

Beslutningsforslag nr. B 111. Fremsat den 12. maj 1981 af Gammelgaard (KF), Brixtofte (V), Christophersen (V), Hagen Hagensen (KF), Ivar Hansen (V) og Poul Schlüter (KF)

## **Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af bilbeskatningen m.m.**

1. Folketinget opfordrer regeringen til snarest at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. med det sigte at gennemføre en gradvis reduktion af afgiftsbeløbene for personbiler (herunder små varebiler) efter de retningslinjer og ud fra de synspunkter, der er anført i den redegørelse, som ministeren for skatter og afgifter har modtaget fra motorbranchens organisationer og Dansk Metalarbejderforbund med skrivelse af 29. januar 1981.

2. Folketinget opfordrer ministeren for skatter og afgifter til at forhøje de gældende fradrag i registreringsafgift for sikkerhedsud-

styr til biler, således at udstyret principielt fritages for afgift, som vedtaget af folkettinget i oktober 1973, jfr. lovens § 3, stk. 2 (lovbekendtgørelse nr. 659 af 28. december 1977) samt bemærkningerne til forslaget.

3. Folketinget opfordrer regeringen til at nedsætte et sagkyndigt udvalg med den opgave at belyse de samfundsøkonomiske konsekvenser af den nuværende beskatning af privatbilismen med henblik på at ændre beskatningen, således at der sikres optimal samfundsmæssig udnyttelse af de forskellige transportformer med deraf følgende valuta- og energibesparelser.

### *Bemærkninger til forslaget*

Det danske bilbeskatningsniveau er rekordhøjt og har medført en række problemer for bilbranchen i særdeleshed og for samfundet i almindelighed.

Provenuet af registreringsafgiften, der i finansåret 1980 var budgetteret til ca. 5 milliarder kroner, blev kun på ca. 3 milliarder kroner. I finansåret 1981 budgetterer finansloven med 4 milliarder kroner i provenu af denne afgift, men salgstallene for årets første måneder og de salgsforventninger, der kan opstilles, viser, at der også i år bliver tale om et stort statsligt provenutab. Det kan ikke påregnes, at registreringsafgiften på biler indbringer 3 milliarder kroner i 1981.

Det danske registreringsafgiftssystem har til konsekvens, at udefra kommende prisstigninger slår igennem i indlandet med flerdobbelt virkning. Når importprisen på en udenlandsk bil stiger, bliver salgsprisen i Danmark således flere gange højere, end den udenlandske prisstigning tilsiger. Der er i realiteten her tale om en punktafgift, der løbende forhøjes.

En nedsættelse af registrerings- og benzinavgifterne vil have en række positive følger.

Bilsalget og beskæftigelsen i bilbranchen vil blive forøget samtidig med, at statens provenu af de pågældende afgifter sættes i vejret.

Det vil få en gunstig indvirkning på betalingsbalancen over for udlandet, at der købes flere nye biler, som trods alt er pålagt store afgifter, fremfor at forbrugerne importerer andre varer for de penge, der ellers skulle anvendes til bilkøb.

Mobiliteten på arbejdsmarkedet er af afgørende betydning ikke mindst i en situation med stor arbejdsløshed. Lavere bilafgifter vil forøge mobiliteten for de nuværende arbejdsledige og forøge deres muligheder for at få arbejde. Hertil kommer, at stadige skattemæssige angreb på privatbilen vil mindske mobiliteten blandt de erhvervsaktive og forøge arbejdsløsheden.

En analyse har vist, at den kollektive trafik koster samfundet 70 øre pr. personkilometer, mens den private personbefordring kun beløber sig til 50 øre. Også af den grund er det uacceptabelt, at regeringen ensidigt satser på den kollektive trafik.

Der må her og nu ske en nedsættelse af registreringsafgifts- og benzinavgiftssatser samtidig med en fuldstændig ophævelse af den ulovlige afgift på sikkerhedsudstyr til biler. Desuden bør der udpeges et hurtigtarbejdende udvalg til nøjere vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser af den nuværende beskatning med henblik på opstilling af en model, der sikrer optimal samfundsøkonomisk udnyttelse af de forskellige transportformer.

**Bilag A.**

Skatte- og afgiftsminister Mogens Lykketoft  
Ministeriet for skatter og afgifter  
Christiansborg Slotsplads 1  
1218 København K  
København den 29. januar 1981

alvorlige beskæftigelsesmæssige og økonomiske problemer.

Efter aftale fremsender nedenstående organisationer hermed et notat vedrørende bilbeskatningen med henblik på at finde ordninger, som kan bidrage til at løse bilbranchens

Vi ser frem til på et møde at uddybe argumenterne for de løsningsmodeller, som anbefales i notatet, og er naturligvis til rådighed med yderligere oplysninger.

*Med venlig hilsen*

Automobil-Importørernes Sammenslutning

*E. Ebsen Petersen*

Centralforeningen af Benzinformidlere i Danmark

*Ole Holm*

Dansk Metalarbejderforbund

*Georg Poulsen*

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark

*Benny Kirkegaard*

Danmarks Automobilforhandler Forening

*P. E. Nedergaard*

Forenede Danske Motorejere

*A. M. Bøll*

## Notat vedrørende bilbeskatningen

### I. Problemstilling

I den seneste tid har den store og stadig stigende arbejdsløshed fået en klar 1. prioritet i samfundsdebatten, og der er af ansvarlige politikere givet udtryk for, at enhver foranstaltning, der kan bidrage til at mindske arbejdsløsheden i landet, skal gennemføres.

