

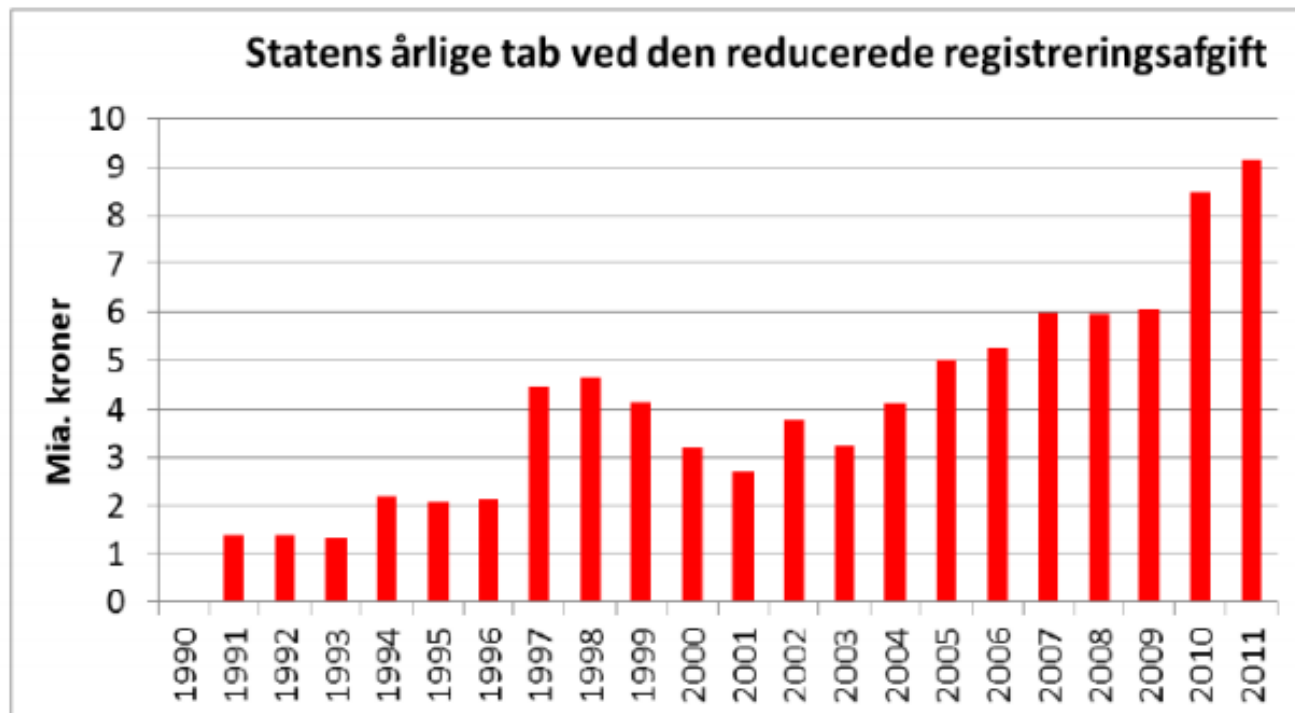
	<b>Beskatning efter reglerne pr. 28. marts 2012</b>	<b>Beskatning efter reglerne pr. 15. februar 1990</b>
Peugeot 107. Importpris inklusiv moms:	59.696 kr.	59.696 kr.
<i>Fradrag i afgiftspligtig pris for diverse nutidigt standardudstyr</i>	<i>12.370 kr.</i>	
Afgiftspligtig pris	47.326 kr.	59.696 kr.
Registreringsafgift	49.693 kr.	92.639 kr.
<i>Fradrag i registreringsafgift fordi bilen angives at køre 23,3 km pr. liter benzin. 4.000 kr. i afgiftslettelse pr. km for kørsel længere end 16 km./l.</i>	<i>29.400 kr.</i>	
<b>Registreringsafgift</b>	<b>20.293 kr.</b>	<b>92.639 kr.</b>
<b>Bilpris hos forhandler</b>	<b>79.900 kr.</b>	<b>152.335 kr.</b>

## Ændring af skalaknækket.

Den 22. november blev skalaknækket forhøjet til 106.600 kr. I forhold til 1977 er skalaknækket sat op med 91.600 kr. svarende til en afgiftslettelse på 68.700 kr.

