Bilpendlere på statsstøtte

Februar 2012

Karl Vogt-Nielsen og Ivan Lund Pedersen

CASA

Bilpendlere på statsstøtte

Februar 2012

Karl Vogt-Nielsen og Ivan Lund Pedersen

Center for Alternativ Samfundsanalyse
Kigkurren 8 M, st. • 2300 København S.
Telefon 33 32 05 55
E-mail: casa@casa-analyse.dk • Hjemmeside: www.casa-analyse.dk

Centre for Alternative Social Analysis
Kigkurren 8 M, st.• DK-2300 Copenhagen S. • Denmark
Phone +45 33 32 05 55
E-mail: casa@casa-analyse.dk • Homepage: www.casa-analyse.dk

Bilpendlere på statsstøtte

© CASA, februar 2012

ISBN 978-87-92384-99-7

Elektronisk udgave: ISBN 978-87-92384-03-4

Forord

Den offentlige debat er præget af diskussioner om, hvor meget en betalingsring eller trængselsafgift vil belaste bilpendlerne, der kører ind og ud af København – og der rejses politisk krav om, at bilisterne skal kompenseres for de stigende benzinpriser.

Det kan derfor være interessant at se, hvorledes andre faktorer omkring ”bilpendlingen” og prisen herfor er blevet påvirket over en periode.

CASA har derfor i samarbejde med NOAH set på, hvorledes udgiften ved at køre i bil til og fra arbejde over en længere periode er blevet påvirket af benzinprisen, energiafgifter, bilernes udvikling, befordringsfradrag, registreringsafgiften samt kørselsgodtgørelse.

Analysen viser overraskende, at det er blevet væsentligt billigere de senere år at være bilpendler i forhold til 1990 og i forhold til år 2000. Bilisterne har over en årrække fået enorme lempelser i udgiften på at anskaffe og køre bil.

Opfattes besparelsen i anskaffelsesudgiften som et tilskud til bilpendlerne, er det i praksis i dag gratis for bilpendlerne at pendle ind og ud af København.

Bilpendlerne hører dermed til den befolkningsgruppe, som staten reelt har givet meget store offentlige tilskud gennem lempelser og fradrag.

De seneste års højere benzinpriser er krusninger på overfladen i forhold til de gennemførte lempelser.

Projektet er gennemført i perioden januar-februar 2012.

Tak til De Danske Bilimportører for bistand til at få styr på registreringsafgiftskomplekset

Indholdsfortegnelse

1 Resumé 5

2 Benzinpris og energiafgifter 11

2.1 Benzinudgift til 100 km pendling 11
2.2 Benzinafgiften 14

3 Befordringsfradrag 19

3.1 Greve eller Hørsholm (50 km pr. dag) 19
3.2 Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag) 21
3.3 Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag) 23
3.4 Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag) 25

4 Registreringsafgift 29

4.1 Lempelsens værdi for bilpendlerne 34
4.2 Registreringsafgiften og statens provenu 37

5 Kørselsgodtgørelse 41

6 Køreudgiften ved uændrede vilkår 45

6.1 Greve eller Hørsholm (50 km pr. dag) 45
6.2 Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag) 46
6.3 Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag) 47
6.4 Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag) 48

7 Bilag 49

7.1 Figuroversigt 49

1 Resumé

Når man følger den offentlige debat, har man indtryk af, at en daglig merudgift på 25 kroner på bilkørsel vil være en katastrofe for arbejdsmarkedet og for befolkningens privatøkonomi.

Som det fremgår af denne analyse, er bilpendlerne imidlertid over en årrække blevet forgyldt af staten, idet udgiften på at køre i bil til og fra arbejdet er blevet påvirket kraftigt i nedadgående retning af en række faktorer, som er styret af staten.

Eksempelvis har en bilpendler, der bor i Helsinge i Nordsjælland eller i Herfølge syd for Køge, ca. 50 km kørsel hver vej, hvis de arbejder i København. Benzinudgiften hertil er for en gennemsnitlig ny bil på 60-70 kr. dagligt. Når der indregnes værdien af befordringsfradraget, er det i de seneste år blevet næsten gratis at køre de 100 km til og fra arbejdet. I 2009 var nettoudgiften 8 kroner. Opfattes endvidere værdien af lempelserne i registreringsafgifterne siden 1990 som et tilskud, så svarer det til, at bilpendleren opgjort på denne måde rent faktisk tjente 15 kroner dagligt i 2009.

Såfremt benzinafgiften, befordringsfradraget samt registreringsafgiften var forblevet uændret som i 1990, ville udgiften i 2009 ikke være 8 kroner, men 57 kroner på de 50 km dagligt mellem Herfølge og København.

At gennemskue ændringer i udgiften på bilkørsel er ikke enkelt, da det handler om langt mere end prisen på standeren henne på benzintanken. Heri indgår råvareprisen og statens afgifter og moms på benzin og diesel.

Selvom den faktiske pris på benzin er steget fra 5-6 kroner i starten af 90'erne til nu over 12 kroner, belaster benzinudgiften væsentligt mindre i familien Danmarks husholdningsbudget. I 1990 var udgiften på at køre 100 km 54 % højere end i dag omregnet til dagens pris- og lønniveau, og i år 2000 skulle betales 30 % mere.

Men andre faktorer som befordringsfradrag og registreringsafgifter påvirker også, hvad det fx koster en bilpendler at køre eksempelvis 50 km hver vej til og fra arbejde.

Analysen viser, at staten siden 1990 – og også siden år 2000 - har gjort det langt billigere at være bilpendler i dag. Ændringer i især befordringsfradrag og registreringsafgiften har karakter af et meget stort offentligt tilskud til især de daglige bilpendlere finansieret af skatteyderne.

En gennemsnitsbil har aldrig været så billig som nu, forstået som den del af lønnen, der skal bruges til bilkøbet. Omregnet til dagens priser og lønniveau, skulle der i 1990 betales 83.000 kroner mere for en gennemsnitsbil. I 1995 var prisen 126.000 kroner højere end i dag. Alene siden 2007 er prisen faldet med 77.000 kroner – hvoraf højest en tredjedel kan forklares med mindre biler. Hovedparten skyldes lempelser i registreringsafgiften.

Endelig kan man ved at bruge bilen som led i arbejdet opnå skattefri kørselsgodtgørelse, som også med årene er øget ud over inflationen, og som kan gøre det til en rigtig god forretning at tage bilen med ind i byen.

Der er over 20 år således tale om en billiggørelse, som er væsentlig større, end det beløb, der nu drøftes som betaling for at passere betalingsringen. De stigende benzinpriser udgør kun små krusninger i det samlede billede.

Som det fremgår af analysen, vil indførelse af en trængselsafgift svare til at rulle tiden nogle år tilbage – jo længere man har til arbejdet, jo færre år skal man tilbage i tiden, for at udgiften er den samme, som den vil være i dag med en betalingsring.

For bilpendleren fra Herfølge, som dagligt kører 50 km i bil hhv. ind og ud af København, vil en trængselsafgift på fx 25 kroner betyde, at pendlerens samlede udgift til den daglige tur vil svare til den realudgift, bilpendleren havde i år 2000.

Der blev i starten af 1990'erne givet væsentlige forhøjelser af befordringsfradraget, men ellers er det især perioden efter år 2000, at det er gjort billigere at køre i bil på arbejde. Lempelserne er således knyttet til de borgerligere regeringsperioder.

Selve kørslen kostede i 1990 langt mere, fordi bilerne kørte mindre på literen, registreringsafgiften på bilen var højere og befordringsfradraget mindre.

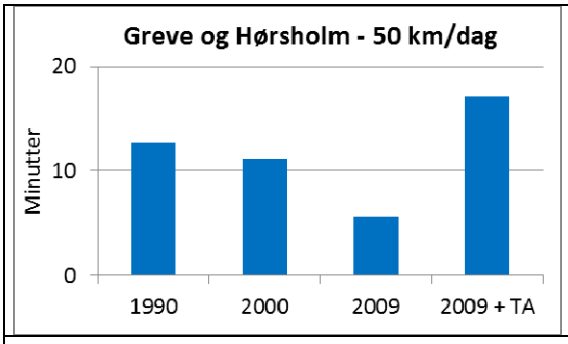
I forhold til år 2000 er det blevet 15 kroner billigere at køre den daglige tur på 2 x 50 km i dagens priser, mens det i forhold til reallønnen koster 25 kroner mindre. Det skyldes bl.a., at benzinafgiften siden 2001 er faldet støt, når den omregnes til 2011-niveau. Men også en forhøjelse af befordringsfradraget ud over inflationen samt en stadig faldende registreringsafgift, gør reelt bilpendlingen billigere år for år.

I nedenstående figurer er dette "oversat" til, hvor mange minutter en gennemsnitlig lønmodtager[1] i Københavns omegn skulle arbejde for at tjene til at dække udgiften på en daglig bilpendling ind og ud af København for for-

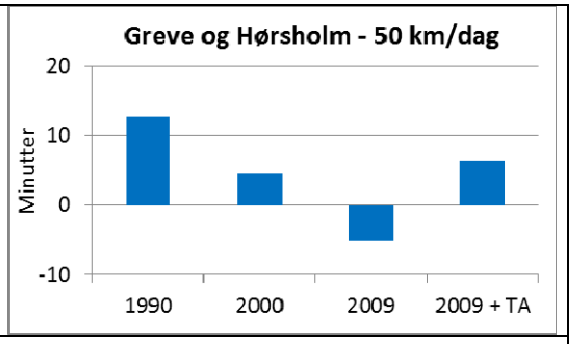
[1] Disponibel indkomst i 2010 på kr. 220.400 ifølge Danmarks Statistik for omegnskommunerne.

skellige afstande. Der er vist hvor mange minutter, der skulle arbejdes i 1990, i 2000 og i 2009 samt hvis der til 2009-minuttallet lægges 25 kroner i trængselsafgift. Alle beløb er omregnet til dagens pris- og lønniveau.

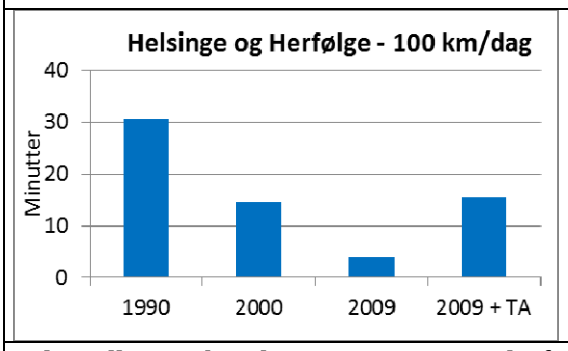
Bor man eksempelvis i Helsinge eller Herfølge, skulle man i år 1990 arbejde, hvad der svarer til en halv time i dag for at tjene til den daglige pendlingstur. I år 2000 var det halveret og i 2009 var det helt nede på 4 minutter. Med en trængselsafgift på 25 kroner skal arbejdes 1 minut mere end i år 2000. Trængselsafgiften svarer således til værdien af den besparelse, som er givet bilisterne i reduktion i registreringsafgiften.
Der er derfor endvidere vist udgiften opgjort i minutter såfremt lempelserne i registreringsafgiften opfattes som et tilskud (fordelt over 10 års arbejdsdage).



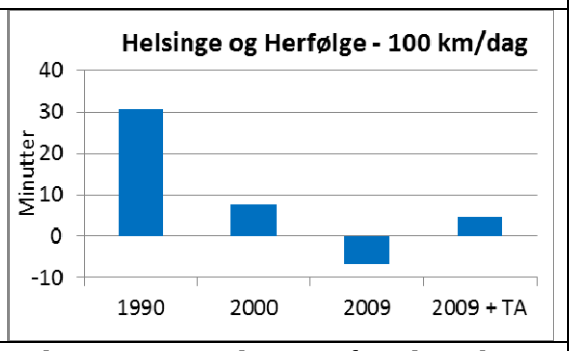
Bilpendleren havde i 1990 en udgift svarende til 13 minutters arbejde i dagens pris- og lønniveau, i 2000 var det faldet til 11 minutter og i 2009 til 6 minutters arbejde – med betalingsring øges det til 17 minutters arbejde.



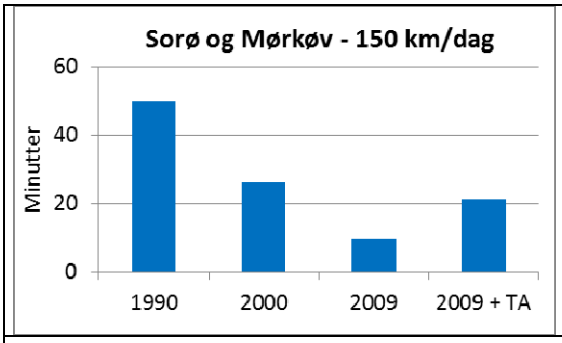
Indregnes værdien af de lavere registreringsafgifter falder udgiften med betalingsring til 6 minutters arbejde. Den lavere afgift modsvarer dermed udgiften til betalingsringen.

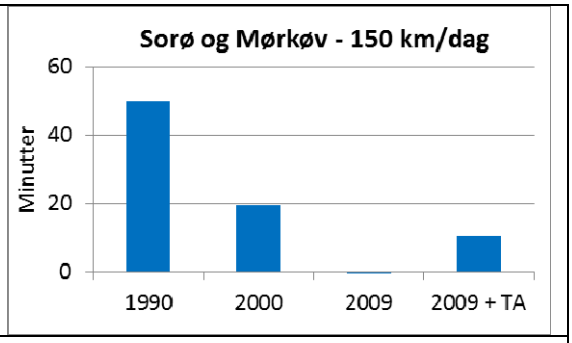


Bilpendleren havde i 1990 en udgift svarende til 31 minutters arbejde i dagens pris- og lønniveau, i 2000 var det faldet til 15 minutter og i 2009 til 4 minutters arbejde – med betalingsring øges det til 15 minutters arbejde.



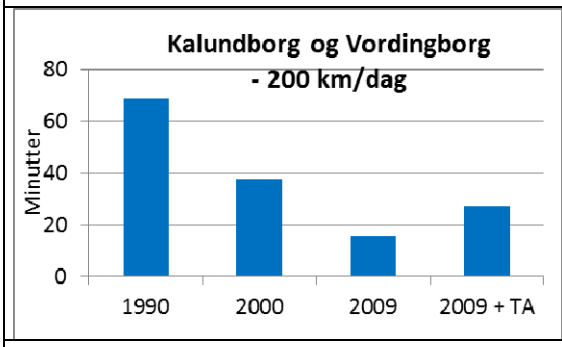
Indregnes værdien af de lavere registreringsafgifter falder udgiften med betalingsring til 5 minutters arbejde. Den lavere afgift modsvarer dermed udgiften til betalingsringen.

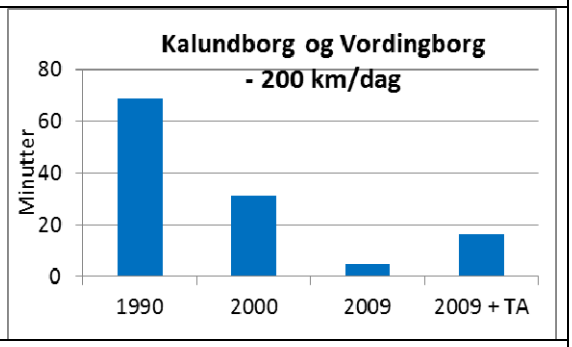




Bilpendleren havde i 1990 en udgift svarende til 50 minutters arbejde i dagens pris- og lønniveau, i 2000 var det faldet til 26 minutter og i 2009 til 10 minutters arbejde – med betalingsring øges det til 21 minutters arbejde.

Indregnes værdien af de lavere registreringsafgifter falder udgiften med betalingsring til 11 minutters arbejde. Den lavere afgift modsvarer dermed udgiften til betalingsringen.





Bilpendleren havde i 1990 en udgift svarende til 69 minutters arbejde i dagens pris- og lønniveau, i 2000 var det faldet til 38 minutter og i 2009 til 16 minutters arbejde – med betalingsring øges det til 27 minutters arbejde.

Indregnes værdien af de lavere registreringsafgifter falder udgiften med betalingsring til 16 minutters arbejde. Den lavere afgift modsvarer dermed udgiften til betalingsringen.

Figur 1: Udgiften på bilpendling ved forskellig afstande - omregnet til minutters arbejde for en gennemsnitlig lønmodtager i dagens priser og lønniveau. TA betyder inkl. trængselsafgift. I grafen til venstre indgår benzinudgifter og befordringsfradrag. Til højre indregnes endvidere værdien af de lavere registreringsafgifter.