Selv om den stigende arbejdsløshed til en vis grad er et produkt af den økonomiske afmatning, er det uden for enhver diskussion, at den enestående høje skat, der er pålagt mobiliteten her i landet (biler og benzin) i dag er stærkt medvirkende til, at arbejdsløsheden forøges.

De trafik- og energipolitiske initiativer, der er foretaget i de senste år, har haft nogle konsekvenser, som utvivlsomt har været utilsigtet for flere områders vedkommende. Der er i tiden efter den 1. juli 1979, dvs. efter at benzinafgiften blev forhøjet med 50 øre pr. liter, sket en øjeblikkelig forskydning fra individuel til kollektiv transport. De afledede effekter heraf volder særdeles store problemer med på en gang overbelastning af det kollektive trafikapparat og ledighed i det serviceapparat, der skal vedligeholde den bestående bilpark.

Salget af biler er faldet i chokerende grad. For personbilers vedkommende med 42 pct. i 1980, hvilket mangefold overstiger faldet i øvrige industrilande (bilag 1). Udover salget af biler er reparationsarbejdet m. m. faldet betydeligt, således at beskæftigelsen i automobilsbranchen er faldet med ca. 10.000 personer i løbet af godt 1 år (bilag 2). Bilparken er faldende for første gang siden krigen.

Priserne på biler og benzin har nu nået en højde, hvor forbrugerne reagerer meget kraftigt over for købet af disse varer. Prisfølsomhedstærsklen nås hurtigere ved køb af biler end ved køb af andre varer som følge af marginalafgiften på 180 pct. i det gældende registreringsafgiftssystem (bilag 3).

En konsekvens af udviklingen er, at provenuet af motorbeskatningen er blevet langt mindre end forventet. Registreringsafgiften

var for 1980 budgetteret til 5 mia kr., men provenuet blev kun ca. 3 mia kr. De andre afgifter, benzinafgift, vægtafgift og forsikringsafgift, gav ligeledes mindre end forventet. Når provenuet falder med ca. 2 mia kr., udløser dette et alternativt forbrug, som med gældende importkvote medfører en merimport på mindst 1 mia kr.

Når talen er om statens finanser, bør det naturligvis også erindres, at den opståede arbejdsløshed formindsker provenuet af indkomstskat, forøger udgiften til understøttelse og øger underskuddet på betalingsbalancen.

Hvad angår arbejdskraftens mobilitet, har den beskrevne udvikling naturligvis været yderst uheldig. I Budgetredegørelse 1980 siges det, at der nu – på baggrund af »de seneste års store ledighed« – »må sættes kraftigt ind på løsning af mobilitetsproblemerne«. De sidste halvandet års kraftige skærpelse af beskatningen af den enkeltes mobilitet virker direkte i modsat retning. Ledigheden bliver større dag for dag.

### II. Benzinafgiften

Formålet med benzinafgiftens forhøjelse i 1979 var primært at begrænse forbruget. Forbrugsbegrænsning blev anset for nødvendig på grund af forsyningsvanskeligheder (aktuelle eller forventede). En sikker vurdering af forsyningsituationen til enhver tid er selvsagt ikke mulig, men det er en kendsgerning, at forsyningsituationen er bedret generelt, samt at benzinforbruget er faldet 14 pct. siden 1978 (bilag 4).

I en nyvurdering af den energi- og finanspolitiske situation må det være væsentligt at notere:

- At olieimporten ikke længere er et forsyningsproblem som tidligere, som det også anføres i Energiplan 81.
- At benzin i virkeligheden er at betragte som et »biprodukt« i raffineringsprocessen af råolie til fyringsolie (gasolie).

- At den afgiftsdifferentiering, der er foretaget mellem benzin og dieselolie, medfører en overgang til dieseldrift med den konsekvens, at der lægges yderligere beslag på et produkt, som fortsat er stærkt efterspurgt til opvarmning.
- At Danmark af de lande, der er tilsluttet det Internationale Energi Agentur (IEA), har gennemført de største besparelser.

Der er nu god anledning til at rejse spørgsmålet om nedsættelse af benzinafgiften i betragtning af de samfundsmæssigt alvorlige og uheldige konsekvenser af den høje afgift.

Det er ubestrideligt, at biler i dag, såvel hvad angår person- som godstransport udfører langt den overvejende del af det transportarbejde, der skal udføres i Danmark. Bilen bidrager afgørende til samfundets effektive funktion, hvorfor benzinafgiften må betragtes som en nødvendig produktionsomkostning.

De produktionsforøgelse, som samfundet til stadighed – og i dag i særdeleshed – har brug for, er betinget af effektiv mobilitet. En forbedret mobilitet har således selvsagt langt større værdi for samfundet end »værdien« af den medgåede benzin.

Et af regeringens overordnede mål er at forøge beskæftigelsen. Hvis dette overordnede mål realistisk skal kunne nås, er det absolut nødvendigt, at arbejdskraftens mobilitet ikke forringes, men helst forbedres. Vi skal arbejde os ud af krisen.