Årstal	Skalaknæk. Kr.
1977	15.000
1982	18.400
1. juli 1983 til 30.juni 1991	19.750
1. juli 1991	34.400
2. juni 1997	48.000
2000	53000
2001	55300
2002	57400
2003	59500
2004	61400
2005	62700
2006	64200
2007	74000
2008	76400
2009	79000
2010	79000
2011	79000
2012	79000

Opgørelsen nedenfor over tabte indtægter omfatter kun effekten af det forhøjede skalaknæk. Altså ikke afgiftsfritagelsen for ovennævnte udstyr og afgiftslettelsen for kørsel længere end 16/18 km. pr. liter



**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>

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.

Loven fra 2007, der nedsatte registreringsafgiften for alle biler, der på papiret kørte mere end 16 km/liter (diesel 18 km/liter)

### **Bilbranchen er tilfreds**

Citroën satte lørdag den 28. april store annoncer med disse overskrifter i mange aviser:

CITROËN

**TUSIND OG ATTER TUSIND TAK TIL CONNIE OG KRISTIAN**

**Besøg din Citroën-forhandler og se de store prisfald på tværs af hele modelprogrammet**

Annoncerne oplyste om en prisnedsættelse på 19.476 for en Citroën C1 1.0 og 23.929kr. for en Citroën C3 1.4 HD1.

**Her er nøgletal for prisfastsættelsen for benzin og takster (gult klip) i den kollektive trafik fra 1980 til 2012:**

	1. halvår 1980	29-11-11	Benzinpris pr . 17. januar 2012, dersom Folketinget havde justeret benzinafgiften således at benzinprisen havde samme prisstigning fra 1980 til 2012 som et gult klip.
Benzinpris pr. liter	Ca. 4,57 kr. (Gennemsnit for 1. halvår 1980)	Ca. 12.00 kr. (Den tidligere regering indførte i 2002 afgiftsstop for benzin)	39.11 kr.
20 kr. for et gult 3 zoners klippekort med 9 klip i Hovedstadsområdet. Pris pr. gult klip	2,22 kr.	19,00 kr. Prisstigning på 755,8 % siden 1980.	

Her nedenfor indlæg af forskningsprofessor Mikael Skou Andersen (nu på EEA. Det europæiske miljøagentur),

Af Mikael Skou Andersen

DEBAT 22. JAN. 2009 KL. 00.01

## Grønne afgifter rammer ikke særlig skævt

Det er en myte, at de grønne afgifter går hårdest ud over de dårligst stillede. Når det gælder bil- og benzinafgifter, rammes de velstillede mest. Og momsens venter den tunge ende nedad i langt større grad end miljøafgifterne.