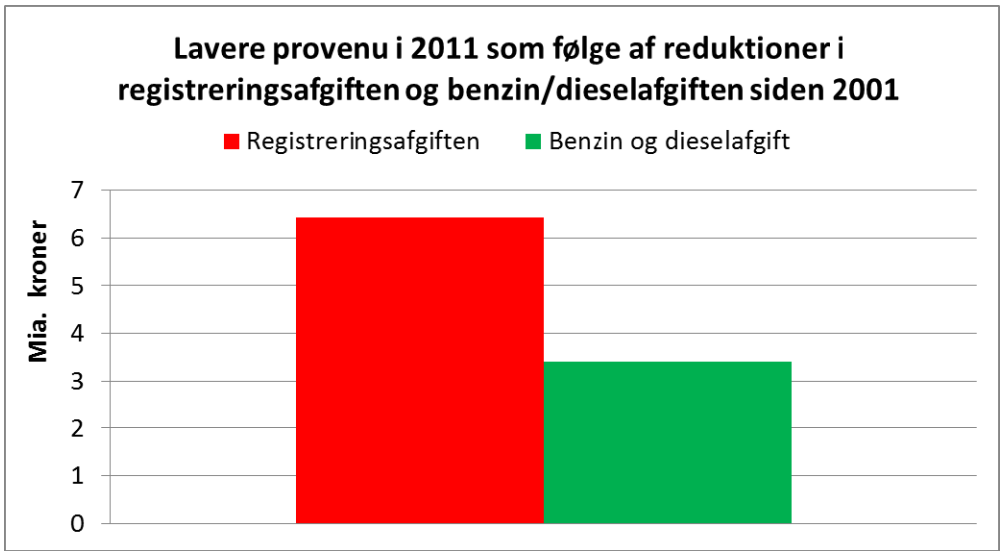
Det er således alene de nærmeste bilpendlere, som vil opleve en real merudgift set over en længere periode. Har man længere end 25 km til arbejde og skal passere betalingsringen, vil man således alene opleve at skulle betale det samme for turen, som man skulle for nogle år tilbage.

De store lempelser i afgifter og forhøjelser af befordringsfradrag er en offentlig støtte til bilpendlerne, som har medført enorme tab i de offentlige indtægter.

Benzinafgiften og dieselafgiften ligger i dag (pristalsreguleret) på niveau med år 1995. Var afgifterne blevet pristalsreguleret siden 2001, ville staten alene i år 2011 have haft en merindtægt på 3,4 mia. kroner - penge, der er gået fra skatteborgerne til bilisterne.

Lempelserne i registreringsafgifterne har i perioden 1990 til 2011 betydet et provenutab for staten på 56 mia. kroner i forhold til, hvis den oprindelige registreringsafgift fra 1990 var blevet fastholdt. Afgiftstabet var frem til 2001 igen på vej ned, men i forhold til afgiftsniveauet i 2001, har VK-regeringen siden da nedsat afgiften med samlet ca. 29 mia. kroner.
I 2011 var tabet i registreringsafgiften på 8,1 mia. kroner, hvoraf de 5,4 mia. kroner skyldes yderligere afgiftsreduktioner i VK-regeringens tid siden 2001.

Ved sådanne beregninger skal der naturligvis reduceres med effekten ved forhøjelsen – der købes mindre benzin og købes færre biler, når prisen er højere. Derfor har vi undersøgt sammenhængen mellem antal solgte biler og registreringsafgiftens udvikling. Noget overraskende kan ikke ses nogen sammenhæng. Andre faktorer har derfor langt større betydning for bilkøbet end størrelsen af registreringsafgiften.



Figur 2: Statens lavere indtægter i 2011 som følge af reduktioner i registreringsafgiften og i benzin/dieselafgiften siden 2001. Hertil kommer mistede indtægter som følge af et øget befordringsfradrag samt forhøjelse af kørselsgodtgørelsen. Disse har vi imidlertid ikke kunnet opgøre.

Der kan derfor ligge et muligt økonomisk potentiale i at tilbageføre registreringsafgiften og benytte provenuet til udbygning af den kollektive trafik, idet et evt. provenu fra en betalingsring ikke er tilstrækkeligt stort hertil.

Befordringsfradraget var ifølge Danmarks Statistik i 2010 samlet på 12,4 mia. kroner. Skatteværdien heraf er 33 %. Fradraget tilgår dog alle pendlere

uanset om man kører bil eller med kollektiv trafik. Det har ikke været muligt at opgøre statens tab på de forbedrede fradragsmuligheder.

Statens tab på den øgede kørselsgodtgørelse (pristalsreguleret) i forhold til niveauet i 1990 kan ikke gøres op, da det udbetales som skattefri betaling til alle, der benytter egen bil i arbejdet.
Men køres eksempelvis 20.000 km erhvervskørsel årligt (eller har man en ansættelseskontrakt om dette som minimum uanset kørsel) svarer det til en skattefri indtægt på 76.000 kroner. Det er i dagens priser en stigning på 14,2 % i forhold til niveauet i 1990, hvoraf de 11,6 % er kommet til siden år 2000.

2 Benzinpris og energiafgifter

Selvom den faktiske pris på benzin er steget fra 5-6 kroner i starten af 90'erne til nu over 12 kroner, belaster benzinudgiften ikke familien Danmark mere nu end dengang.

Statens energiafgift på benzin og autodiesel er siden 2001 endvidere faldet jævnt, når afgiften pristalsreguleres – og energiafgifterne er nu de laveste siden 1994.

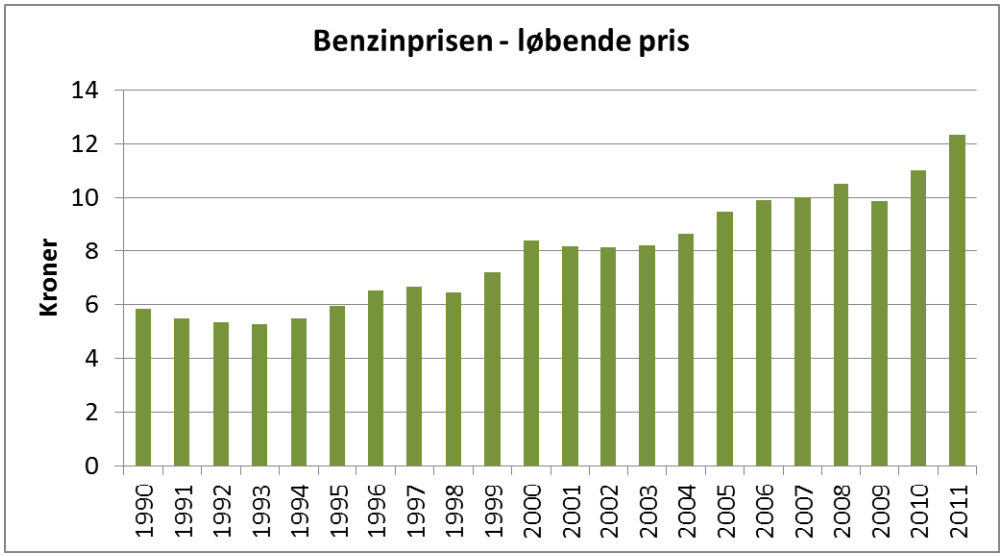
Det betyder, at benzinprisen i dag er 62 øre lavere end den ville være, såfremt energiafgiften havde fulgt med inflationen. For autodiesel er den 43 øre lavere.

Dette lyder måske ikke af så meget, men havde afgifterne fulgt med inflationen, ville staten i 2011 have haft 3,4 mia. kroner i merindtægt, som fx kunne anvendes til forbedring af den kollektive trafik. Beløbet er 3 gange højere end det forventede provenu fra betalingsringen.

Beløbet kunne finansiere at gøre at gøre det gratis at køre med den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet (busser, S-tog og metro) eller etablering af 20 km letbanelinje årligt.

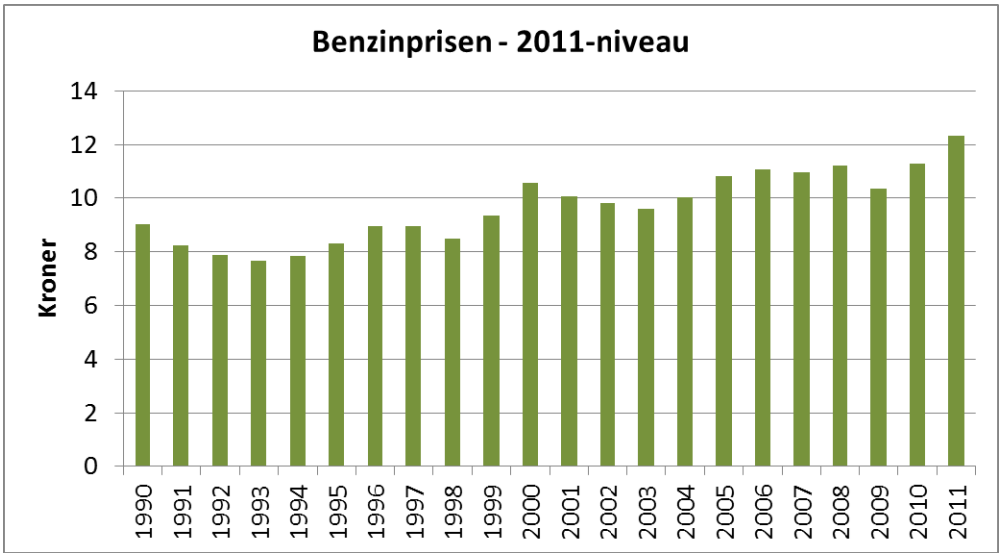
2.1 Benzinudgift til 100 km pendling

For den enkelte bilist har udgiften til benzin udviklet sig som det illustreres i de følgende 3 grafiske femstillinger.



Figur 2: Benzinprisens udvikling i løbende priser fra 1990 til nu

Indregnes forbrugerprisindekset kan vi omregne benzinprisen til, hvad den ville være i 1990 og frem til i dag, hvis priserne på alle varer ikke var steget som følge af inflationen. Benzinprisen er således reelt steget fra ca. 8 kroner pr. liter til nu 12 kroner.

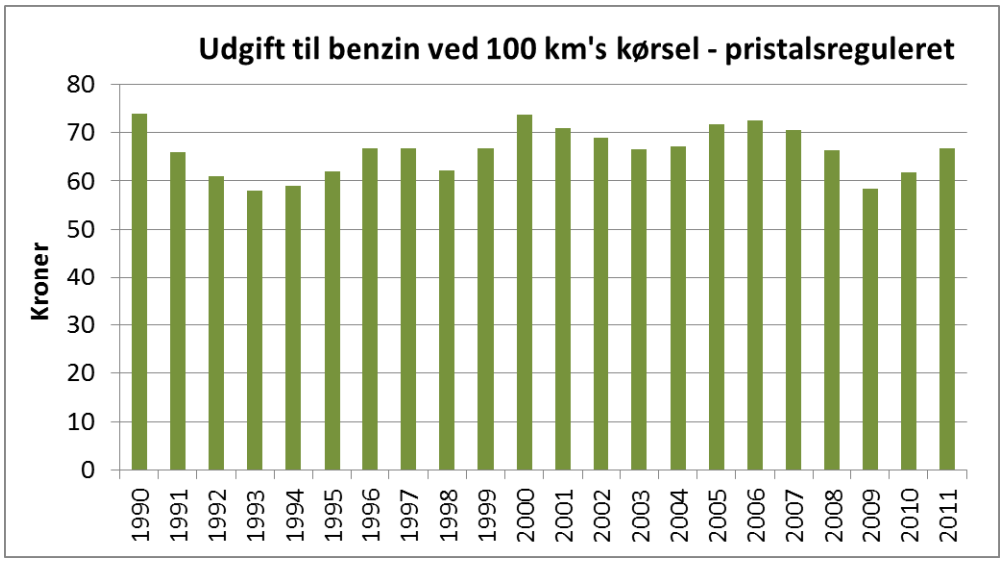


Figur 3: Benzinprisens udvikling - pristalsreguleret til 2011-niveau, dvs. omregnet til dagens priser

Da biler kører flere og flere kilometer på literen, er der hen over årene brugt stadig mindre benzin på at køre en vis strækning. Nedenfor er på basis af Danmarks Statistik beregnet den gennemsnitlige benzinøkonimi for en gennemsnitsbil hen over årene.

Årstal	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
km/l	12,2	12,5	12,9	13,2	13,3	13,4	13,4	13,4	13,6	14	14,3
Årstal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
km/l	14,2	14,2	14,4	14,9	15,1	15,3	15,6	16,9	17,7	18,3	18,5

Herved kan beregnes hvad udgiften er (pristalsreguleret) ved at køre 100 km dagligt – og som det fremgår af figuren, er udgiften i dag på niveau med udgiften, som den var i starten af 1990'erne - til trods for benzinprisens stigning siden 2009.



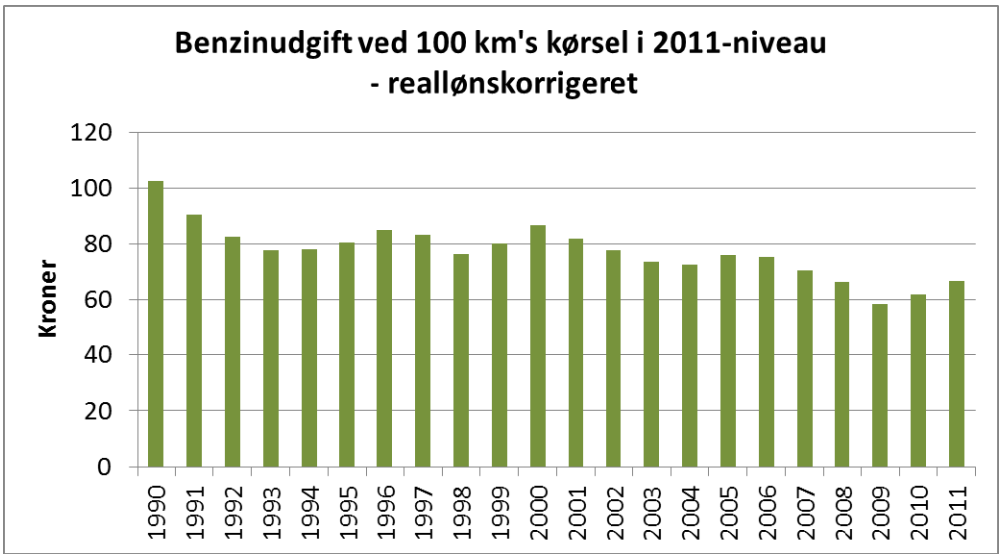
Figur 4: Udgiften til benzin ved 100 km's kørsel, idet bilerne kører længere pr. km. Beløbene er pristalsregulerede

Endelig betyder den løbende stigning i familien Danmarks realindkomst, som frem til 2008 er steget med ca. 2 % årligt, at benzinudgiften fylder stadig mindre i husholdsningsbudgettet.

Anvendes figuren ovenfor med 100 km kørsel, hvor der yderligere kompenseres for reallønstigningerne, ses, at selvom prisen på benzin som råvare er steget de sidste par år, er udgiften ved at køre 100 km på det laveste niveau nogensinde i forhold til bilpendlerens lønindtægt.
Som det fremgår af grafen, lå udgiften stort set konstant i forhold til lønindtægten i perioden 1993-2001 (svarende til den tidligere SR-regeringsperiode) mens den er faldet i VK-regeringsperioden fra 2001-2011.

I 1990 betalte en bilpendler således, hvad der svarer til 103 kroner for at køre 100 km, mens det i dag koster 67 kroner.

Med andre ord bruger bilpendleren en langt mindre andel af sin indtægt i dag på at fylde tanken op end i 1990.



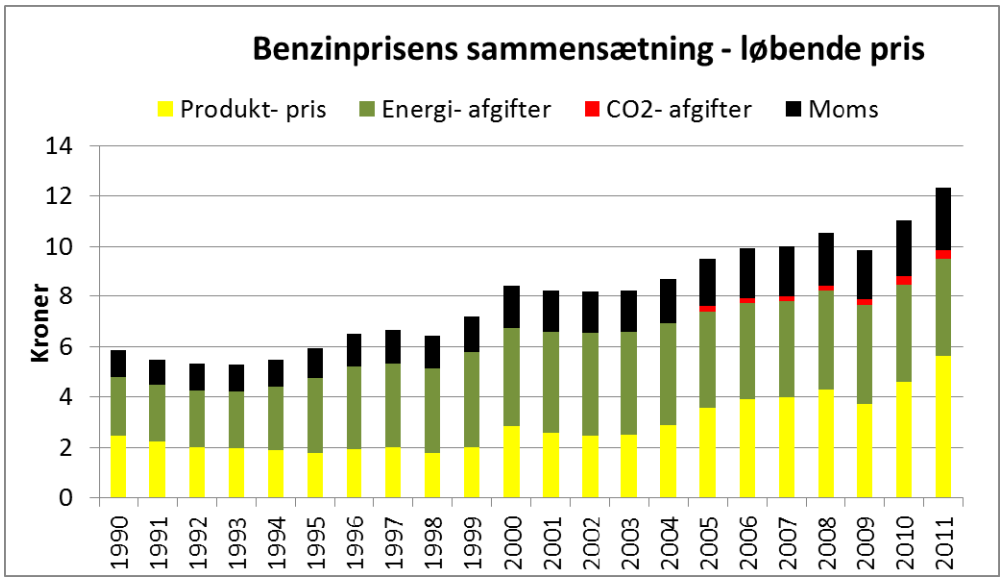
Figur 5: Udgiften til benzin ved 100 km's kørsel, når der yderligere kompenseres for reallønsudviklingen – dvs. hvor meget skulle en bilpendler brug på benzinen med dagens lønindtægt og priser.