Ifølge den seneste beregning af persontransportens omfang (målt i person-km) var ca. 85 pct. individuel transport og 15 pct. var kollektiv transport. Tænker man sig en ændring af dette forhold til eksempelvis 70 : 30, indebærer dette altså en fordobling af den kollektive transport, men kun 17–18 pct. reduktion af den individuelle transport.

Selv en procentvis beskeden nedgang i den individuelle transport giver altså anledning til en meget kraftig forøgelse af den kollektive transport. Det vil i praksis være umuligt på kort sigt at omlægge vor trafikstruktur, således at en væsentlig del af den individuelle transport ændres til kollektiv transport.

Med de seneste års meget store afgiftspålæg (bilag 5) er prisen for en liter benzin i Danmark højere i sammenligning med priserne i andre europæiske lande (bilag 6).

På grundlag af vejdirektoratets trafikindeks (bilag 7) kan det nu konstateres, at afgiftsforhøjelsen på 50 øre pr. liter den 1. juli 1979 udløste et kraftigt og varigt fald i den individuelle transport.

Det er vor absolutte overbevisning, at en moderat nedsættelse af benzinafgiften vil medføre, at bilisterne i stigende omfang igen vil gøre brug af de biler, de har stående. En sådan udvikling vil naturligvis genskabe beskæftigelsen på vore værksteder og gavne beskæftigelsen i samfundet i det hele taget.

Det er klart, at en nedsættelse af afgiftssatsen, ikke vil reducere provenuet tilsvarende. Hertil kommer, at registreringsafgiftsprovenuet vil stige med positiv effekt for betalingsbalancen.

Det skal i øvrigt bemærkes, at en nedsættelse af benzinafgiften i Danmark – for det sønderjyske område – vil bidrage til et mindre forbrug af valuta til indkøb af benzin i udlandet samt en stigning i bidraget til afgiftsprovenuet fra det pågældende område (bilag 8).

På basis af ovenstående er vore organisationer enige om at foreslå:

*At der snarest gennemføres en midlertidig nedsættelse af benzinafgiften på 25 øre pr. liter.*

*At der træffes principbeslutning om fremtidigt at justere afgiften som middel til at undgå yderligere væsentlige forhøjelser af forbrugerpriserne.*

### III. Registreringsafgiften

En anden vigtig forudsætning for øget anvendelse af bilerne og dermed for at nedbringe arbejdsløsheden er, at registreringsafgiften på biler ikke forhøjes yderligere. Den automatiske stigning i afgiftsprocenterne, som er indbygget i registreringsafgiftssystemet, må bringes til ophør. Inden for EF har ingen lande tilnærmelsesvis så høje registreringsafgifter som Danmark (bilag 9).

Det kan med sikkerhed siges, at bilpriserne som helhed vil stige betydeligt i 1981. Såfremt der oven i de kommende prisstigninger skal lægges de sædvanlige afgifter, som udgør omkring 2½ gange prisstigningen, vil det ikke være muligt at forøge bilsalget væsentligt, og det vil være udelukket, at salget kan øges så meget, at det for 1981 forventede afgiftsprovenu, 4 mia kr., kan nås. Det er end-

og muligt, at bilsalget vil dale yderligere i forhold til salget i 1980 og dermed resultere i et endnu lavere provenu.

Det vil derfor være nødvendigt at afbøde marginalbeskatningens accelererende effekt. En sådan ændring vil kunne bidrage til, at branchen ikke udsættes for de meget voldsomme svingninger i salget, som umuliggør rationel planlægning af investeringer og beskæftigelse.

Den høje registreringsafgift har også uheldige konsekvenser, hvad angår den naturlige udskiftning af den gamle bilpark med moderne trafiksikre og benzinøkonomiske modeller. Endvidere indebærer den nuværende høje marginalbeskatning rige muligheder for vidtgående konkurrenceforvridninger. Afgiftssystemet gør det således mere tillokkende at benytte dumpingpriser.

Det er for staten, toldvæsenet og bilbranchen vigtigt, at der ikke sker så store afgiftsændringer på en gang, at salget bliver stærkt svingende. Der foreslås relativt små hyppige ændringer frem for større og sjældnere.

Der kan *teoretisk* blive tale om flere metoder:

1. Fastfrysning af de for de forskellige modeller gældende beløb.
2. Forhøjelse af skalaens bundgrænse, 15.000 kr., hvorunder beskatningen er 105 pct.
3. Nedsættelse af marginalafgiften, 180 pct.
4. Fradrag i det på sædvanlig måde beregnede afgiftsbeløb, enten med et kronebeløb eller en procent.
5. Nedsættelse af den afgiftspligtige værdi.

Der kan selvfølgelig også være tale om kombinationer af ovenstående muligheder.

Det er af væsentlig betydning, at der vælges en metode, som er ukompliceret, logisk, forståelig og let at administrere, men det er vanskeligt at finde en fremgangsmåde, som tilgodeser alle hensyn.

De anførte muligheder ændrer ikke ved det forhold, at der er tale om en ren værdibeskatning. Tanker om introducering af andre kriterier (motorstørrelse) har ofte været fremme, men som følge af vort høje afgiftsniveau vil overgang til sådanne kriterier ikke umiddelbart være hensigtsmæssigt.