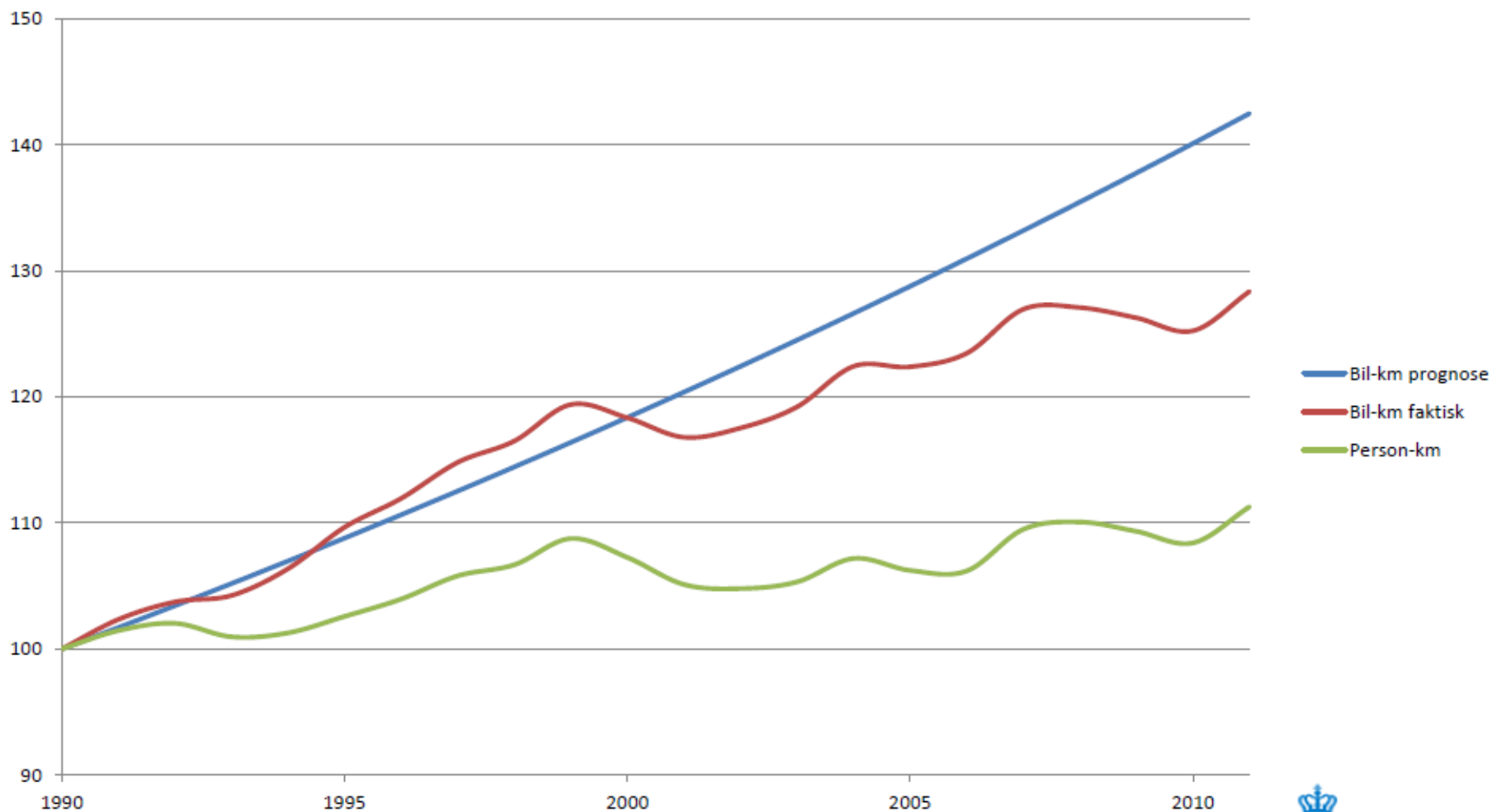
<http://politiken.dk/debat/ECE633434/groenne-afgifter-rammer-ikke-saerlig-skaevt/>