Som vi skal se senere, betyder lempelser i befordringsfradrag og registreringsafgiften imidlertid, at forskellen er langt større.

2.2 Benzinafgiften

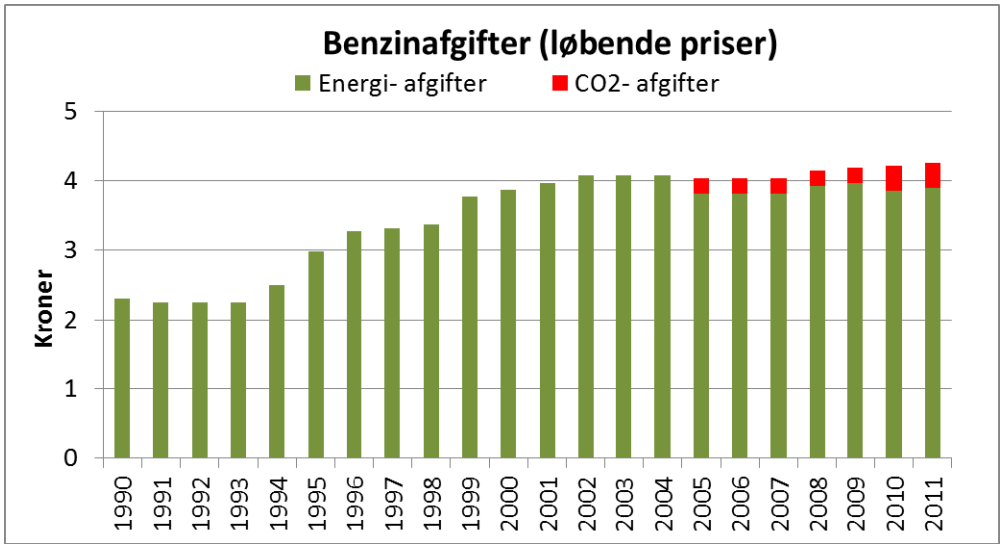
I figuren herunder vises sammensætningen af benzinprisen opdelt på produktpris, energiafgifter, CO2-afgifter og moms (løbende priser).

Som det fremgår, er væksten i den løbende benzinpris primært udløst af en stigning i selve produktprisen, altså selve benzinen leveret fra raffinaderierne, idet denne næsten er tre-doblet fra starten af 90'erne til 2011.



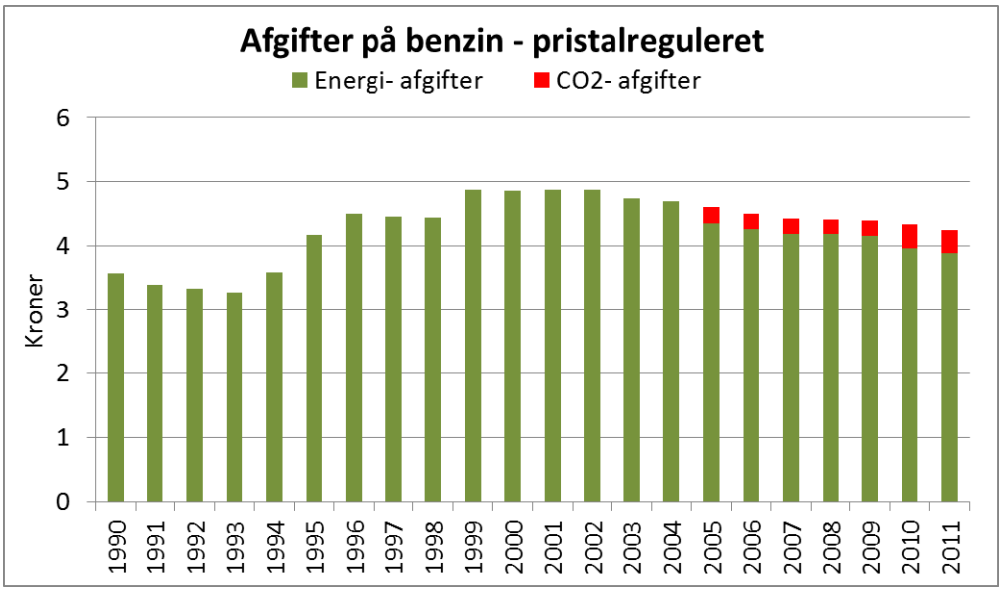
Figur 6: Benzinprisen - den løbende pris fordelt på prisens sammensætning

Statens afgifter på benzin steg op gennem 90'erne (SR-regeringen), men har siden regeringsskiftet i 2001 (VK-regeringen) været næsten uændret – i løbende priser.



Figur 7: Afgifternes udvikling i løbende priser

Indregnes forbrugerprisindekset kan vi omregne afgiften til, hvad den ville være i 1990 og frem til i dag, hvis priserne på varer ikke var steget som følge af inflationen. Det fremgår af figuren, at afgiften reelt er faldet jævnt hen over årene efter regeringsskiftet i 2001 – også selvom der fra 2005 er indført en CO2-afgift på benzinen.

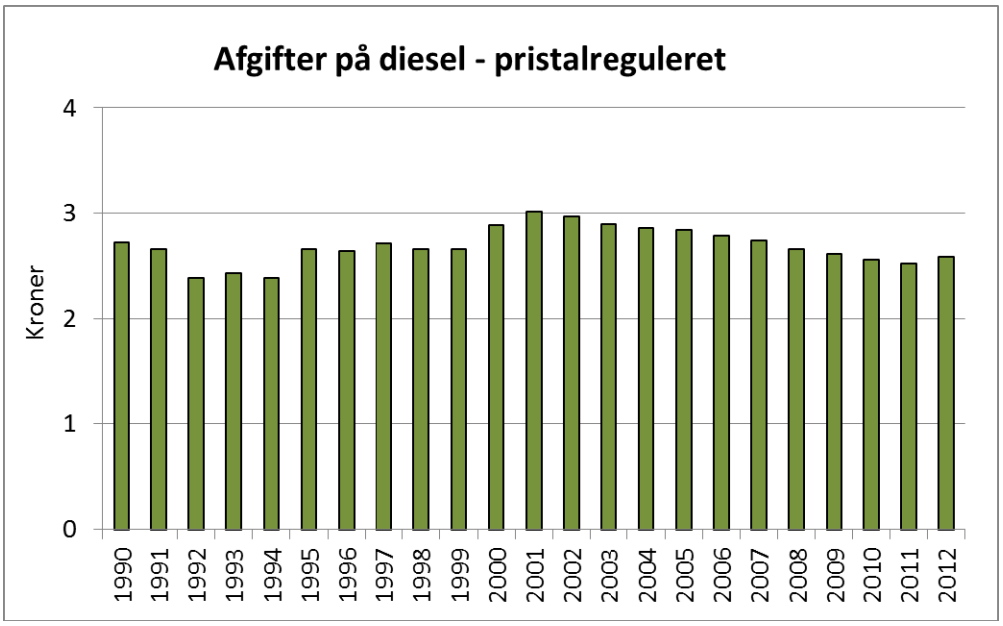


Figur 8: Udviklingen i benzinafgifter - pristalsreguleret

Faldet betyder, at staten får 62 øre mindre i samlet afgift pr. liter benzin i 2011 end i 2001, når inflationen indregnes. Med moms er forskellen 77 øre pr. liter benzin.

For autodiesel har vi den samme tendens – og her er afgiftstabet på 43 øre pr. liter i forhold til 2001. Med moms 54 øre pr. liter benzin.

Både benzinafgiften og dieselafgiften er nu på det laveste niveau siden 1995.



Figur 9: Udviklingen i autodieselafgifter - pristalsreguleret

Var afgifterne på benzin og diesel holdt på et uændret niveau siden 2001 ville staten i 2011 have fået en merindtægt på 1,6 mia. kr. på benzinafgiften og 1,8 mia. kr. på dieselafgiften (der er i 2011 solgt 2,1 mia. liter benzin og 3,4 mia. liter autodiesel).

En pristalsregulering af afgifterne, så de er på niveau med 2001, vil således give staten en merindtægt i 2011 på 3,4 mia. kroner – eller med andre ord: Bilisterne har samlet fået en offentlig støtte på 3,4 mia. kroner som følge af, at afgifterne ikke er blevet pristalsreguleret. Beløbet er langt større, hvis afgifterne var fortsat med at stige som i 1990'erne – hvilket mange andre afgifter har gjort.

3 Befordringsfradrag

Der er gennem årene ydet et fradrag, hvis man har lang daglig transport for at komme på arbejde.

I 1990 skulle det samlet være mere end 20 km. Dette blev i 1994 forhøjet til 24 km som stadig er gældende bundgrænse, dvs. min 12 km hver vej.

Var den daglige transport i 1990 mere end 54 km blev fradraget herover reduceret. Dette blev i 1994 forhøjet til 100 km, hvilket betød et væsentligt højere fradrag for alle, der kører mere end 54 km dagligt.

Der er endvidere givet ekstra fradrag for lavindkomstgrupper og på det seneste også, hvis man bor i såkaldte udkantskommuner.

Vi har udvalgt en række konkrete eksempler på, hvorledes befordringsfradraget påvirker den faktiske kørselsudgift set hen over årene. I beregninger indgår ikke effekten af de ekstra fradrag til lavindkomstgrupper og udkantskommuner. Fordelene for disse bilpendlere er således større, end det fremgår efterfølgende.

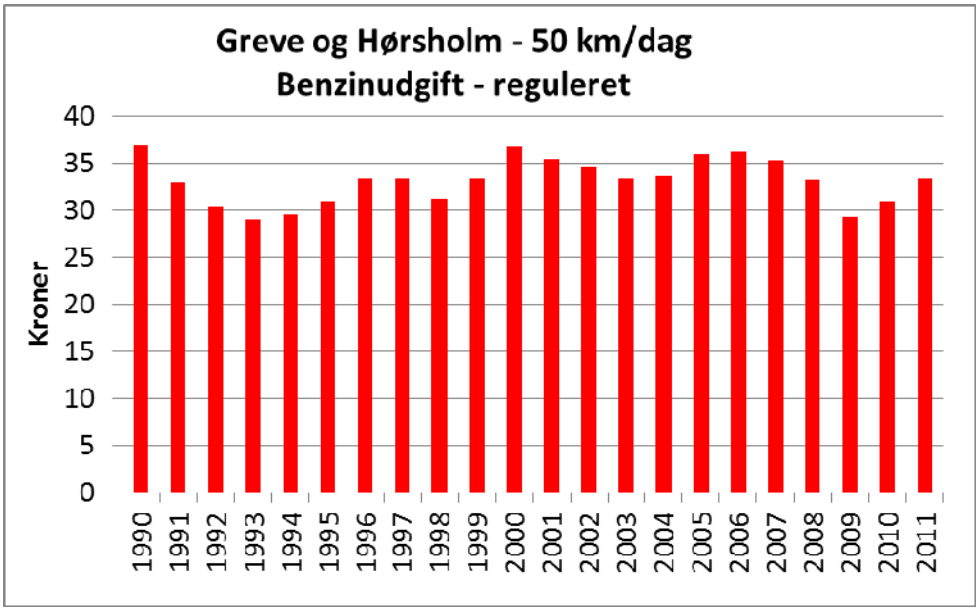
De udvalgte strækninger er for pendlere som skal ind til København og kommer fra:

- Greve midtby eller Hørsholm (50 km pr. dag)
- Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag)
- Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag)
- Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag)

3.1 Greve eller Hørsholm (50 km pr. dag)

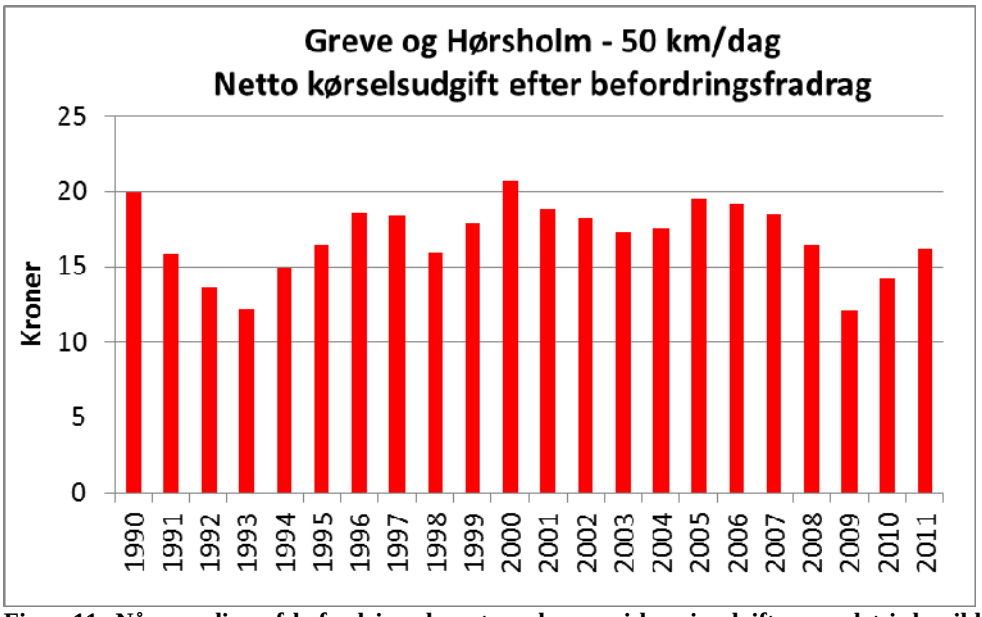
Bilpendlere der har ca. 25 km kørsel hver vej til arbejdet – som fx beboere i Greve eller Hørsholm, som arbejder i København - har en udgift til benzin på 30-35 kr. dagligt.

Denne udgift er dog ikke større, end den var for 10 eller 20 år siden, hvis der kompenseres for inflationen, og at bilerne kører længere og længere på en liter benzin. Se grafen herunder.



Figur 10: Benzinudgiften ved 50 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret

Når der indregnes værdien af befordringsfradraget (skattemæssig besparelse på 33 % af fradraget), er det i de seneste år blevet billigere at køre de 50 km til og fra arbejdet. Kun den voldsomme stigning i olieprisen gør, at udgiften igen nærmer sig udgiften i de foregående 15 år.

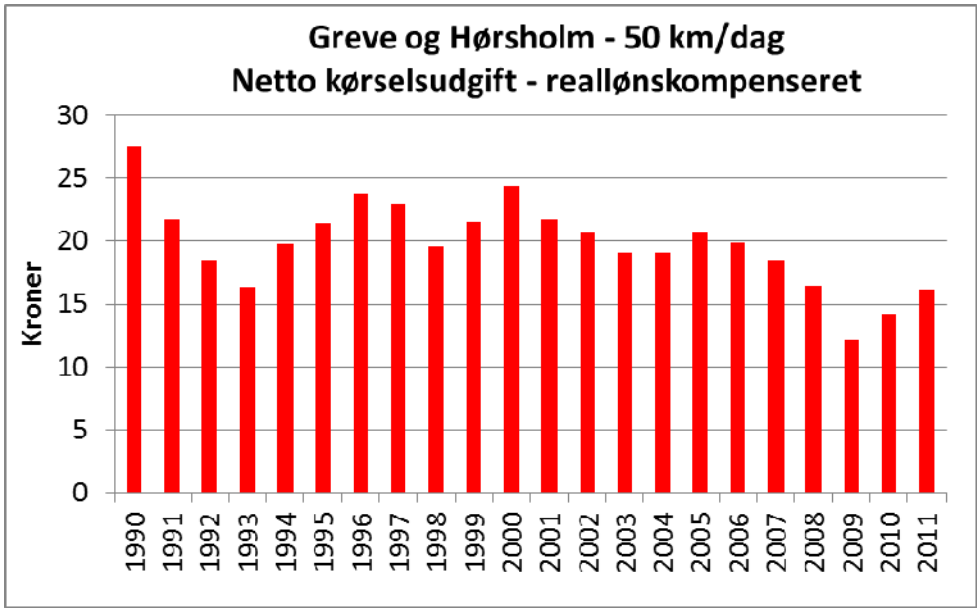


Figur 11: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i dag ikke dyrere end det var i starten af 1990'erne at køre 50 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret

Den løbende stigning i familien Danmarks realindkomst[2] betyder, at benzinudgiften fylder stadig mindre i husholdningsbudgettet.

