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

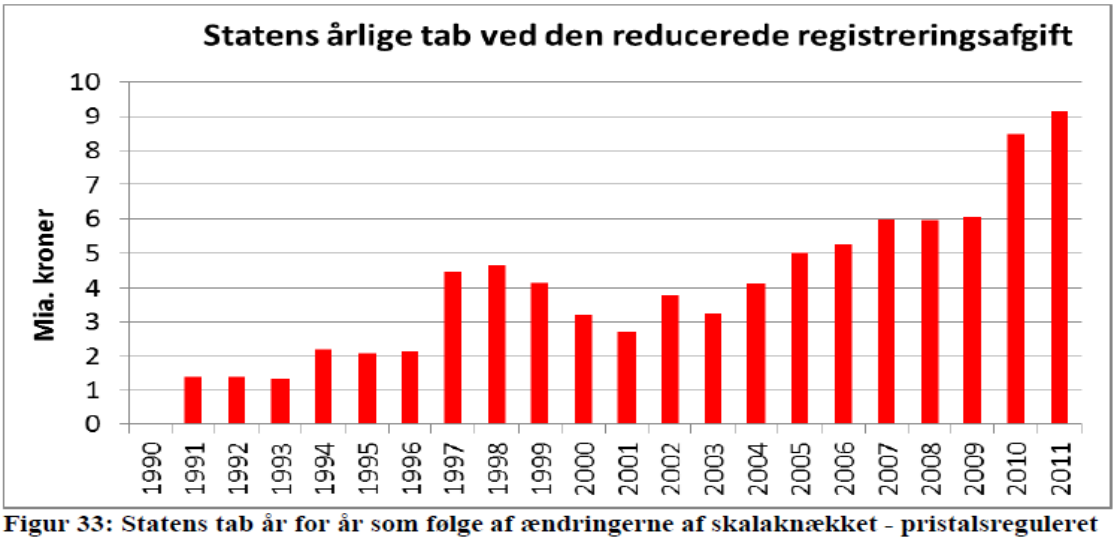
København den 31. marts 2012

## 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 "kernevelfærd". 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. |
| *Fradrag i afgiftspligtig pris for diverse nutidigt standardudstyr* | *12.370 kr.* | |
| Afgiftspligtig pris | 47.326 kr. | 59.696 kr. |
| Registreringsafgift | 49.693 kr. | 92.639 kr. |
| *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.* | *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:

| **Fradrag *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** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| 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 |

*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.*

*Fra 1990 til 2011 var stigningen i den gennemsnitlige importpris kun på ca . 76 %*

*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.*

*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)*

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, biografer, sports- fitness- og oplevelsescentre, kirker m.m.

En parkeringsplads er ofte dyr – dog ikke på bar mark. De dyreste i København er i automatiske underjordiske anlæg. I sådanne anlæg koster hver p-plads omkring 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 dieselafgifterne siden 2001, gav alene i 2011 et indtægtstab på 3,4 mia. kr.

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

Hvis afgifter på benzin og diesel siden 2001 blot var blevet pristalsreguleret, ville staten i 2011 have fået en merindtægt på 1,6 mia. kr. på benzinafgiften og 1,8 mia. kr. på dieselafgiften. (Der blev i 2011 solgt 2,1 mia. liter benzin og 3,4 mia. liter autodiesel). Hvis man ikke havde givet bilisterne denne miljøskadelige begunstigelse ville samfundet alene i 2011 altså have haft 3,4 mia. kr. mere i kassen til samfundsnyttige formål.

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

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.

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

Kilde: Bilisme og miljø. Rapport fra Danmarks Miljøundersøgelser.

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

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

*En splinterny bil har allerede forbrugt 5.000 liter olie og forurenet 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 bilfabrikkerne 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 bilfabrikkerne 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 CO-2-udledning, der stammer fra ikke-kvote sektoren. Hertil kommer partikler, NOx'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 lønnsdata er hentet fra Teknisk Beregningsutvalg.**