Afgiftsniveauet må være lavere, for disse kriterier kommer på tale som væsentlige dele af beskatningsgrundlaget.

Efter afvejning af fordele og ulemper er vore organisationer enige om at foreslå at:

*Der snarest gennemføres en ændring af registreringsafgiftsloven, efter det under punkt 4 nævnte forslag med anvendelse af en månedlig procentvis reduktion af registreringsafgiften.*

Det er selvsagt ikke muligt at udtale sig med sikkerhed om de kommende stigninger i importpriserne. Stigninger på 10-15 pct. i løbet af et år er ikke urealistiske. På bilag 10 er der på basis af modellen i forslag 4 vist et eksempel på konsekvenserne af en prisstigning på 1 pct. hver måned svarende til en årlig prisstigning på 12,7 pct. Efter de gældende regler vil registreringsafgiften da stige med 16,4 pct. Ved en gradvis nedsættelse af registreringsafgiften efter modellen i forslag 4 reduceres afgiftsstigningen til 2,4 pct.

I 1980 blev der ny-registreret knap 74.000 personbiler og 10.000 varebiler. Afgiftsprovenuet var som nævnt 3 mia kr. I finansloven for 1981 er der budgetteret med 4 mia kr., altså en stigning på 33 pct. I branchen forventes det imidlertid, at de forestående prisstigninger under det gældende afgiftssystem vil påvirke nyregistreringen så meget, at det vil være udelukket, at det budgetterede provenu kan nås. De billigste bilmodeller vil få stigende markedsandel.

En afgiftsændring, som afbøder virkningen af prisstigningerne, vil bidrage til at øge nyregistreringen, og det vil da ikke være usandsynligt, at personbilsalget kan nå op på ca. 95.000, således at afgiftsprovenuet kan nærme sig de 4 mia kr.

Det skal i øvrigt bemærkes, at den ofte udtalte frygt for, at en forøget bilimport vil være en belastning for betalingsbalancen er grundløs som følge af personbilernes høje afgiftsniveau.

#### IV. Konklusion

Der kan ikke være tvivl om, at afgifts- og trafikpolitikken i det sidste halvandet år har haft en række uheldige og uønskede konsekvenser med hensyn til trafikforholdene, beskæftigelsen i erhvervslivet som helhed og i branchen i særdeleshed, statens finanser, betalingsbalancen, arbejdskraftens mobilitet, bilernes benzinøkonomi og konkurrenceforholdene. Det er derfor nødvendigt med en hurtig indgriben for at standse den uheldige udvikling.

**BILAGSOVERSIGT***Bilag*

1. Registreringstal
2. Beskæftigelsen i bilbranchen
3. Afgifter
4. Udviklingen i forbruget af motorbenzin
5. Udviklingen i detailpris og afgifter på benzin (høj-oktan)
6. Benzinprissammenligning midten af juni 1980
7. Vejdirektoratets månedlige trafikindeks 78-80
8. Vurderet salgspåvirkning fra den dansk-tyske benzinforskel
9. Afgifterne i forbindelse med køb af en bestemt personbilmodel i de forskellige EF-lande - august 1980
10. Eksempel på gradvis nedsættelse af registreringsafgiften i forbindelse med prisstigninger på 1 pct. hver måned

## Bilag 1

## Registreringstal

Tabel 1 – De månedlige ny-registreringer siden 1970

## Personbiler

	Jan.	Febr.	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	I alt
1970 .....	7137	8271	12078	13024	13843	18919	4660	5511	7103	6859	5816	5206	108427
1971 .....	6131	8996	11345	10578	10134	10033	8121	7124	8008	10472	8106	4622	103670
1972 .....	5558	6096	9805	7984	9221	10407	6933	7374	7864	8291	7208	5672	92413
1973 .....	8205	10417	13896	10111	14199	12950	10326	9280	10331	10899	7836	3593	122043
1974 .....	5912	10048	14244	11450	12783	6562	4411	3615	3334	3078	2087	1189	78713
1975 .....	8892	7798	10271	9154	9832	10004	9446	9482	10647	11238	9779	9018	115561
1976 .....	12137	14861	19371	15413	14520	14592	11535	17791	9027	8222	7607	6671	151747
1977 .....	9132	12780	16614	15102	14234	14202	13844	18768	13589	3150	4847	4968	141230
1978 .....	8057	7938	14456	14908	14500	13495	10391	12262	18378	5645	7274	5951	133255
1979 .....	8553	22380	9802	13264	13768	12978	8883	9405	8253	8381	6565	4730	126952
1980 .....	6797	8411	10873	8469	6619	8422	2974	4446	4788	4644	4013	3318	73774

Tabel 2 – De halvårslige ny-registreringer af personbiler 1976–1980

	1. halvår	2. halvår	Hele året
1976 .....	90.894	60.853	151.747
1977 .....	82.064	59.166	141.230
1978 .....	73.354	59.901	133.255
1979 .....	80.745	46.207	126.952
1980 .....	49.591	24.183	73.774

Tabel 3 – De procentvise ændringer i ny-registreringen af personbiler i forskellige lande fra 1979 til 1980

Østrig (9 mdr.) .....	+ 10 pct.
Norge (9 mdr.) .....	+ 8 pct.
Finland (9 mdr.) .....	+ 4 pct.
Belgien (9 mdr.) .....	÷ 3 pct.
Frankrig (10 mdr.) .....	÷ 5 pct.
Japan (10 mdr.) .....	÷ 5 pct.
Vesttyskland (10 mdr.) .....	÷ 9 pct.
Storbritannien (10 mdr.) .....	÷ 10 pct.
Sverige (10 mdr.) .....	÷ 10 pct.
Spanien (9 mdr.) .....	÷ 13 pct.
USA (8 mdr.) .....	÷ 17 pct.
Holland (10 mdr.) .....	÷ 19 pct.
Danmark (12 mdr.) .....	÷ 42 pct.