[2] Ca. 2 % årligt frem til 2008

Anvendes figuren ovenfor med 50 km's kørsel, og kompenseres der yderligere for reallønstigningerne, ses, at hvor det i 1990 kostede, hvad der svarer til 27 kroner, og 24 kroner i år 2000 – så er udgiften nu nede omkring 15 kroner.

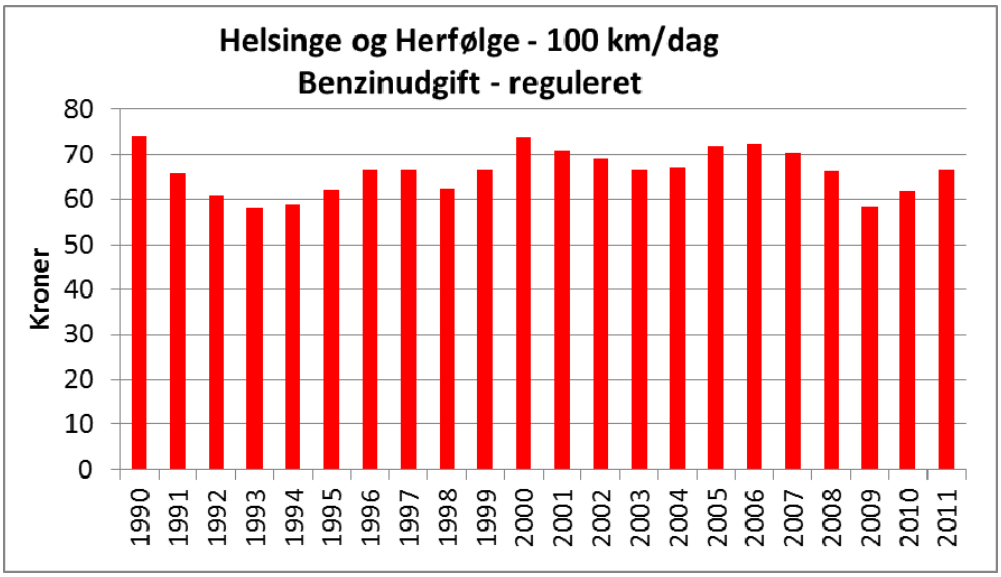


Figur 12: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag betale langt mindre af sin løn til de 50 km daglig kørsel

3.2 Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag)

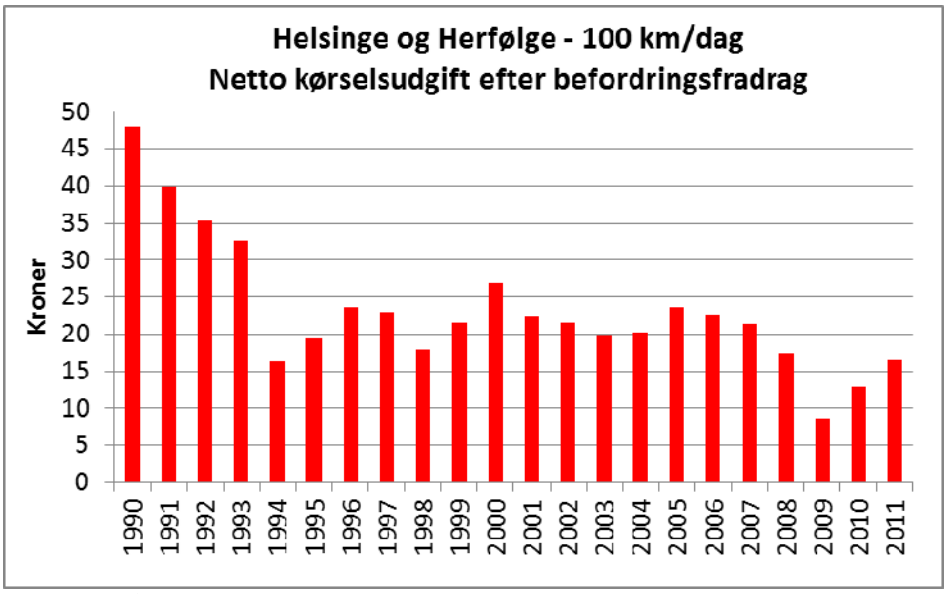
Bilpendlere der har ca. 50 km kørsel hver vej til arbejdet – som fx beboere i Helsinge eller Herfølge, som arbejder i København - har en udgift til benzin på 60-70 kr. dagligt.

I grafen er vist udgiften til benzin, hvis den reguleres for mere effektive biler og for inflationen.



Figur 13: Benzinudgiften ved 100 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret

Når der indregnes værdien af befordringsfradraget (skattemæssig besparelse på 33 % af fradraget), er det i de seneste år blevet næsten gratis at køre de 100 km til og fra arbejde. I 2009 var nettoudgiften 8 kroner. Kun den stigende oliepris har fået udgiften op igen de sidste par år.

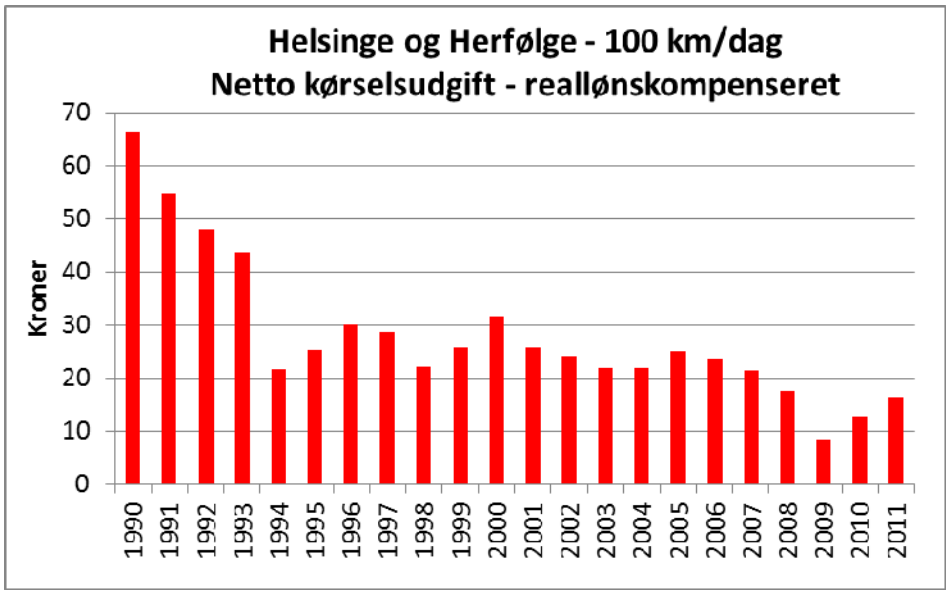


Figur 14: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i de seneste år langt billigere end tidligere at køre 100 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret

Den løbende stigning i familien Danmarks realindkomst[3] betyder, at benzinudgiften fylder stadig mindre i husholdningsbudgettet.

[3] Ca. 2 % årligt frem til 2008

Anvendes figuren ovenfor med 100 km's kørsel, og kompenseres der yderligere for reallønstigningerne, ses, at hvor det i 1990 kostede, hvad der svarer til 67 kroner, og 31 kroner i år 2000 – så er udgiften nu nede på 10-15 kroner.

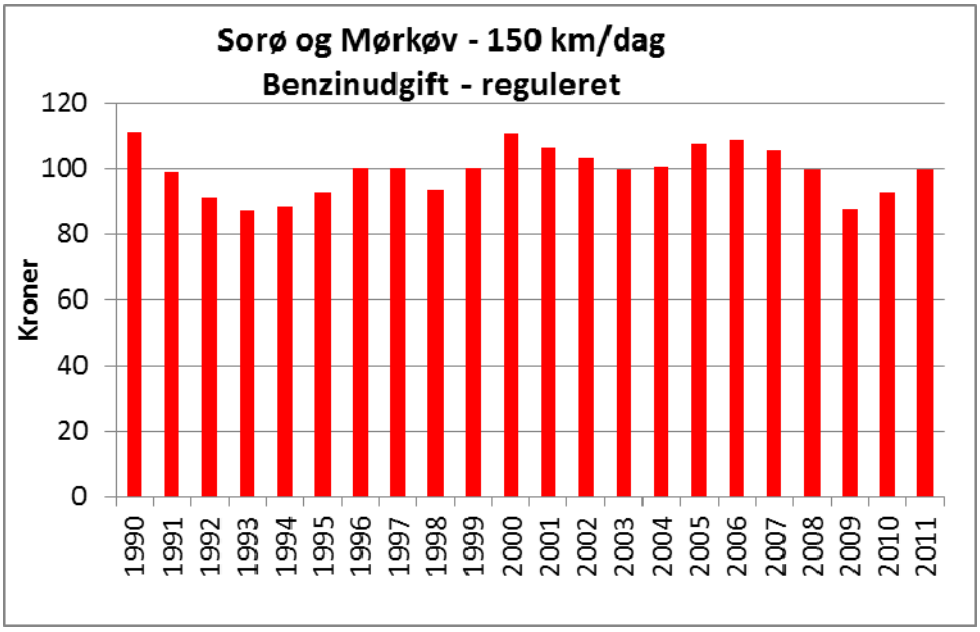


Figur 15: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag betale langt mindre af sin løn til de 100 km daglig kørsel

3.3 Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag)

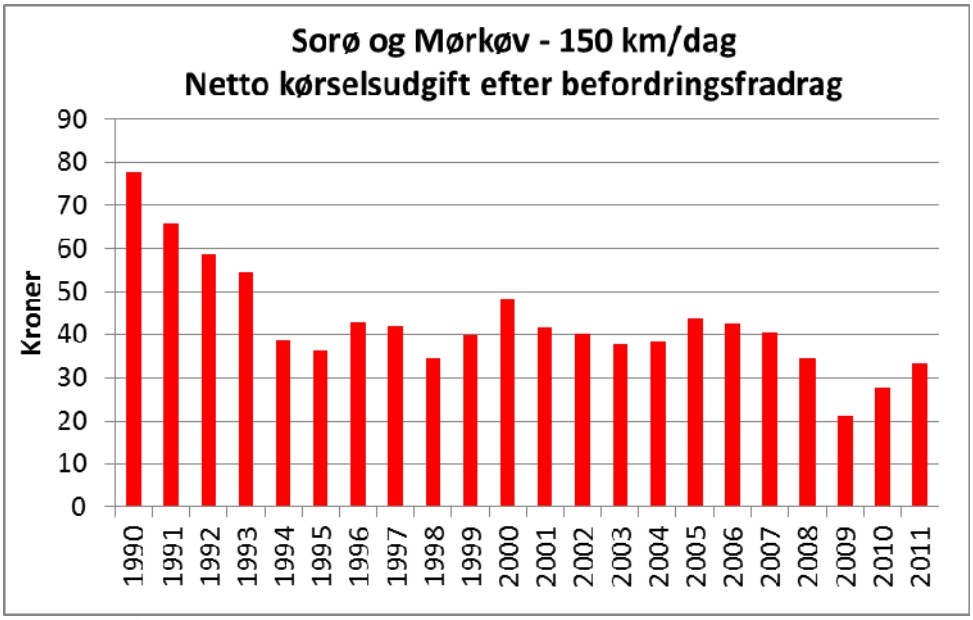
Bilpendlere der har ca. 75 km kørsel hver vej til arbejdet – som fx beboere i Sorø eller Mørkøv, som arbejder i København - har en udgift til benzin på 90-100 kr. dagligt.

I grafen er vist udgiften til benzin, hvis den reguleres for mere effektive biler og for inflationen. Som tidligere ses, at den stigende oliepris har fået udgiften op igen de sidste par år.



Figur 16: Benzinudgiften ved 150 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret

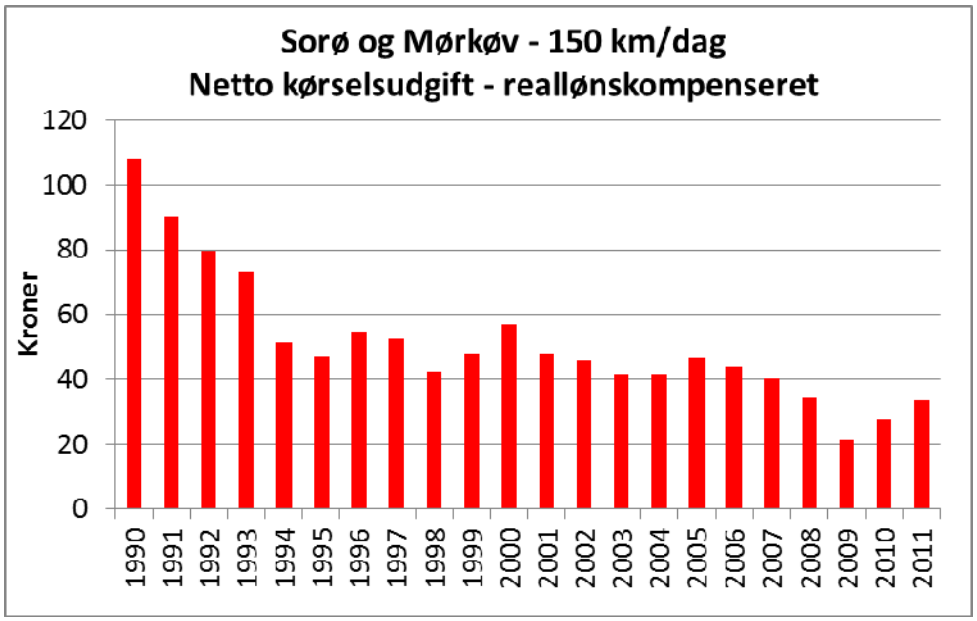
Når der indregnes værdien af befordringsfradraget (skattemæssig besparelse på 33 % af fradraget), er det i de seneste år blevet billigere end på noget tidspunkt tidligere at køre de 150 km til og fra arbejdet. I 2009 var nettoudgiften 20 kroner. Den er nu steget til 32 kroner pga. den stigende oliepris.



Figur 17: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i de seneste år langt billigere end tidligere at køre 150 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret

Den løbende stigning i familien Danmarks realindkomst[4] betyder, at benzinudgiften fylder stadig mindre i husholdningsbudgettet.

Anvendes figuren ovenfor med 150 km's kørsel, og kompenseres der yderligere for reallønstigningerne, ses, at hvor det i 1990 kostede, hvad der svarer til 108 kroner, og 57 kroner i år 2000 – så er udgiften nu nede på 25-30 kroner.



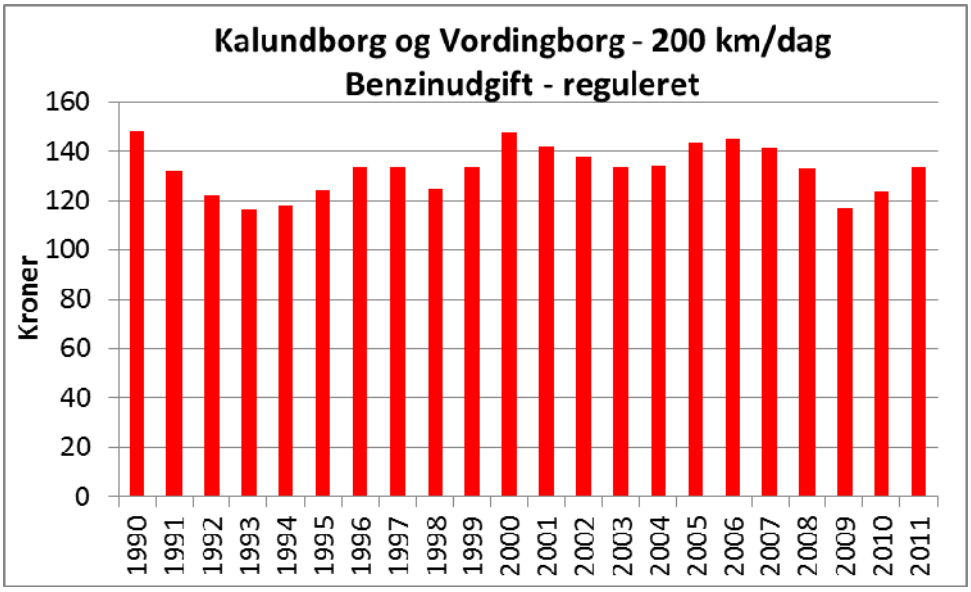
Figur 18: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag bruge 80 kroner mindre af sin løn til de 150 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – og ca. 25 kroner mindre i forhold til år 2000

3.4 Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag)

Bilpendlere der har ca. 100 km kørsel hver vej til arbejdet – som fx beboere i Kalundborg eller Vordingborg, som arbejder i København - har en udgift til benzin på 120-140 kr. dagligt.