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

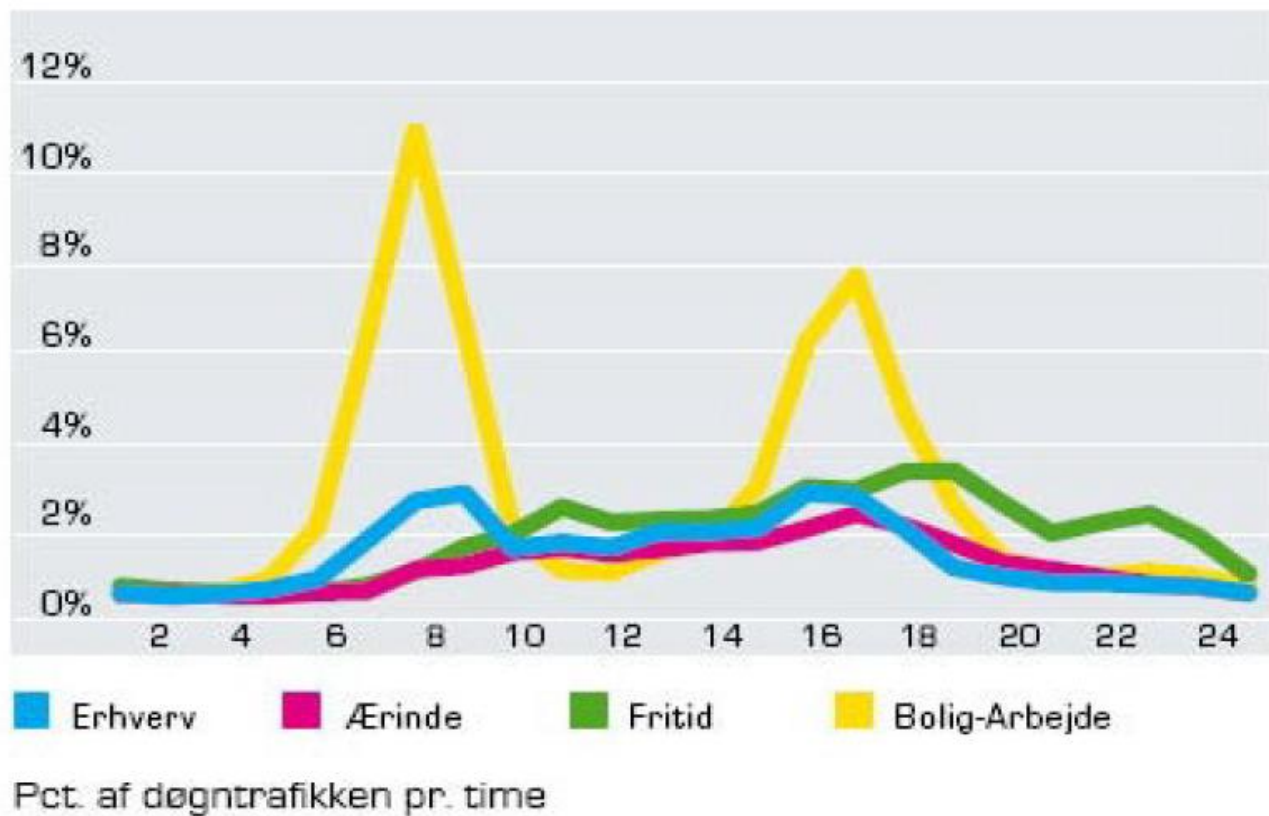
Kilder: Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU): Grunnlaget for inntektsoppgjørene 2011, EU Oil Bulletin 11/4/2011, Statoil.no, Norges Bank og Finansdepartementet.

# Personbiltransportens vækst faktisk mobilitet





## Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde: Infrastrukturkommissionen

Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90 % af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: "Personer pr. bil 2009". Tal fra 2008.

## Pressemeddelelse

### **Ny rapport fra Cowi viser at trængslen er steget i hovedstaden**

26. september 2012

#### **En ny rapport fra COWI viser, at trængslen i hovedstadsregionen inden for de seneste 10 år er steget.**

I 2001 holdt bilisterne i hovedstadsområdet i kø i knap 100.000 timer pr. hverdagsdøgn, mens dette tal ifølge COWI i 2010 lå på knap 130.000 timer. Trængslen er således steget dobbelt så meget som trafikken i samme periode. De spildte timer som bilisterne er forsinkede i trafikken svarer til et samfundsøkonomisk tab på 8,5 mia. kr. Omregnet svarer det til omkring 22.000 fuldtidsstillinger om året.

COWIs rapport viser, at det er de store indfalds- og ringveje, samt København og Frederiksberg Kommuner, der er hårdest ramt af trængsel. De fleste forsinkelsestimer forekommer endvidere i myldretiden - især i forbindelse med pendlertrafikken om morgenen.