**Beskæftigelsen i bilbranchen**

Den 1. januar 1980 var beskæftiget ca. ....	60.000
Ved årets udgang var antal beskæftigede reduceret til ca. ....	50.000
Nedgang.....	<u>ca. 10.000</u>
Nedgangen kan specificeres således:	
Faglærte arbejdere herunder mekanikere .....	3.000
Ikke-faglærte.....	1.800
Lærlinge .....	800
Funktionærer .....	3.200
Øvrige, herunder selvstændige .....	1.200
	<u>10.000</u>

## Bilag 3

*Tablet 1 – Afgiftsstigning for personbil som følge af en stigning i importprisen på 1.000 kr.*

	Bil importeret fra	
	EF-lande samt Sverige	Andre lande*)
Stigning i importpris .....	1.000 kr.	1.000 kr.
Stigning i told .....	1.000 kr.	110 kr. (11 pct.)
Stigning i moms .....	220 kr. (22 pct. af 1000 kr.)	244 kr. (22 pct. af 1110 kr.)
Tilsammen told og moms ....	220 kr.	354 kr.
Stigning i registreringsafgift ..	2.196 kr.(180 pct. af 1220 kr.)	2.437 kr.(180 pct. af 1354 kr.)
Samlet afgiftsstigning efter 1.000 kr. prisstigning .....	2.416 kr.	2.791 kr.

\*) Excl. Spanien: tolden på import fra Spanien udgør 4,4 pct.

*Tablet 2 – Prisstigning og afgiftsstigning siden 1975 for en personbil (et eksempel)*

	1975	1980	Stigning
Pris uden moms og reg.afgift <sup>1)</sup>	15.000 kr.	23.000 kr.	8.000 kr. = 53 pct.
Moms .....	2.250 kr. (15 pct.)	5.060 kr. (22 pct.)	2.810 kr. = 125 pct.
Reg.afgift <sup>2)</sup> .....	18.310 kr. (122 pct.)	38.058 kr. (165 pct.)	19.748 kr. = 108 pct.
Moms + reg.afgift .....	20.560 kr. (137 pct.)	43.118 kr. (187 pct.)	22.558 kr. = 110 pct.
Pris incl. moms og reg.afgift ..	35.560 kr.	66.118 kr.	30.558 kr. = 86 pct.

<sup>1)</sup> Engrosprisindekset for automobiler er steget med godt 50 pct. siden sommeren 1975.

<sup>2)</sup> Registreringsafgiften blev forhøjet med virkning fra 23. august 1977. Grundbeløbet – for en bil med afgiftspligtig værdi på 15.000 kr. – blev hævet fra 15.550 kr. til 15.750 kr., og marginalafgiften blev sat op fra 156 pct. til 180 pct. Som afgiftslempelse vedr. sikkerhedsudstyr er fradraget henholdsvis 750 kr. (for 1975) og 1.200 kr. (for 1980).

## Bilag 4

## Udviklingen i forbruget af motorbenzin

	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	Hele året
	1000 m <sup>3</sup>				
1976.....	503	585	604	559	2.251
1977.....	500	571	625	574	2.270
1978.....	523	601	630	587	2.341
1979.....	507	612	528	550	2.197
1980.....	479	507	523		

