – 34,2	28,1 – 38,5	A+	20,1 – 25,1	22,5 – 28,0	A	18,2 – 20,0	20,5 – 22,4	B	18,1 - 15,4	20,4 - 17,3	C	15,3 - 14,3	17,2 - 16,1	D	14,2 - 12,5	16,0 - 14,1	E	12,4 - 11,8	14,0 - 13,2	F	11,7 - 10,5	13,1 - 11,9	G	Under 10,5	Under 11,9
Energiklasser	Brændstofforbrug km pr. liter																																			
	Benzin	Diesel																																		
A+++	Mindst 34,3	Mindst 38,6																																		
A++	25,5 – 34,2	28,1 – 38,5																																		
A+	20,1 – 25,1	22,5 – 28,0																																		
A	18,2 – 20,0	20,5 – 22,4																																		
B	18,1 - 15,4	20,4 - 17,3																																		
C	15,3 - 14,3	17,2 - 16,1																																		
D	14,2 - 12,5	16,0 - 14,1																																		
E	12,4 - 11,8	14,0 - 13,2																																		
F	11,7 - 10,5	13,1 - 11,9																																		
G	Under 10,5	Under 11,9																																		