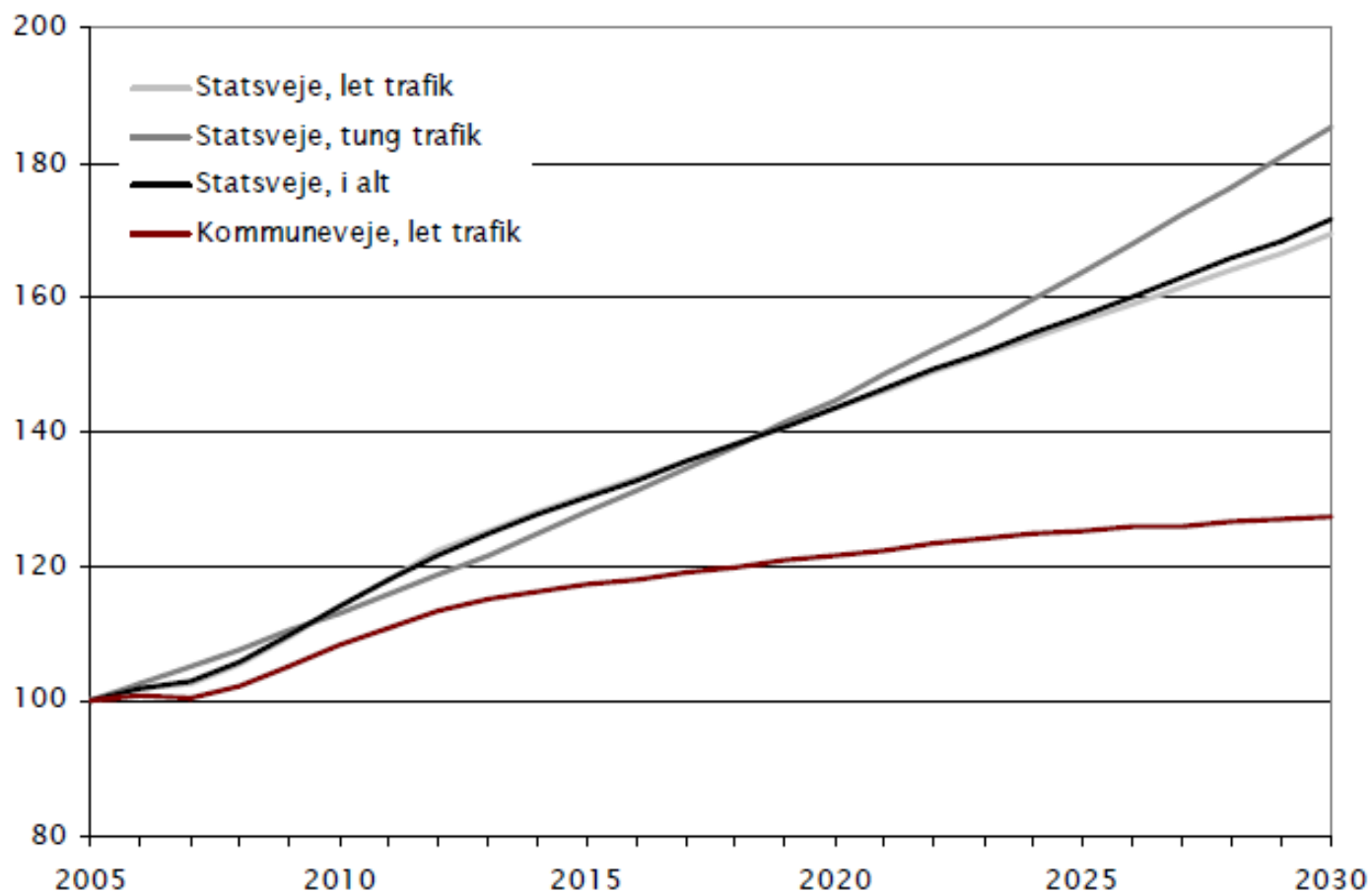
Vores viden om trængsel i hovedstadsområdet har hidtil i stor udstrækning været baseret på det såkaldte "Projekt Trængsel" fra 2004. Transport-ministeriet har bedt COWI om at udarbejde en opdatering af resultaterne fra dengang - så vidt muligt med udgangspunkt i de samme metoder. Det er det arbejde, der har mundet ud i rapporten "Trængselsindikatorer i hovedstadsregionen", som nu foreligger og sætter fokus på omfang og udvikling i trængsel i og omkring hovedstaden i de senere år. Regeringen har samtidig nedsat en Trængselskommission, som arbejder med at opgøre trængsel og mulige tiltag for at reducere dens omfang i hovedstadsregionen.