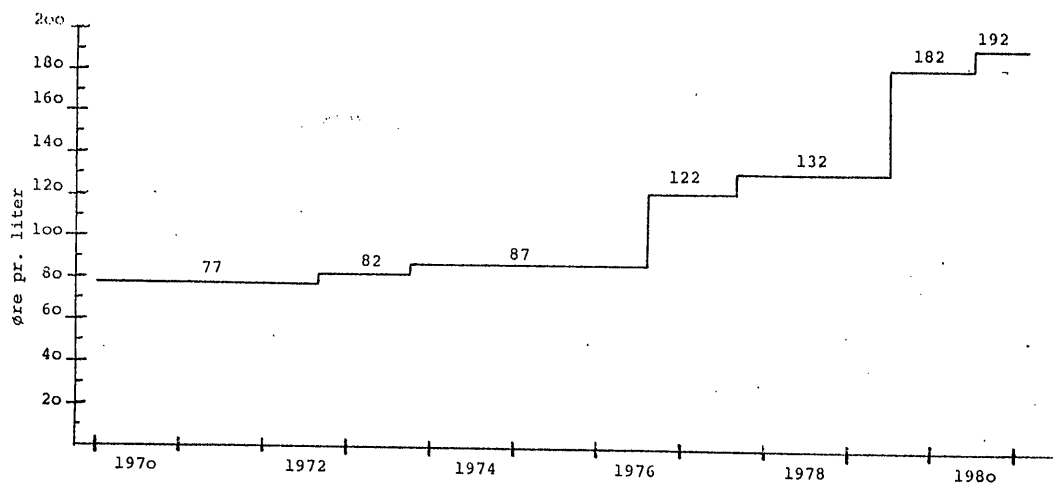
## Bilag 5

## Udviklingen i detailpris og afgifter på benzin (høj-oktan)

Tabel 1

	Detailpris excl. afgif- ter	Benzinaf- gift	Moms	Afgifter i alt	Detailpris incl. afgif- ter	Heraf afgif- ter i pct.
	øre pr. liter					
1950, Jan.	33	41	—	41	74	55
1952 —	39	41	—	41	80	51
1954 —	36	41	—	41	77	53
1956 —	38	56	—	56	94	60
1958, Juli	38	56	—	56	94	60
1960 —	40	56	—	56	96	58
1962 —	41	66	—	66	107	62
1964 —	41	71	—	71	112	63
1966 —	42	71	—	71	113	63
1967 —	45,36	71	11,64	82,64	128	65
1968 —	45,45	71	14,55	85,55	131	65
1969 —	42,11	77	14,89	91,89	134	69
1970 —	41,27	77	17,73	94,73	136	70
1971 —	46,48	77	18,52	95,52	142	67
1972 —	47,35	77	18,65	95,65	143	67
1973 —	53,49	82,17	20,34	102,51	156	66
1974 —	103,56	86,88	28,56	115,44	219	53
1975 —	100,08	86,88	28,04	114,92	215	53
1976 —	118,35	86,88	30,77	117,65	236	50
1977 —	104,97	122	34,03	156,03	261	60
1978 —	104,45	132	42,55	174,55	279	63
1979 —	142,32	182	65,68	247,68	390	64
1980 —	196,53	192	85,47	277,47	474	59

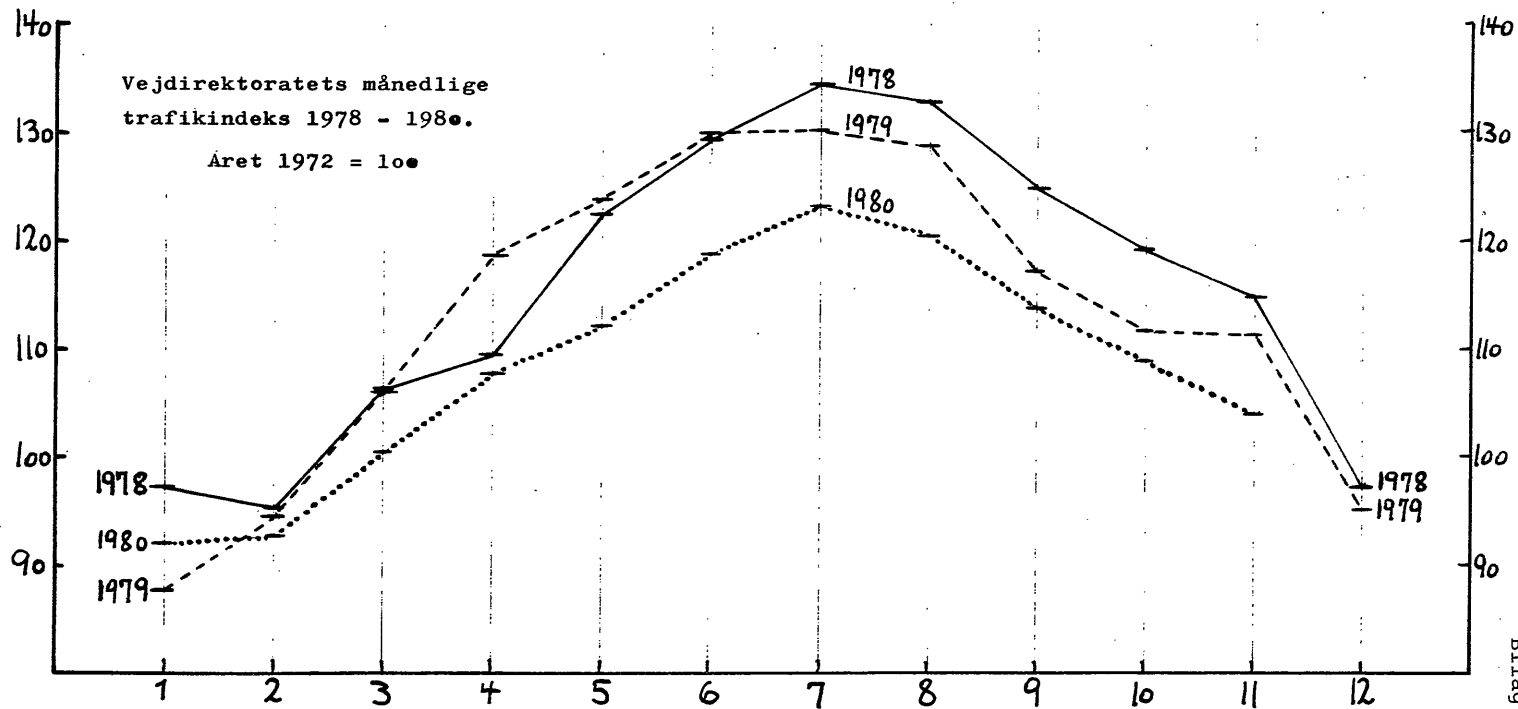
Figur 1 – Udviklingen i benzinafgiften 1970–1980