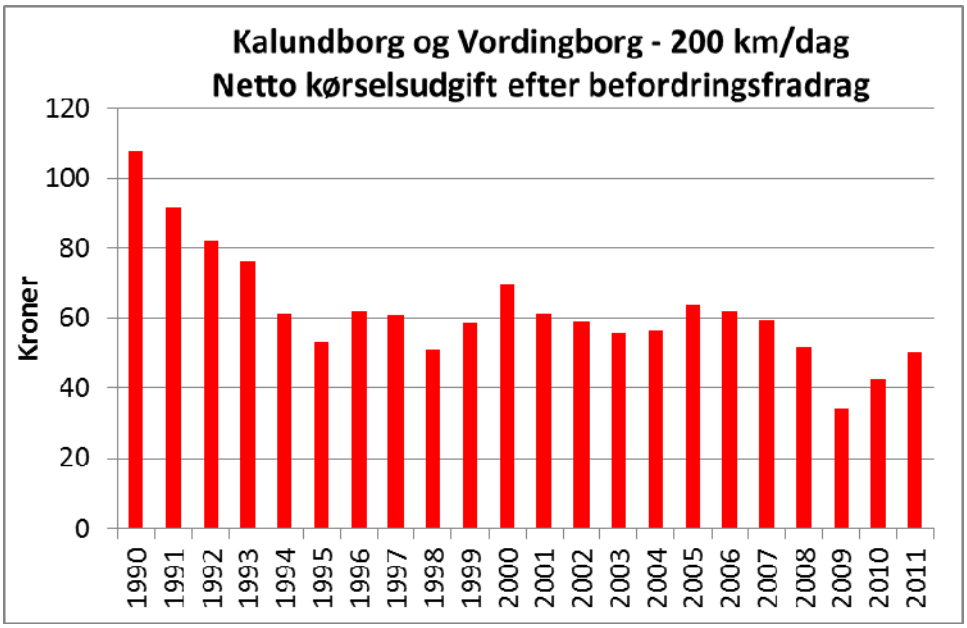
I grafen er vist udgiften til benzin, hvis den reguleres for mere effektive biler og for inflationen..

[4] Ca. 2 % årligt frem til 2008



Figur 19: Benzinudgiften ved 200 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret

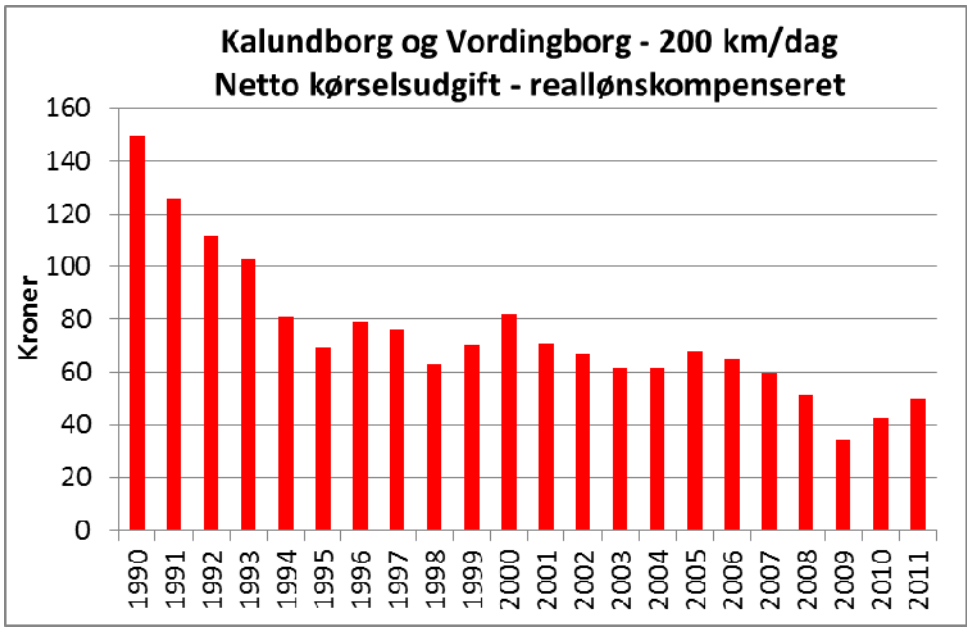
Når der indregnes værdien af befordringsfradraget (skattemæssig besparelse på 33 % af fradraget), er det i de seneste år blevet billigere end på noget tidspunkt tidligere at køre de 200 km til og fra arbejdet. I 2009 var nettoudgiften 34 kroner. Den er nu steget til 50 kroner pga. den stigende oliepris. Men det har aldrig været biligere end i de seneste år.



Figur 20: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i de seneste år langt billigere end tidligere at køre 200 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret

Den løbende stigning i familien Danmarks realindkomst[5] betyder, at benzinudgiften fylder stadig mindre i husholdningsbudgettet.

Anvendes figuren ovenfor med 200 km's kørsel, ogkompenseres der yderligere for reallønstigningerne, ses, at hvor det i 1990 kostede, hvad der svarer til 149 kroner, og 82 kroner i år 2000 – så er udgiften nu nede på omkring 40 kroner.

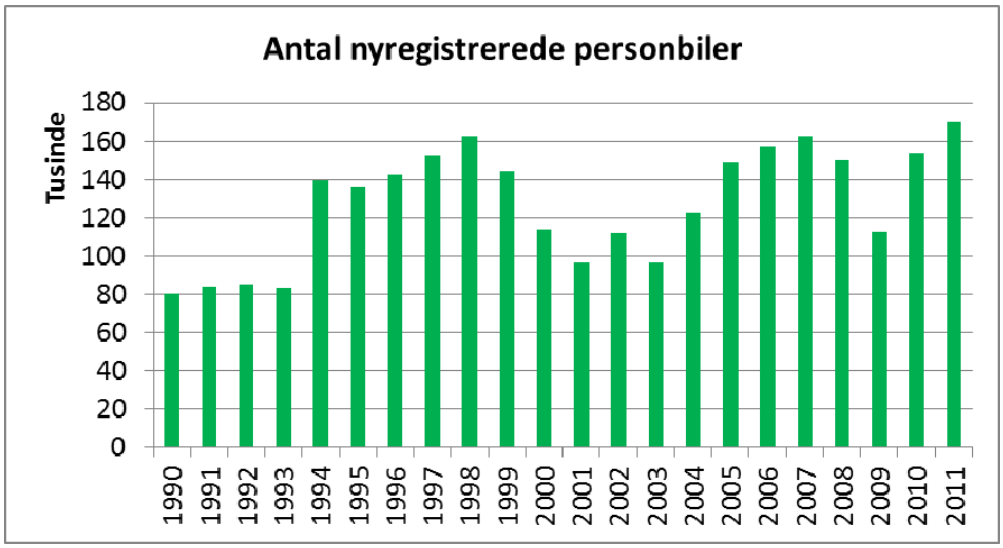


Figur 21: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag bruge 109 kroner mindre af sin løn til de 200 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – og ca. 40 kroner mindre i forhold til år 2000

[5] Ca. 2 % årligt frem til 2008

4 Registreringsafgift

Med 169.974 nyregistrerede personbiler i 2011 nåede bilsalget det største niveau nogensinde i Danmark[6].



Figur 22: Det årlige bilsalg i form af nyregistrerede biler. Krisen satte et lille aftryk, men nu er bilsalget igen i top

Når biler importeres, skal der betales registreringsafgift.

Hen over årene er registreringsafgiften blevet sænket, dvs. en ny bil koster mindre end den ville have gjort med en uændret afgift. Ændringerne betyder således, at det er blevet billigere at købe en bil.

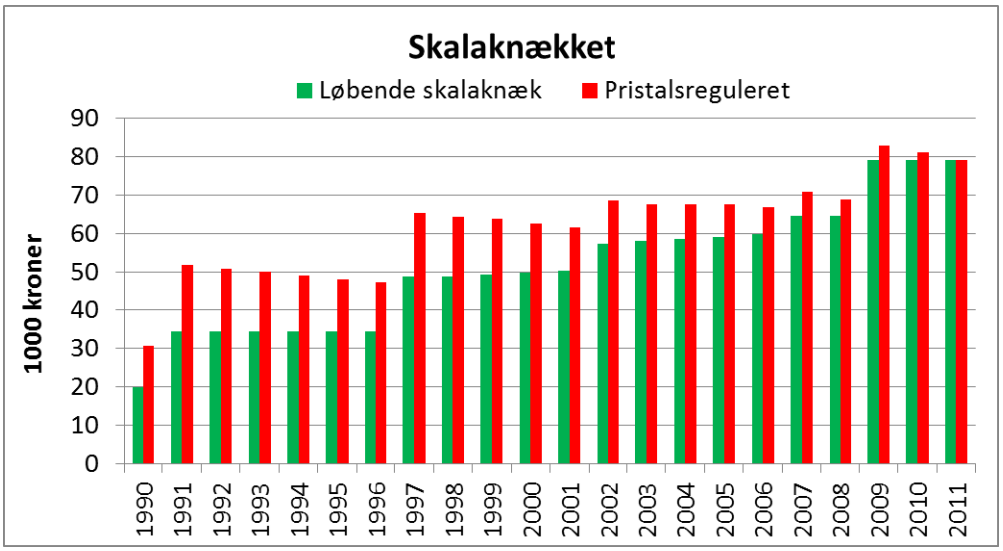
Som udgangspunkt beregnes registreringsafgiften af fabriksnye biler på baggrund af standardpriser. Er den såkaldte importpris fx 100.000 kroner inkl. moms, blev i 2011 betalt en afgift på 105 % af de første 79.000 kroner og 180 % af de næste 21.000 kroner.

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 2011 var det som nævnt på 79.000 kroner.

I figuren herunder vises udviklingen i skalaknækket – såvel i løbende priser som pristalsreguleret, så den faktiske værdi kan sammenlignes.

[6] Ifølge De Dansk Bilimportører, pressemeddelelse 17. januar 2012.



Figur 23: Skalaknækket – dvs. den del af bilens basispris (importpris) hvor der skal betales en høj afgift, er løbende forøget, hvorved bilens slagspris bliver lavere end den ellers ville være. De grønne søjler er skalaknækket i løbende værdi. De røde er værdien pristalsreguleret

Skalaknækket er løbende forhøjet. Den seneste forhøjelse er indført, selvom prisen for en bil er faldet kraftigt.

Udover forhøjelsen af skalaknækket er indført forskellige fradrag i registreringsafgiften. I 2007 blev der – udover forhøjelsen af skalaknækket - indført en afgiftslettelse på 4.000 kr. for hver kilometer bilen kører mere end 16 km/l (18 km/ liter for diesel). For en bil, der kører 20 km/l, er afgiftslettelsen således på 16.000 kr.

Dette har medført følgende fradrag for benzinøkonomien for en gennemsnitsbil:
2008: 16,9 km/l – fradrag på 3.600 kr.
2009: 17,7 km/l – fradrag på 6.800 kr.
2010: 18,3 km/l – fradrag på 9.200 kr.
2011: 18,5 km/l – fradrag på 10.000 kr.

Hertil kommer fradrag i afgiften, såfremt man har selealarmer – 150 kr. pr. stk.

Endvidere er over årene indført fradrag i beregningsgrundlaget for registreringsafgiften, hvis man har

- Blokeringsfrie bremser
- EPS-system
- Sikkerhedspuder
- Radio
- Euro NCAP - 5 stjerner eller derover
- Integrerede barnesæder

Dette kan fx med 4 sikkerhedspuder og et enkelt barnesæde udløse en reduktion på 17.800 kr. svarende til en afgiftsreduktion på 32.000 kr.

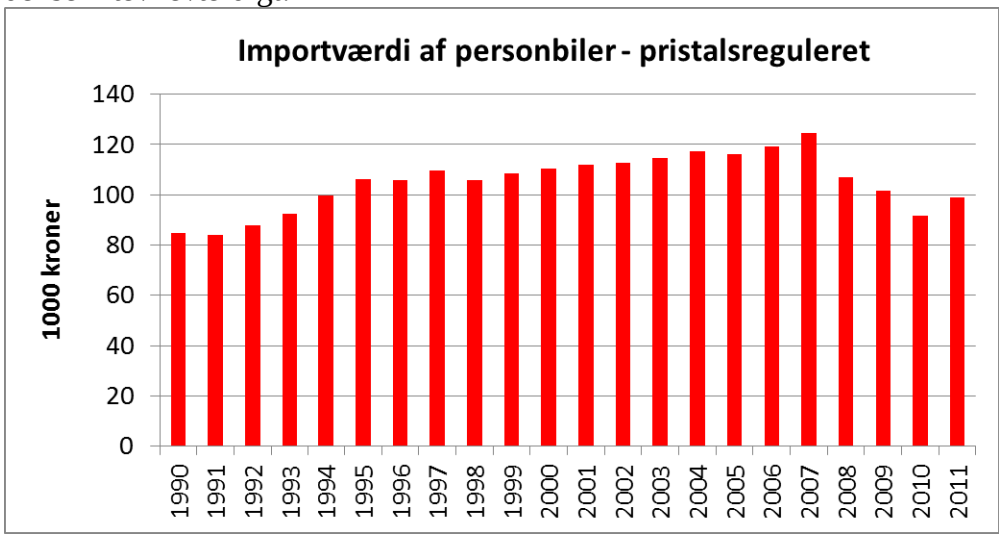
Samlet reduktion i dette eksempel for en gennemsnitlig bil i 2011 er således på 42.600 i mindre registreringsafgift.

I de følgende beregninger har vi dog ikke modregnet alle disse fradrag – udover reduktionerne som følge af god benzinøkonomi. Dvs. de angivne fradrag som er angivet ovenfor for årene 2008 til 2011.

Det betyder omvendt, at afgiftsbesparelserne samlet er større end angivet i de følgende opgørelser.

Den gennemsnitlige basispris for en bil – dvs. importprisen, som er grundlag for beregning af afgiften – steg jævnt i pris fra 1990 til 2007, men er siden da faldet, så den i dag koster det samme (pristalsreguleret) som i 1994[7] - nemlig 100.000 kroner (inkl. moms).

Da vi ikke har adgang til forhandlerfortjenesten, er denne holdt ude af beregningerne. Det betyder, at de faktiske slutpriser nævnt nedenfor, er højere end angivet, men det formodes dog ikke at påvirke de viste udviklingstendenser nævneværdigt.

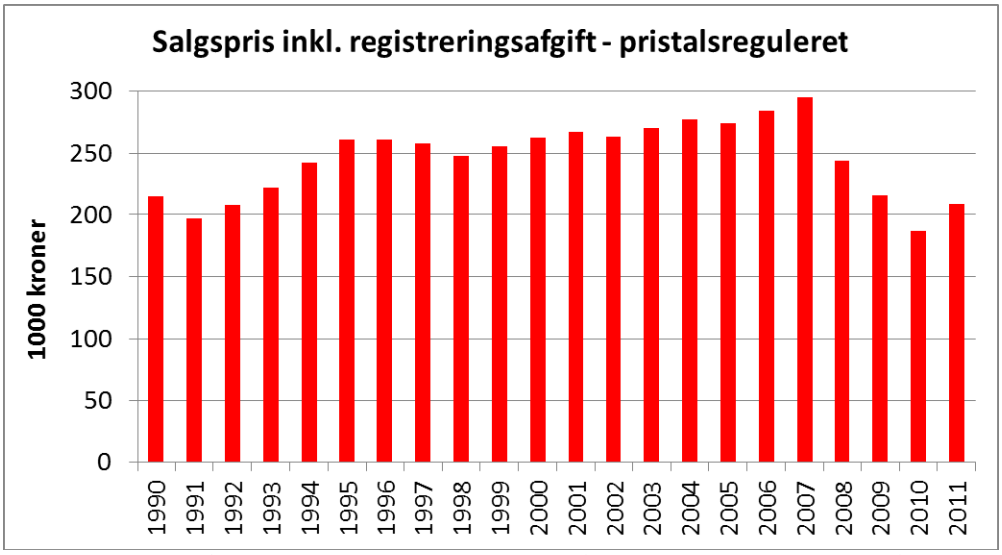


Figur 24: Importværdien af biler (pristalsreguleret gennemsnitspris og tillagt moms) steg jævnt hen mod år 2007, men er siden faldet igen og er nu på niveau med 1994

[7] Kilde: Nettoimportværdien beregnet af CASA på bais af udtræk fra Danmarks Statistik, tabel KN8M – efter anvisning fra De Danske Bilimportører.