### 3.1 Trafikvækst for vejtrafik

Med udgangspunkt i forudsætningerne ovenfor om udvikling i bl.a. BNP og brændstofpriser giver ART udover fremskrivninger af bilejerskab også fremskrivninger af trafik efterspørgslen opgjort som trafikarbejde på nationalt niveau. Rammeprognosen angiver en samlet stigning i trafikarbejdet på 44 % for perioden 2005-2030. På baggrund af tællinger er den samlede efterspørgsel opdelt i vækst på statsvejnettet (primært og sekundært) samt på kommunevejene. For den lette trafik er væksten på statsvejene 69 %, mens den på kommunevejene er 28 %. Når der tages højde for vejtyper, viste analyserne ikke signifikante regionale forskelle.

Det skal bemærkes, at fremskrivningen er en ren efterspørgselsfremskrivning, der ikke tager højde for kapacitetsproblemer i afviklingen af trafikken.

**Figur 3**    **Udvikling i trafikarbejde på statsveje og kommunevej for henholdsvis let og tung trafik**



Kilde: [Infrastrukturkommissionen](#)

## How Should Congestion be Measured?

- Different metrics for different audiences
- Road managers interested in speed, flow queue length, etc., road users interested in predictability of travel times and trip quality.
- Indicators should be policy-neutral:
  - free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes.



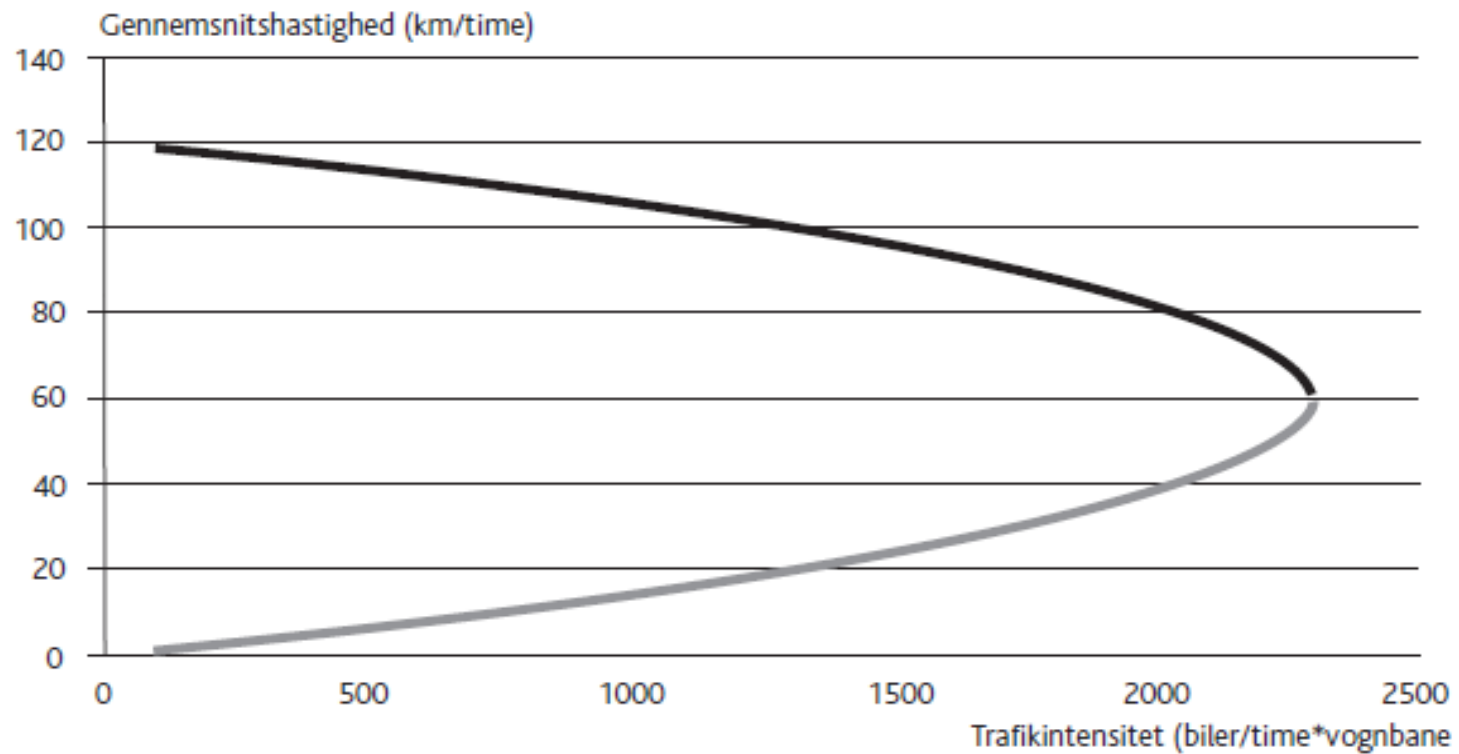
*Free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes. Such an approach implicitly suggests that successful policies deliver free-flow speeds – an unaffordable goal for peak hour traffic in most OECD/ECMT cities*