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

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

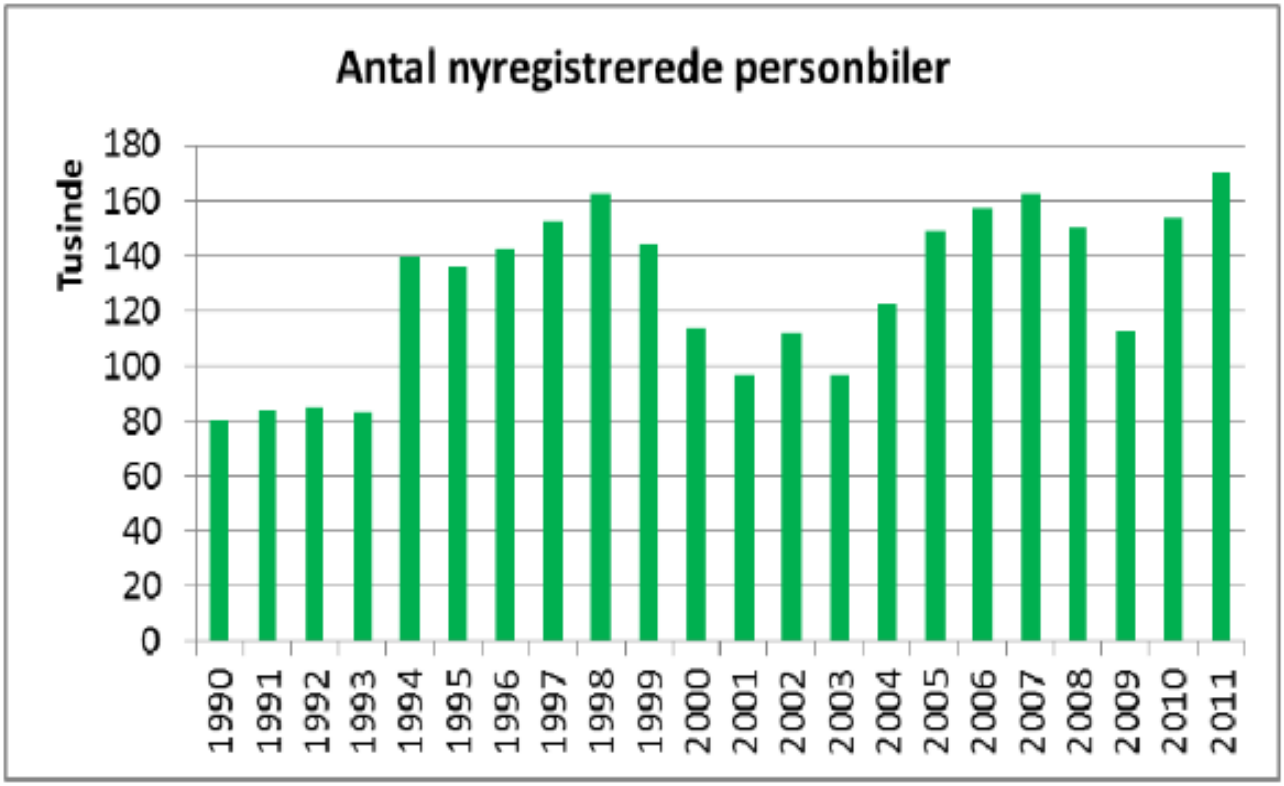
## Bilag 3

**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:**

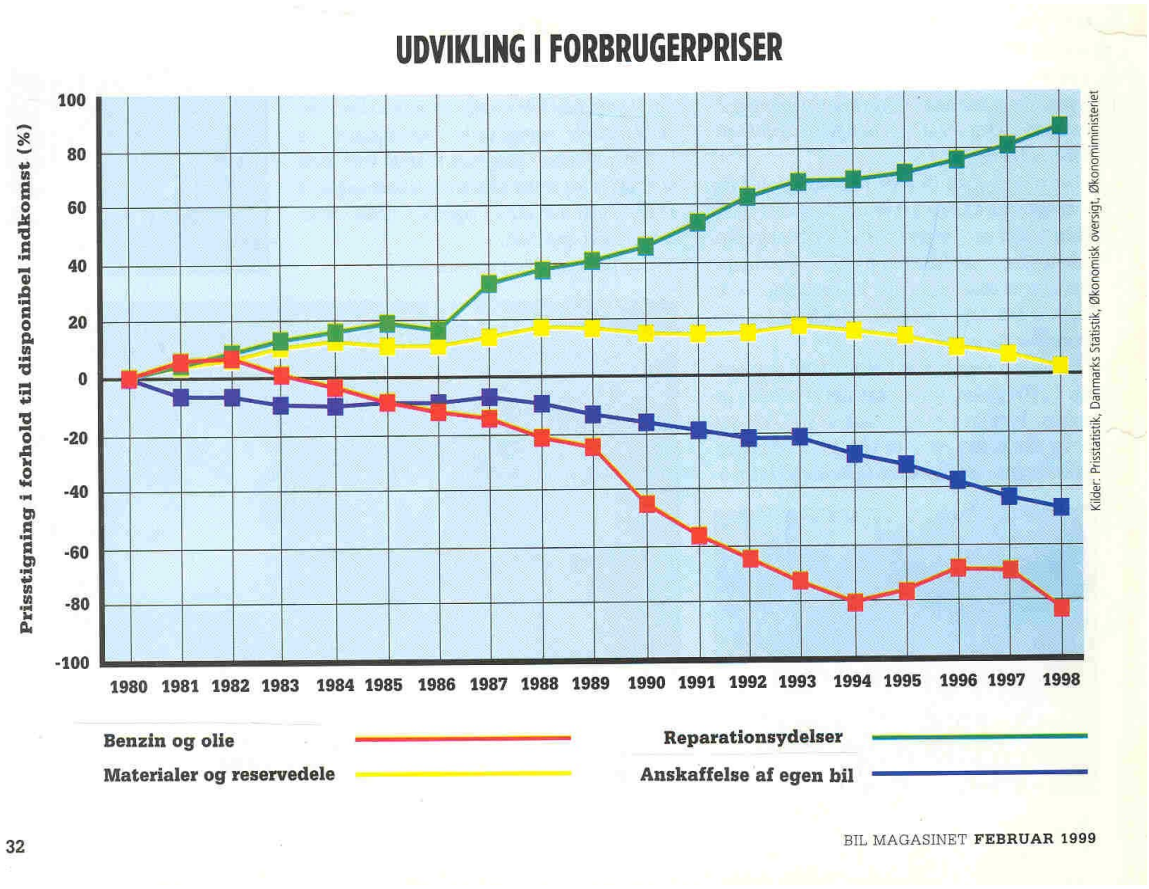
| 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 80193 | 84146 | 85385 | 83758 | 139620 | 135749 | 142470 | 152752 | 162565 | 144562 |

| 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.**

| 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 |