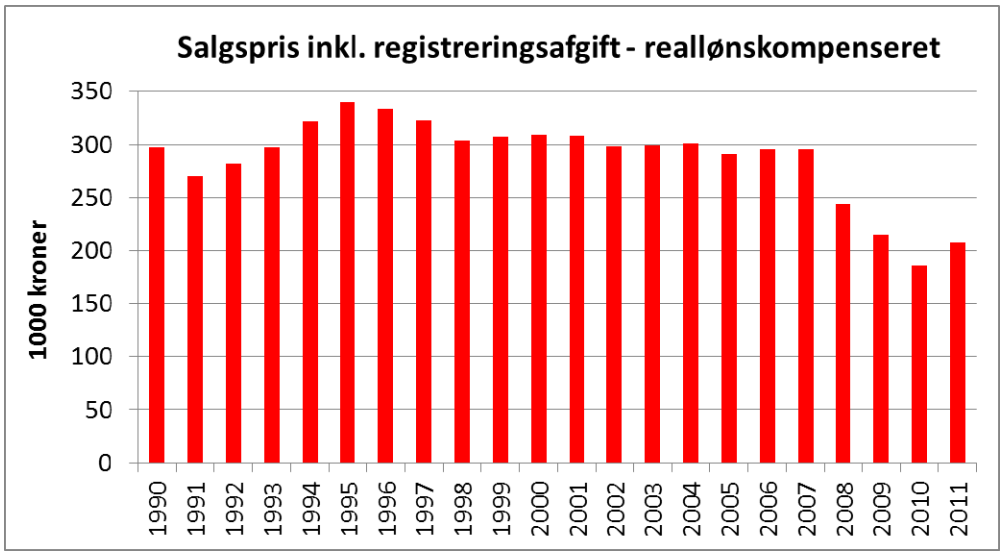
Da skalaknækket samtidig er øget, bliver slutprisen, dvs. købsprisen for en gennemsnitsbil, relativt lavere og koster pristalsreguleret nu helt det samme som i 1990, og er langt billigere end i 2007.

I de viste tal indgår ikke forhandlerens fortjeneste. Derfor er de faktiske beløb højere end vist – men det antages ikke at ændre væsentligt på grafens udvikling over tid.



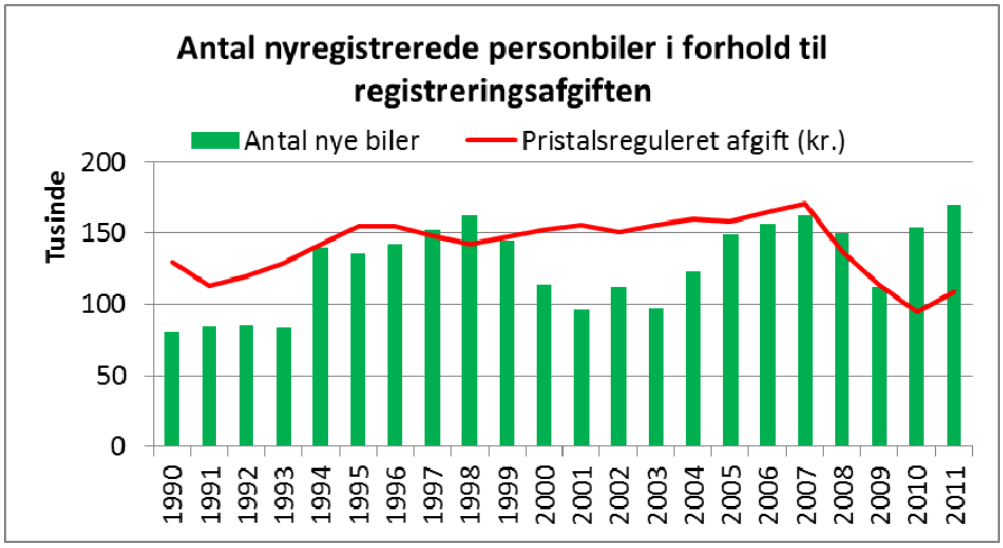
Figur 25: Prisen på en gennemsnitsbil ligger i dag på samme niveau som for 20 år siden i pristalsreguleret værdi – i beløbene indgår ikke forhandlerfortjenesten

Figuren viser den pristalsregulerede slutpris inkl. registreringsafgift for en solgt gennemsnitsbil år for år. En gennemsnitsbil købt i 2011 kostede stort set det samme som i 1990 i dagens priser – og var 87.000 kroner billigere end i 2007. Alene de 25.000 kroner kan forklares ved, at bilisterne har købt mindre biler. Resten er afgiftslempelser.
Kompenseres endvidere for reallønsfremgangen har det aldrig været så billigt at købe bil som nu – forstået som den del af lønnen, der skal bruges til bilkøbet. I 1995 skulle en bilkøber betale, hvad der i dagens priser og lønniveau svarer til 132.000 kroner mere for en gennemsnitsbil.



Figur 26: Kompenseres for reallønsfremgangen har en ny bil aldrig været billigere end nu. Pris er ex. bidrag fra forhandlerfortjeneste.

For at vurdere effekten af registreringsafgiften på bilsalget er udarbejdet grafikken herunder. Den viser, at der tilsyneladende ikke er nogen sammenhæng. Dvs. at en forhøjelse af registreringsafgiften ikke umiddelbart påvirker bilsalget. Udsving i bilsalget skyldes således andre faktorer.



Figur 28: Der kan ikke umiddelbart ses nogen sammenhæng mellem registreringsafgiftens størrelse og bilsalgets omfang.

Søjlerne angiver antal tusinde nyregistrerede personbiler det pågældende år, mens kurven viser udviklingen i registreringsafgiften i tusinde kroner (pristalsreguleret).

4.1 Lempelsens værdi for bilpendlerne

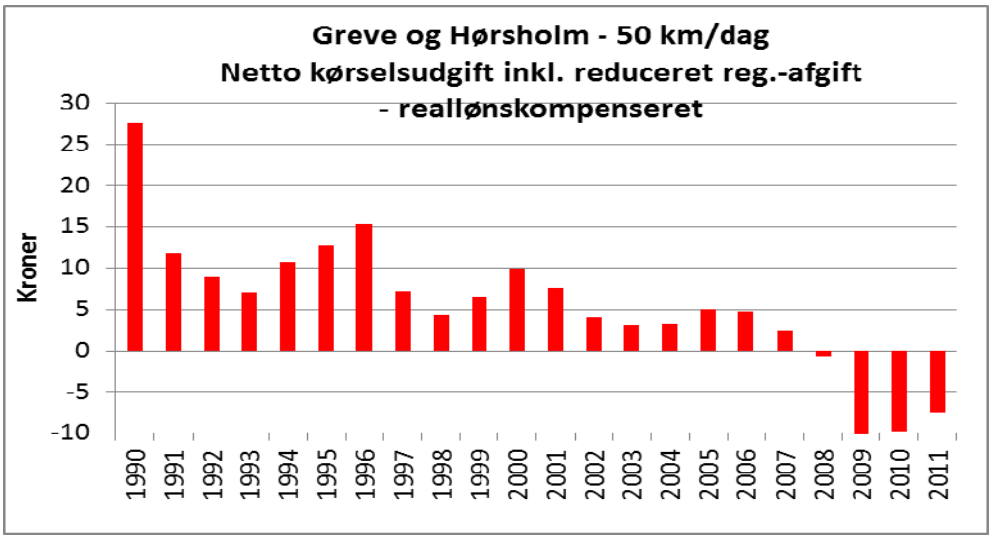
Denne lempelse i registreringsafgiften kan indarbejdes som en besparelse i den daglige pendling i forhold til tidligere år. Hvis der regnes med, at bilen afskrives over 10 år, kan værdien af den lavere registreringsafgift omregnes til et dagligt beløb, som bilpendleren har sparet i forhold til, hvis registreringsafgiften havde været uændret i forhold til reglerne i år 1990[8]. Der er her antaget, at bilen primært bruges til den daglige bilpendling.

Vi har igen set på de 4 pendlerstrækning fra tidligere.

- Greve midtby eller Hørsholm (50 km pr. dag)
- Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag)
- Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag)
- Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag)

I beregningen er alle beløb pristalsregulerede og der er kompenseret for reallønsfremgangen. Dermed fås et beløb, der er udtryk for, hvad en bilpendler har i nettoudgift omregnet til dagens priser og til dagens lønniveau.

Bilpendleren fra Greve eller Hørsholm ville i 1990 have haft en daglig udgift, der svarer til 28 kroner i dagens priser og lønniveau. Ændringerne i bilernes egenskaber, afgifter samt indregning af værdien af den lavere registreringsafgift betyder, at i forhold til 1990, har bilpendleren nu samlet fået en nettoindtægt, der svarer til 8 kroner dagligt.



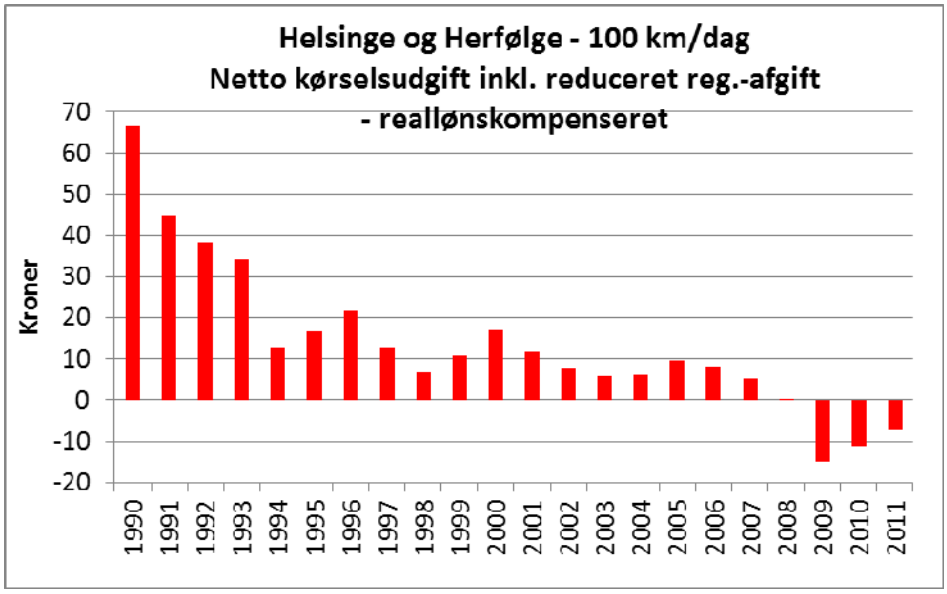
Figur 27: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag overskud på at køre de 50 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud

[8] I praksis er værdien af den lavere registreringsafgift fordelt på 10 år med 230 arbejdsdage. Herved bliver nedsættelsen af afgiften omregnet til en daglig besparelse. Hele værdien af den sparede afgift er her henført til den daglige pendling, hvilket er en forenkling, da bilen jo også bruges til anden kørsel.

Sådan opfatter bilisten det naturligvis ikke, men opfattes lempelserne som et offentligt tilskud, er det rent faktisk tilfældet, når der isoleret ses på selve udgiften til kørslen

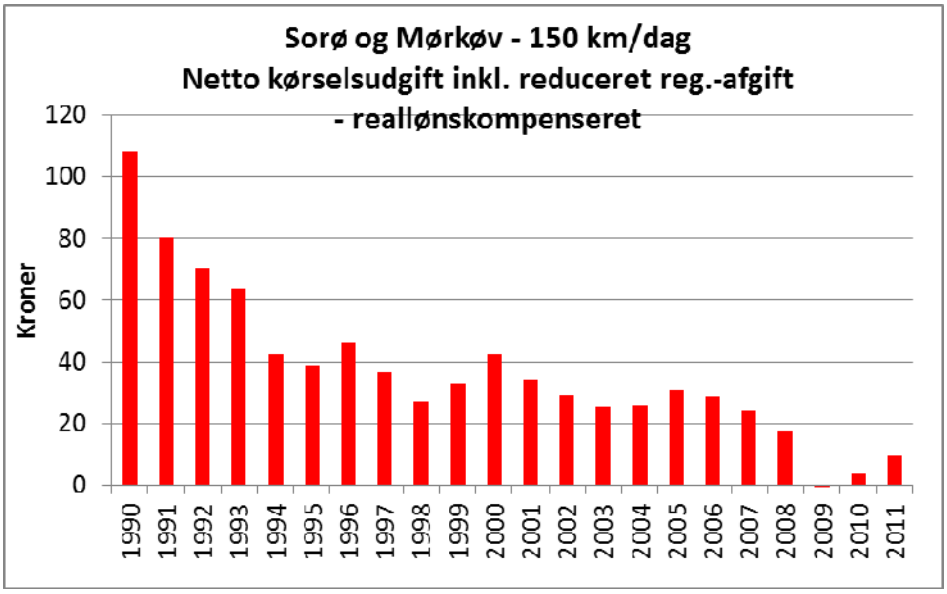
I de følgende figurer illustreres den økonomiske nettoeffekt for de øvrige tre pendlerstrækninger.

Bilpendleren fra Helsinge eller Herfølge ville i 1990 have haft en daglig udgift, der svarer til 67 kroner i dagens priser og lønniveau. Ændringerne i afgifter mm betyder, at i forhold til 1990, har bilpendleren nu samlet fået en nettoindtægt på 7 kroner.



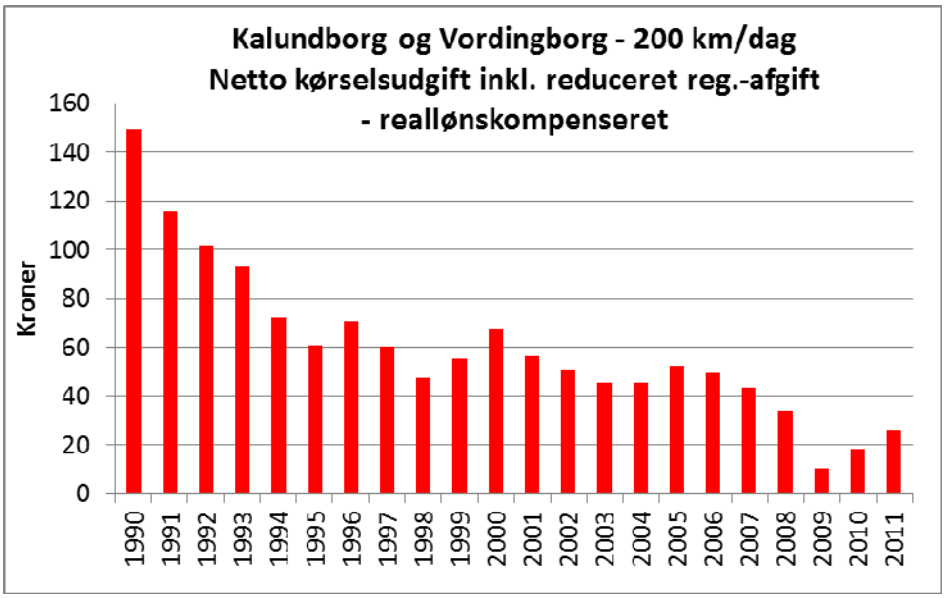
Figur 28: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag overskud på at køre de 100 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud

Bilpendleren fra Sorø eller Mørkøv ville i 1990 have haft en daglig udgift, der svarer til 108 kroner i dagens priser og lønniveau. Ændringerne i afgifter mm betyder, at i forhold til 1990, er udgiften - efter at have været nul kroner i 2009 - nu steget til 10 kroner.



Figur 29: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag næsten ingen udgift på at køre de 150 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud

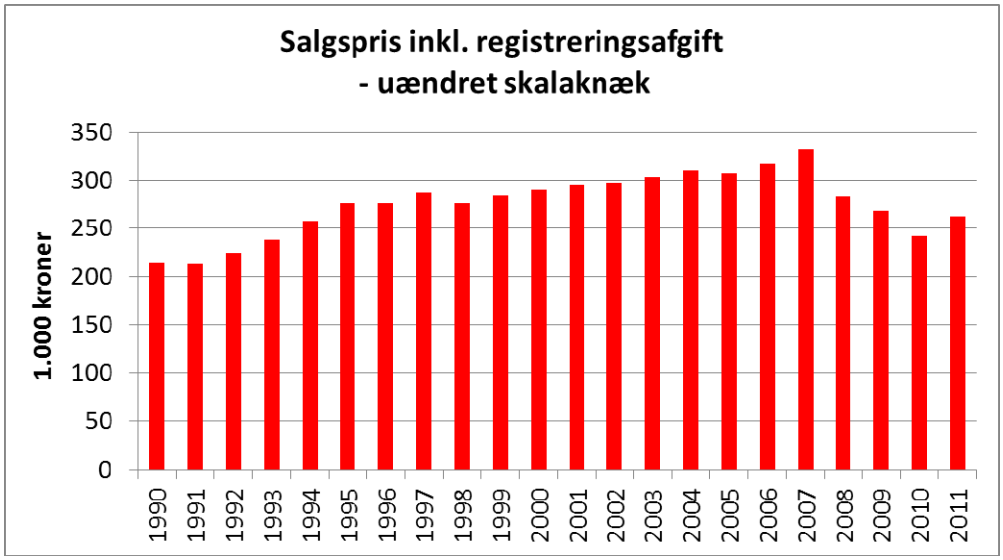
Bilpendleren fra Kalundborg eller Vordingborg ville i 1990 have haft en daglig udgift, der svarer til 149 kroner i dagens priser og lønniveau. Ændringerne i afgifter mm betyder, at i forhold til 1990, er udgiften nu på 26 kroner.