## Bilag 6

## Benzinprissammenligning midten af juni 1980

Gennemsnitlige salgspriser	Benzin	
	Super kr./l	Alm. kr./l
Danmark .....	4,81	4,75
Frankrig .....	4,61	4,33
Italien .....	4,61	4,51
Belgien .....	4,39	4,29
Holland .....	4,22	4,13
Schweiz .....	4,03	4,00
Østrig .....	4,01	3,71
Vesttyskland .....	3,86	3,69
Storbritannien .....	3,81	3,75
Luxembourg .....	3,60	3,51



## Bilag 8

## Vurderet salgspåvirkning fra den dansk-tyske benzinforskel

1978 er udgangspunkt

	Salgsreduktion i Sønderjylland	Beregnet af landsgennem- snit, hvis pct. var den samme i Sønderjylland	Ekstra redukti- on i Sønderjyl- land ud over landsgennem- snit
78-79 .....	15.000 m <sup>3</sup>	8.000 m <sup>3</sup>	7.000 m <sup>3</sup>
79-80 .....	12.000 m <sup>3</sup>	10.000 m <sup>3</sup>	2.000 m <sup>3</sup>
	27.000 m <sup>3</sup>	18.000 m <sup>3</sup>	9.000 m <sup>3</sup>

Området dækker fra en linie tværs over fra Esbjerg til Fredericia og ned til grænsen. Nedgang i salget på landsplan er 9-10 pct. og skønnes ca. 3 pct. lavere for Sønderjylland. Tallene er excl. december måned. Der tages forbehold på grund af opgørelsesforskelle.



## Bilag 9

**Afgifterne i forbindelse med køb af en bestemt personbilmodel i de forskellige EF-lande – august 1980**

	Forbrugerpris incl. afgifterne	Samlet afgifts- beløb	Afgiftsprocent
	Kr.		
Danmark .....	70.458	47.257	67,1
Holland .....	44.825	14.054	31,4
Irland .....	47.920	14.957	31,2
Frankrig .....	41.244	10.310	25,0
Belgien .....	37.510	7.502	20,0
England .....	51.549	10.246	19,7
Italien .....	39.501	6.026	15,3
Tyskland .....	35.558	4.091	11,5
Luxembourg .....	33.009	3.001	9,1

*Anm.:* Standardudstyr kan i et vist omfang variere fra land til land. Den valgte model er Opel Kadett 3 dørs Special.

## Eksempel på gradvis nedsættelse af registreringsafgiften i forbindelse med prisstigninger på 1 pct. hver måned.

Pris excl. afgifter	Moms 22 pct.		Standardpris	St.pris 1000 kr.	Registr.afgift		Pris incl. afgifter	Foreslået udsk.-pct.	Reguleret afgift	Pris med regul.afg.
					kr.	pct.				
26.250	5.775		32.025	31.025	44.595	169,9	76.620	100	44.595	76.620
263	58		321		578		899		126	447
26.513	5.833		32.346	31.346	45.173	170,4	77.519	99	44.721	77.067
265	58		323		581		904		118	441
26.778	5.891		32.669	31.669	45.754	170,9	78.423	98	44.839	77.508
268	59		327		589		916		114	441
27.046	5.950		32.996	31.996	46.343	171,3	79.339	97	44.953	77.949
270	59		329		592		921		105	434
27.316	6.009		33.325	32.325	46.935	171,8	80.260	96	45.058	78.383
273	60		333		599		932		99	432
27.589	6.069		33.658	32.658	47.534	172,3	81.192	95	45.157	78.815
276	61		337		607		944		96	433
27.865	6.130		33.995	32.995	48.141	172,8	82.136	94	45.253	79.248
279	62		341		614		955		89	430
28.144	6.192		34.336	33.336	48.755	173,2	83.091	93	45.342	79.678
281	62		343		617		960		80	423
28.425	6.254		34.679	33.679	49.372	173,7	84.051	92	45.422	80.101
284	62		346		623		969		73	419
28.709	6.316		35.025	34.025	49.995	174,1	85.020	91	45.495	80.520
287	63		350		630		980		67	417
28.996	6.379		35.375	34.375	50.625	174,6	86.000	90	45.562	80.937
290	64		354		637		991		61	415
29.286	6.443		35.729	34.729	51.262	175,0	86.991	89	45.623	81.352
293	64		357		643		1000		53	410
29.579	6.507		36.086	35.086	51.905	175,5	87.991	88	45.676	81.762
3329	732		4061		7310		11371		1081	5142
Index:										
112,7			112,7	113,1	116,4		114,8		102,4	106,7

Kildeangivelser for de oplysninger, der er anført i bilagene til seks organisationers henvendelse af 29. januar 1981 til skatte- og afgiftsministeren vedrørende motorbeskatningen.