Figur 30: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag en meget lav udgift på at køre de 200 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud

4.2 Registreringsafgiften og statens provenu

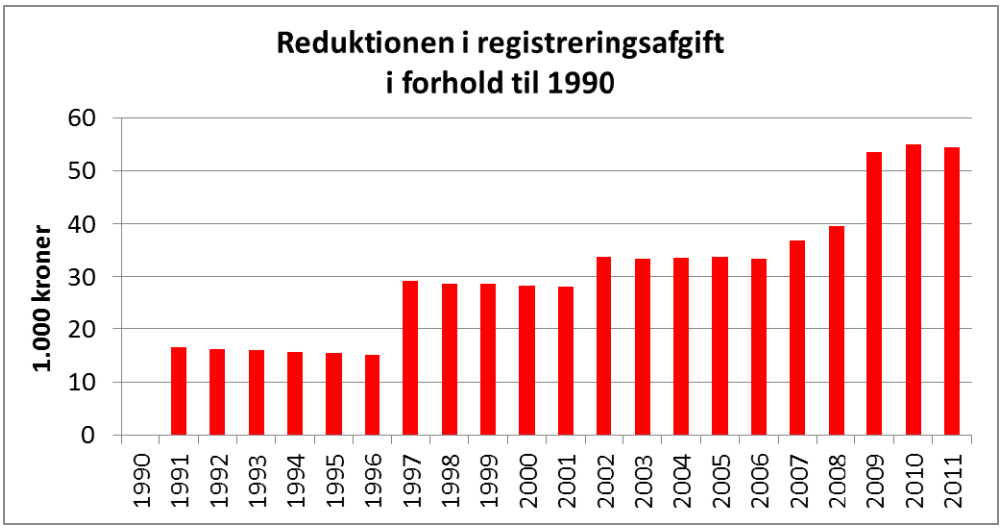
Såfremt regeringerne siden 1990 havde fastholdt det oprindelige skalaknæk – dvs. at der skulle betales den høje afgift for importværdien over 19.750 kroner – ville salgsprisen (pristalsreguleret) for en gennemsnitsbil år for år have været højere end nu. I beregningen indgår endvidere, at afgiftsreduktionen fra 2007 som følge af bilens økonomi (km/l) også er annulleret.



Figur 31: Sådan ville salgsprisen på en gennemsnitlig ny bil have været, såfremt skalaknækket var holdt uændret siden 1990 - og benzinøkonomilempelsen fra 2007 ikke var gennemført

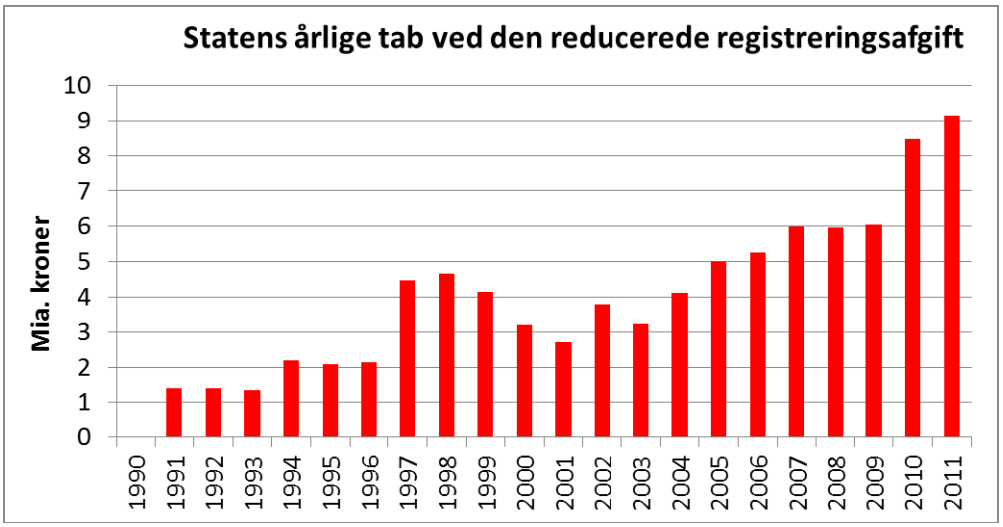
Prisen ville i 2011 således være 54.400 kroner højere end den faktisk er, såfremt skalaknækket ikke var forhøjet flere gange i perioden og uden reduktionen for biløkonomien (km/l).

Udviklingen i det offentlige tilskud ses af grafen nedenfor angivet i 1000 kr. for en gennemsnitlig bil (til stort set samme pris). Beløbene er pristalsregulerede, så de kan sammenlignes hen over årene.



Figur 32: Så meget er en gennemsnitlig ny bil blevet billigere som følge af lempelse i registreringsafgiften i forhold til afgiften år 1990 - pristalsreguleret

Statens årlige tab – eller med andre ord det skattefinansierede tilskud, som bilisterne har fået årligt (pristalsreguleret), fremgår af grafen herunder.



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

Staten har således de sidste par år mistet 8-9 mia. kroner i forhold til, hvis den oprindelige registreringsafgift var blevet fastholdt.

Set over hele perioden beløber det sig til 57 mia. kr.

Afgiftstabet var frem til 2001 igen på vej ned, men i forhold til afgiftsniveauet i 2001, har VK-regeringen siden da nedsat afgiften med samlet 30 mia. kroner – eller med andre ord har VK-regeringen givet et offentligt tilskud til bilisterne på 30 mia. kroner ved at nedsætte afgiften yderligere, fra de overtog ansvaret for registreringsafgiftens størrelse.

I 2011 var tabet i registreringsafgiften på 9,1 mia. kroner, hvoraf de 6,4 mia. kroner skyldes yderligere afgiftsreduktioner i VK-regeringens tid siden 2001.

5 Kørselsgodtgørelse

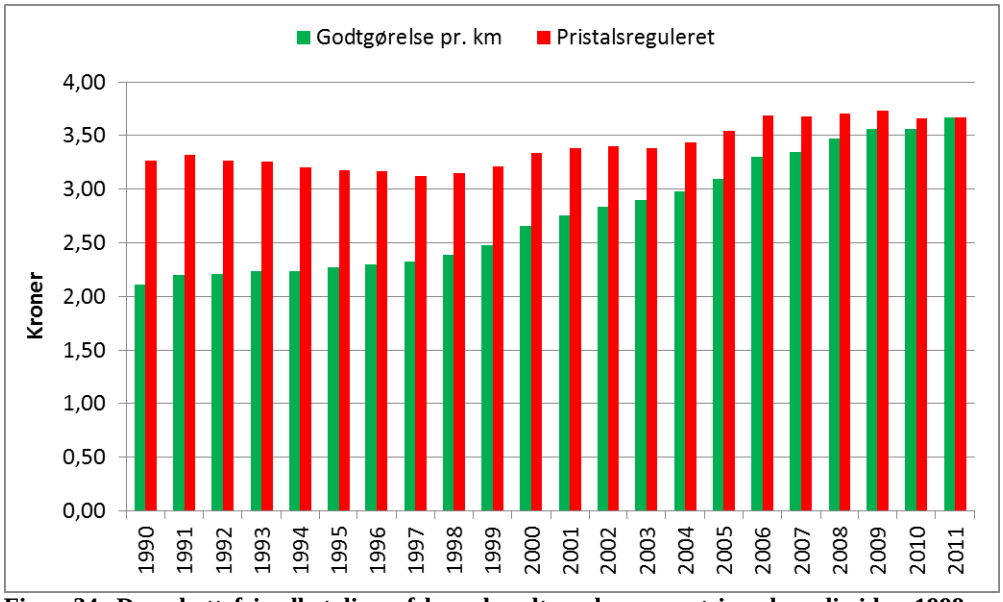
Mange bilpendlere benytter deres egen bil til ”erhvervsmæssig kørsel”. Som kompensation herfor yder arbejdsgiveren en skattefri kørselsgodtgørelse. Størrelsen af kørselsgodtgørelsen fastlægges af skatterådet. For 2012 er taksten på 3,80 kr./km. for de første 20.000 km (og 2,10 kr./km herover).

For 2012 er beregningsgrundlaget:

- Bilen kører 13,2 km/l
- Benzinpris på 12,54 kr./l
- Årlig kørsel på 24.000 km
- Værditab af bilen på 30.000 kr.
- Vedligeholdelse på 17.649 kr.
- Dæk på 4.013 kr.
- Forsikring på 9.519 kr.
- Årlig ejerafgift på 3.680 kr.
- Vask, parkering m.v. på 3.493 kr.

Dette giver en årlig udgift på 91.154 kr. eller 3,80 pr. km.

I figuren vises udviklingen i kørselsgodtgørelsen i såvel løbende priser som pristalsreguleret. Hen gennem 1990’erne ses et svagt fald i den pristalsregulerede kompensation, men fra 1998 øges kompensationen jævnt til det nuværende niveau.



Figur 34: Den skattefri udbetaling af kørselsgodtgørelse er øget i realværdi siden 1998 og ligger nu konstant

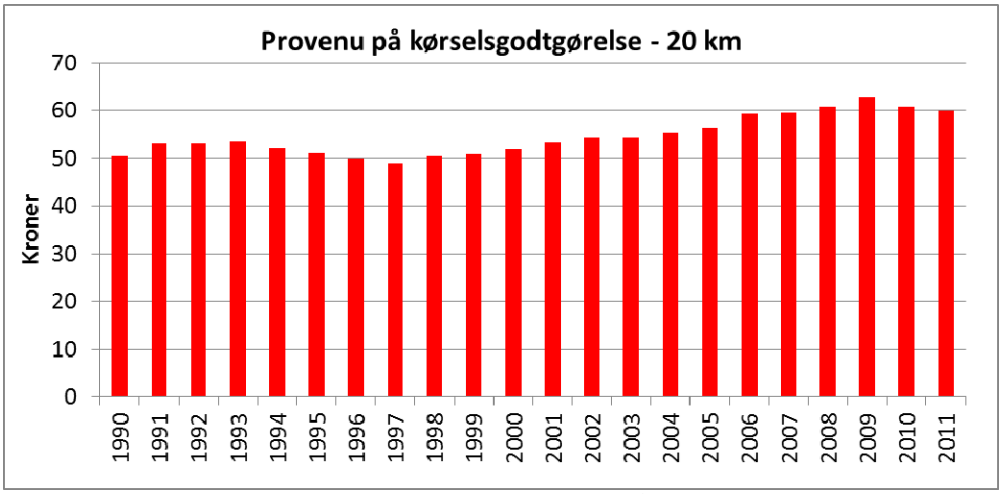
I tabellen vises den pristalsregulerede godtgørelse i kroner ved forskellige km-kørsel i årene 1990, 2000 og 2011. Det er især i perioden fra 2000 til nu, at kørselsgodtgørelsen er steget mere end det generelle prisniveau.

km	20	40	60	80	100
1990	65	131	196	261	326
2000	67	134	200	267	334
2011	75	149	224	298	373

Såfremt der i ansættelseskontrakter indgår, at medarbejdere ansættes med en garanti for 20.000 km kørselsgodtgørelse, vil det i 2012 svare til en skattefri indtægt på 76.000 kroner, som ellers skulle have været beskattet, medmindre den ansatte rent faktisk kører så meget (svarer til 87 km erhvervskørsel om dagen).

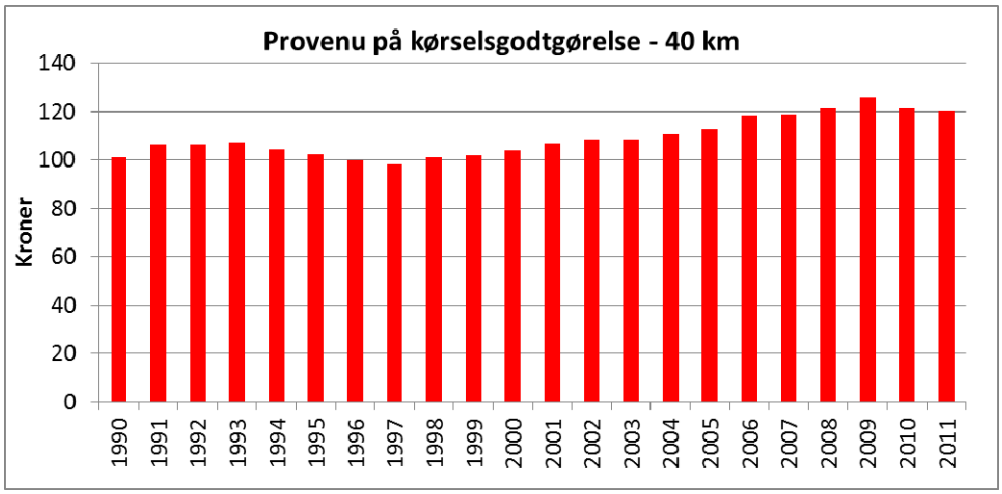
Der findes ikke opgørelser over, hvor meget der samlet udbetales i skattefri kørselsgodtgørelser og hvor stort et skattetab dette svarer til.

I grafen vises udviklingen i provenuet på erhvervsmæssig kørsel i egen bil, forstået som forskellen på godtgørelsen fraregnet den direkte udgift til benzin, idet det er indregnet, at bilerne kører længere på literen. Beløbene er pristalsregulerede (omregnet til 2011-niveau) og fra et niveau på 50 kroner i ”overskud” i 1990 er dette nu på 60 kroner.



Figur 35: Grafen viser "overskuddet" (pristalsreguleret) på at benytte sin egen bil til 20 km erhvervskørsel når benzinudgiften er betalt. I 1990 fik du, hvad der i dag svarer til 50 kroner i provenu. Dette er i dag steget til 60 kroner

Køres der 40 km’s erhvervskørsel er provenuet vokset fra 100 til 120 kr. i forhold til benzinudgiften.



Figur 36: Grafen viser "overskuddet" (pristalsreguleret) på at benytte sin egen bil til 40 km erhvervskørsel når benzinudgiften er betalt. I 1990 fik du, hvad der i dag svarer til 100 kroner i provenu. Dette er i dag steget til 120 kroner

Provenuet stiger med ca. 4 kroner for hver yderligere 10 km. Godtgørelsen nedsættes når den årlige kørsel passerer 20.000 km, hvilket svarer til 87 km daglig erhvervskørsel.

En bilist der kører 20 km daglig erhvervskørsel får således på et år en skattefri indtægt på 14.000 kroner, hvilket er ca. 2.000 mere end i år 2000 (i dagens priser).
Ved 40 km bliver det til en årlig skattefri indtægt på 28.000 kroner, hvilket er ca. 4.000 mere end i år 2000 (i dagens priser).

6 Køreudgiften ved uændrede vilkår

I de foregående kapitler er set på effekterne af de enkelte elementer, som er statsstyrede i forhold til at anskaffe og køre bil – benzinafgifterne, befordringsfradraget og registreringsafgifterne.

Nu vil vi samle dette og give et billede af, hvor meget den enkelte pendler skulle have betalt mere, såfremt der ikke var gennemført lempelser – eller med andre ord - givet de indirekte offentlige tilskud.

Dette kan opgøres ved at beregne, hvor meget udgiften på at pendle de forskellige strækninger ville have været, såfremt der ikke var gennemført lempelser.

Vi ser her igen på de tidligere udvalgte strækninger for pendlere, som skal ind til København og kommer fra:

- Greve eller Hørsholm (50 km pr. dag)
- Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag)
- Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag)
- Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag)

Graferne illustrerer, hvad det dagligt ville koste mere for en pendler i forhold til hvad udgiften var det pågældende år - såfremt benzinafgifterne, befordringsfradraget og registreringsafgiften havde været som i 1990. Mens benzinafgifterne samlet er steget reelt i forhold til 1990, er de to øvrige (befordringsfradraget og registreringsafgiften) reduceret det mere.

Lempelserne i registreringsafgiften indgår således, at den fordeles over 10 år svarende til 2.300 arbejdsdage (Det svarer til at man har købt en bil som holder i 10 år).

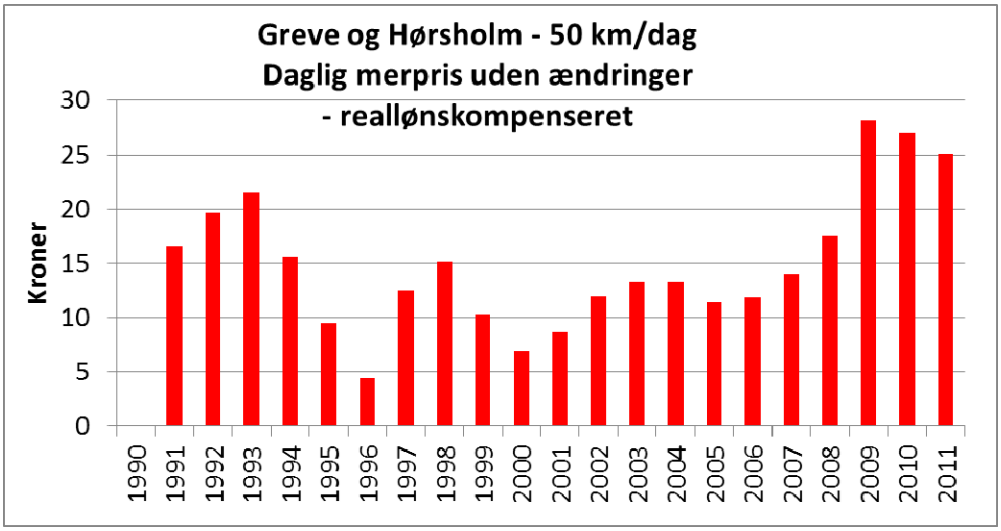
I sammenligningen over år indgår endvidere effekten af benzinøkonomien i bilerne.

Til forskel fra de tidligere resultater indgår her effekten af udsvingene i benzinafgiften, hvilket samlet giver en lidt mindre forskel end det kommer til udtryk i afsnit 5 (figurerne 28-31).

6.1 Greve eller Hørsholm (50 km pr. dag)

En bilpendler, der kører de 25 km frem og tilbage fra Greve eller Hørsholm til København, ville få en merudgift på 25 kroner i dagens pris- og lønniveau, som følge af nettoeffekten af at tilbageføre ændringerne i benzinafgif-

terne, befordringsfradraget og registreringsafgiften samt i den faktiske kørselsudgift.



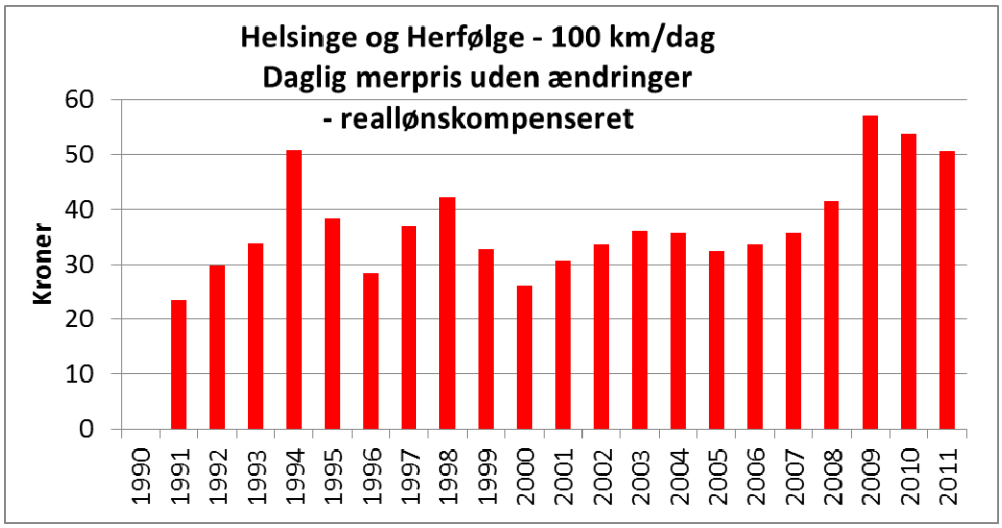
Figur 37: En bilpendler som kører 25 km hver vej til arbejde ville have en udgift på 25 kroner mere dagligt nu, såfremt der ikke var sket de gennemførte ændringer. I figuren er beløb omregnet til dagens pris- og lønniveau

Med andre ord kan siges, at såfremt der indføres en betalingsring med en takst på 25 kroner, giver det en samlet udgift en anelse større, end hvad pendleren havde i udgift i 1996 på at køre den daglige pendlingstur - omregnet til dagens pris- og lønniveau.

I forhold til år 2006 vil der være tale om en real merudgift på 12 kroner, svarende til 5½ minuts løn.

6.2 Helsinge eller Herfølge (100 km pr. dag)

En bilpendler, der kører de 50 km frem og tilbage fra Helsinge eller Herfølge syd for Køge til København, ville få en merudgift på 51 kroner i dagens pris- og lønniveau, som følge af nettoeffekten af at tilbageføre ændringerne i benzinafgifterne, befordringsfradraget og registreringsafgiften.



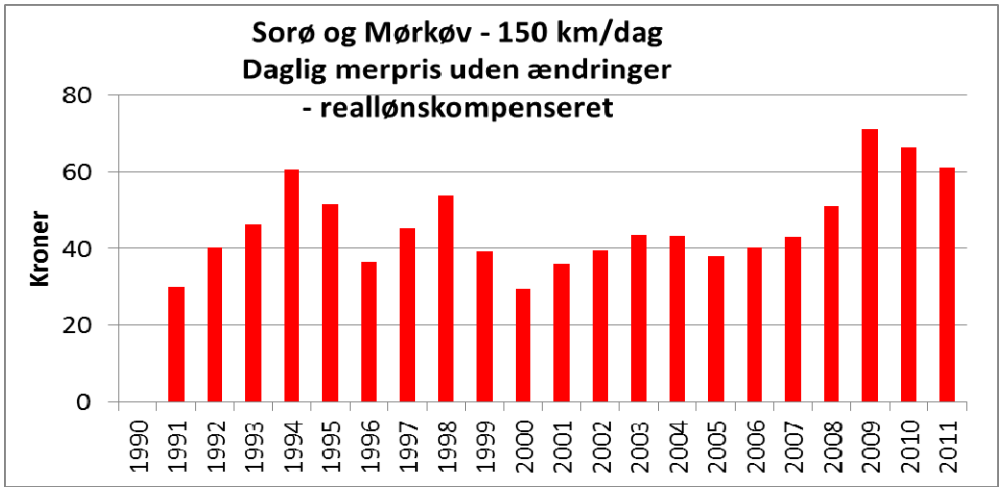
Figur 39: En bilpendler som kører 50 km hver vej til arbejde ville have en udgift på 51 kroner mere dagligt nu, såfremt der ikke var sket de gennemførte lempelser. I figuren er beløb omregnet til dagens pris- og lønniveau

Med andre ord kan siges, at såfremt der indføres en betalingsring med en takst på 25 kroner, vil det stort set svare til, hvad pendleren havde i udgift i år 2000 på at køre den daglige pendlingstur.

I forhold til år 2006 vil der være tale om en real merudgift på 8 kroner, svarende til knap 4 minutters løn.

6.3 Sorø eller Mørkøv (150 km pr. dag)

En bilpendler, der kører de 75 km frem og tilbage fra Sorø eller Mørkøv til København, ville få en merudgift på 61 kroner i dagens pris- og lønniveau, som følge af nettoeffekten af at tilbageføre ændringerne i benzinafgifterne, befordringsfradraget og registreringsafgiften.



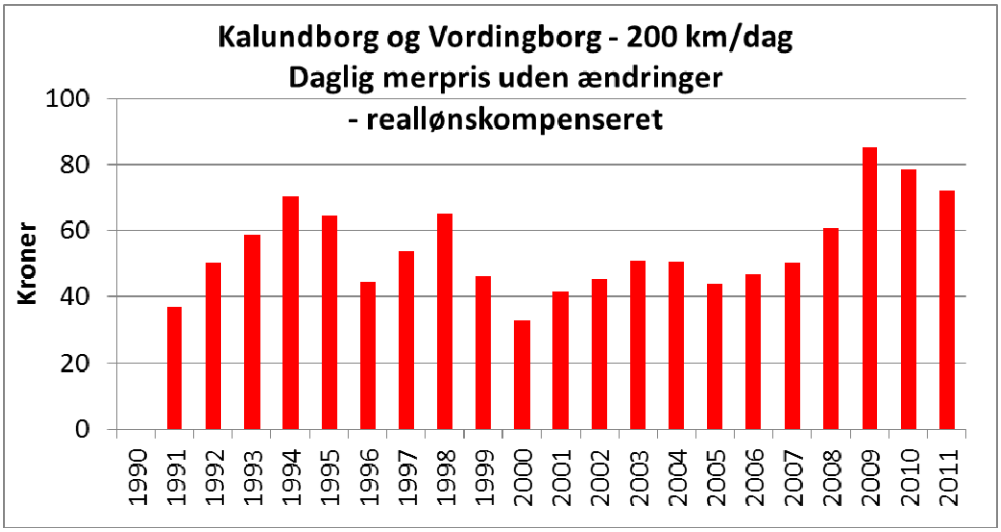
Figur 40: En bilpendler som kører 75 km hver vej til arbejde ville have en udgift på 61 kroner mere dagligt nu, såfremt der ikke var sket de gennemførte lempelser. I figuren er beløb omregnet til dagens pris- og lønniveau

Med andre ord kan siges, at såfremt der indføres en betalingsring med en takst på 25 kroner, vil det stort set svare til, hvad pendleren havde i udgift i år 2005 på at køre den daglige pendlingstur.

I forhold til år 2007 vil der være tale om en real merudgift på 7 kroner, svarende til 3 minutters løn.

6.4 Kalundborg eller Vordingborg (200 km pr. dag)

En bilpendler, der kører de 100 km frem og tilbage fra Kalundborg eller Vordingborg til København, ville få en merudgift på 72 kroner i dagens pris- og lønniveau, som følge af nettoeffekten af at tilbageføre ændringerne i benzinafgifterne, befordringsfradraget og registreringsafgiften.



Figur 38: En bilpendler som kører 1005 km hver vej til arbejde ville have en udgift på 72 kroner mere dagligt nu, såfremt der ikke var sket de gennemførte lempelser

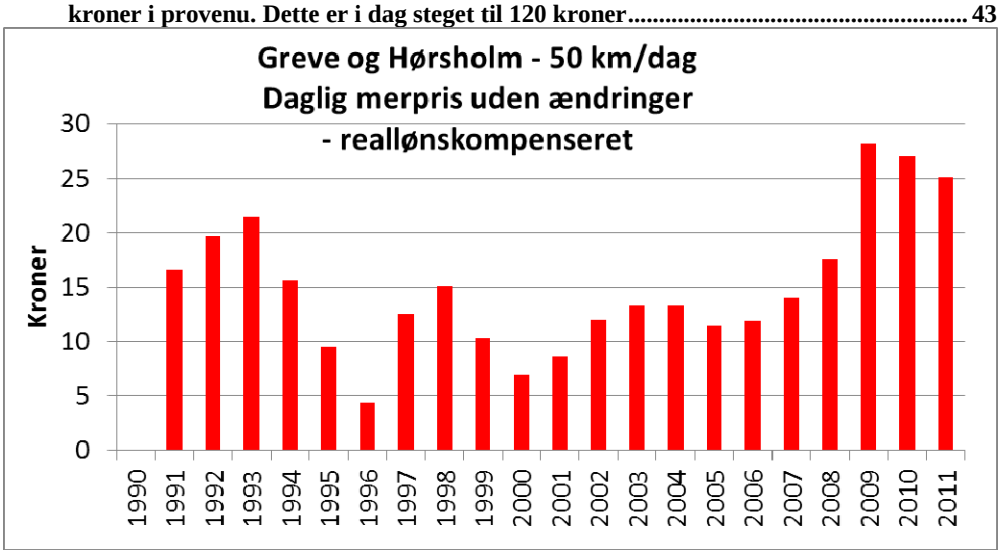
Med andre ord kan siges, at såfremt der indføres en betalingsring med en takst på 25 kroner, vil det stort set svare til, hvad pendleren havde i udgift i år 2006 på at køre den daglige pendlingstur.

7 Bilag

7.1 Figuroversigt

Figur 1: Udgiften på bilpendling ved forskellig afstande - omregnet til minutters arbejde for en gennemsnitlig lønmodtager i dagens priser og lønniveau. TA betyder inkl. trængselsafgift. I grafen til venstre indgår benzinudgifter og befordringsfradrag. Til højre indregnes endvidere værdien af de lavere registreringsafgifter. 8
Figur 3: Benzinprisens udvikling i løbende priser fra 1990 til nu 11
Figur 4: Benzinprisens udvikling - pristalsreguleret til 2011-niveau, dvs. omregnet til dagens priser 12
Figur 5: Udgiften til benzin ved 100 km's kørsel, idet bilerne kører længere pr. km. Beløbene er pristalsregulerede 13
Figur 6: Udgiften til benzin ved 100 km's kørsel, når der yderligere kompenseres for reallønsudviklingen – dvs. hvor meget skulle en bilpendler brug på benzinen med dagens lønindtægt og priser 14
Figur 7: Benzinprisen - den løbende pris fordelt på prisens sammensætning 15
Figur 8: Afgifternes udvikling i løbende priser 15
Figur 9: Udviklingen i benzinafgifter - pristalsreguleret 16
Figur 10: Udviklingen i autodieselafgifter - pristalsreguleret 16
Figur 11: Benzinudgiften ved 50 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret 20
Figur 12: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i dag ikke dyrere end det var i starten af 1990'erne at køre 50 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret 20
Figur 13: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag betale langt mindre af sin løn til de 50 km daglig kørsel 21
Figur 14: Benzinudgiften ved 100 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret 22
Figur 15: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i de seneste år langt billigere end tidligere at køre 100 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret 22
Figur 16: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag betale langt mindre af sin løn til de 100 km daglig kørsel 23
Figur 17: Benzinudgiften ved 150 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret 24
Figur 18: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i de seneste år langt billigere end tidligere at køre 150 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret 24
Figur 19: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag bruge 80 kroner mindre af sin løn til de 150 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – og ca. 25 kroner mindre i forhold til år 2000 25
Figur 20: Benzinudgiften ved 200 km daglig bilpendling under hensyn til, at bilerne kører længere på literen. Udgiften er pristalsreguleret 26
Figur 21: Når værdien af befordringsdraget modregnes i benzinudgiften, er det i de seneste år langt billigere end tidligere at køre 200 km i daglig bilpendling. Beløbene er pristalsreguleret 26
Figur 22: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, skal en bilpendler i dag bruge 109 kroner mindre af sin løn til de 200 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – og ca. 40 kroner mindre i forhold til år 2000 27
Figur 23: Det årlige bilsalg i form af nyregistrerede biler. Krisen satte et lille aftryk, men nu er bilsalget igen i top 29
Figur 24: Skalaknækket – dvs. den del af bilens basispris (importpris) hvor der skal betales en høj afgift, er løbende forøget, hvorved bilens slagspris bliver lavere end den ellers ville være. De grønne søjler er skalaknækket i løbende værdi. De røde er værdien pristalsreguleret 30

Figur 25: Importværdien af biler (pristalsreguleret gennemsnitspris og tillagt moms) steg jævnt hen mod år 2007, men er siden faldet igen og er nu på niveau med 1994 31
Figur 26: Prisen på en gennemsnitsbil ligger i dag på samme niveau som for 20 år siden i pristalsreguleret værdi – i beløbene indgår ikke forhandlerfortjenesten 32
Figur 27: Kompenseres for reallønsfremgangen har en ny bil aldrig været billigere end nu. Pris er ex. bidrag fra forhandlerfortjeneste. 33
Figur 28: 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 34
Figur 29: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag overskud på at køre de 100 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud 35
Figur 30: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag næsten ingen udgift på at køre de 150 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud 36
Figur 31: Omregnet til dagens priser og lønindtægt, har en bilpendler i dag en meget lav udgift på at køre de 200 km daglig kørsel i forhold til i 1990 – såfremt lempelserne i registreringsafgifterne indregnes som et tilskud 36
Figur 32: Sådan ville salgsprisen på en gennemsnitlig ny bil have været, såfremt skalaknækket var holdt uændret siden 1990 - og benzinøkonomilempelsen fra 2007 ikke var gennemført 37
Figur 33: Så meget er en gennemsnitlig ny bil blevet billigere som følge af lempelse i registreringsafgiften i forhold til afgiften år 1990 - pristalsreguleret 38
Figur 34: Statens tab år for år som følge af ændringerne af skalaknækket - pristalsreguleret 38
Figur 35: Den skattefri udbetaling af kørselsgodtgørelse er øget i realværdi siden 1998 og ligger nu konstant 41
Figur 36: Grafen viser "overskuddet" (pristalsreguleret) på at benytte sin egen bil til 20 km erhvervskørsel når benzinudgiften er betalt. I 1990 fik du, hvad der i dag svarer til 50 kroner i provenu. Dette er i dag steget til 60 kroner 42
Figur 37: Grafen viser "overskuddet" (pristalsreguleret) på at benytte sin egen bil til 40 km erhvervskørsel når benzinudgiften er betalt. I 1990 fik du, hvad der i dag svarer til 100 kroner i provenu. Dette er i dag steget til 120 kroner 43



Figur 38: En bilpendler som kører 25 km hver vej til arbejde ville have en udgift på 25 kroner mere dagligt nu, såfremt der ikke var sket de gennemførte ændringer. I figuren er beløb omregnet til dagens pris- og lønniveau 46
Figur 44: En bilpendler som kører 1005 km hver vej til arbejde ville have en udgift på 72 kroner mere dagligt nu, såfremt der ikke var sket de gennemførte lempelser 48