- Bilag 1:           Tabel 1 og 2: Centralregisteret for Motorkøretøjer  
                  Tabel 3: Officielle registreringstal i de respektive lande
- Bilag 2:           Danmarks Automobilforhandler Forening
- Bilag 3:           Gældende afgiftsbestemmelser
- Bilag 4:           Energistyrelsen
- Bilag 5:           Økonomiministerens besvarelse af spørgsmål i Folketinget 14. september 1979  
                  samt Automobil-Importørernes Sammenslutning
- Bilag 6:           Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark
- Bilag 7:           Vejdirektoratet
- Bilag 8:           Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark
- Bilag 9:           Fabrikanter/importører i de respektive lande.

## Bilag B

Ministeriet for skatter og afgifter

Departementet for told- og forbrugsafgifter

## Indtægterne af told- og forbrugsafgifter

	Marts måned		1/1-31/3 incl.	
	1980 1.000 kr.	1981 1.000 kr.	1980 1.000 kr.	1981 1.000 kr.
Told.....	98.613	94.547	274.536	256.659
Afgift af spiritus, vin og øl:				
Spiritus.....	108.998	98.393	438.491	424.524
Vin og frugtvín.....	40.879	43.653	150.758	160.170
Øl.....	143.614	137.980	425.138	447.949
I alt.....	293.491	280.026	1.014.387	1.032.643
Afgift af tobaksvarer:				
Cigaretter m. v.....	393.743	406.301	1.204.221	1.159.573
Cigarer m. v.....	18.170	14.779	54.741	50.656
I alt.....	411.913	421.081	1.258.962	1.210.229
Afgift af chokolade- og sukkervarer m. v.:				
Chokolade- og sukkervarer.....	30.671	27.405	79.852	75.436
Råstofafgift.....	843	1.192	2.491	2.928
Dækningsafgift.....	177	187	426	379
I alt.....	31.691	28.785	82.769	78.742
Afgift af parfumer, toiletmidler m. v.....	16.406	17.612	46.689	51.713
Afgift af konsum-is.....	1.908	2.381	6.601	7.282
Afgifter i medfør af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger:				
Radiomodtagere m.m.....	6.480	5.965	21.043	19.458
Billedoptagere m.m.....	1.819	3.478	5.239	8.384
Hårde hvidevarer m.m.....	15.301	16.057	55.660	49.459
Grammofonplader.....	3.423	3.786	12.009	12.386
I alt.....	27.023	29.286	93.952	89.687
Afgifter i medfør af lov om forskellige forbrugsafgifter:				
Fjernsynsmodtagere.....	9.810	7.167	33.595	27.713
Glødelamper m.v.....	6.453	5.890	20.641	20.344
Mineralvand.....	14.620	13.439	45.500	44.376
Tændstikker.....	308	303	945	712
Cigar- og cigarettændere.....	793	702	2.805	2.499
Kaffe m.v.....	17.562	28.440	58.787	68.771
Te m.v.....	1.388	1.219	3.808	3.278
Spillekort.....	161	131	442	375
I alt.....	51.096	57.292	166.523	168.069

Afgift af sukker m.m. ....	10.077	12.091	39.286	39.717
Vægtafgift af motorkøretøjer .....	253.969	245.676	704.913	681.160
Registreringsafgift af motorkøretøjer .....	334.853	295.300	823.960	675.273
Afgift af benzin.....	277.705	264.779	885.425	862.406
Afgift af ansvarsfor- sikringer for motor- køretøjer m.v. ....	32.392	28.868	119.670	104.427
Afgift af lystfartøjs- forsikringer .....	585	572	2.908	2.679
Afgift af visse olieprodukter .....	159.220	112.179	641.700	624.975
Afgift af elektricitet .....	66.868	60.960	277.429	353.900
Afgift af visse detailsalgspakninger .....	8.244	9.687	22.001	24.508
Afgift af gas .....	1.494	÷ 17.003	20.422	1.815
Merværdiafgift:				
Registrerede virksomheder .....	2.922	10.740	4.267.069	4.743.161
Import .....	2.114.410	2.422.620	6.225.430	6.682.926
Byggegodtgørelse*) .....	÷ 8	0	÷ 279	÷ 661
Andet .....	376	÷ 1.500	1.449	÷ 4.805
Tilskud til konsummælksprodukter m.v....	÷ 30.340	÷ 40.983	÷ 96.077	÷ 132.418
I alt .....	2.087.360	2.390.878	10.397.592	11.288.202
Afgift af charter- flyvning .....	8.445	8.734	23.211	23.539
Diverse afgifter .....	16.007	13.624	40.792	51.466
Afgifter i medfør af EFs landbrugsordninger m. v....	10.692	9.589	31.655	36.094
Beregning til EF af andel af told, landbrugsafgifter m.v.....	÷ 98.374	÷ 93.723	÷ 275.572	÷ 263.477
Bidrag til EF efter fælles momsgrundlag .....	÷ 120.522	÷ 148.113	÷ 359.744	÷ 441.316
Nettoindtægter af told- og forbrugs- afgifter i alt .....	3.981.154	4.125.108	16.340.067	16.960.392
Nettoindbetalinger af told- og forbrugs- afgifter i alt .....	3.108.492	3.179.370	14.747.409	14.965.446

\*) Godtgørelse i h.t. lov nr. 221 af 7. juni 1972