Source: ECMT, 2007.

Urban roads are not built to deliver free-flow speeds 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Congestion management policies should not seek to do so either.

**Figur 1 Sammenhæng mellem trafikintensitet og hastighed ved stigende biltæthed under forudsætning af en lineær sammenhæng mellem hastighed og biltæthed**

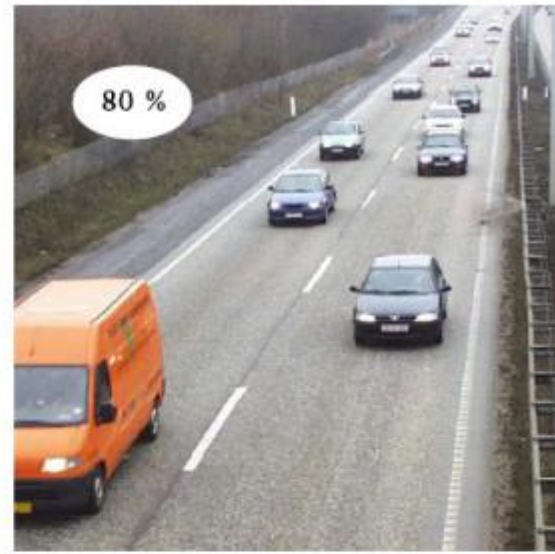




mio. DKK	Udbygning til motorvej	Udbygningsforslag til Grøn Trafik	Hovedforslag 1	Hovedforslag 2
<b>Anlægsomkostninger:</b>				
Anlægsomkostninger	-8.253	-3.955	-4.211	-5.803
Restværdi	375	180	191	264
Anlægsomkostninger, i alt	-7.878	-3.775	-4.019	-5.539
<b>Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:</b>				
	-981	-490	-588	-686
<b>Brugergevinster:</b>				
Tidsgvinster, vej	7.692	3.349	8.123	7.907
Kørselsomkostninger, vej	-699	44	-757	-702
Brugergevinster, i alt	6.993	3.392	7.366	7.205
<b>Gener i anlægsperioden:</b>				
	-124	0	0	0
<b>Eksterne omkostninger:</b>				
Uheld	722	278	625	634
Støj	237	426	223	223
Barriere-effekt	21	-16	5	9
Luftforurening	-4	-11	-9	-4
Klima (CO <sub>2</sub> )	-34	-10	-37	-30
Eksterne omkostninger, i alt	942	666	807	832
<b>Øvrige konsekvenser:</b>				
Afgiftskonsekvenser	1.003	167	1.031	929
Skatteforvridningstab	-1.378	-726	-614	-923
Øvrige konsekvenser, i alt	-375	-560	417	6
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-1.423	-766	3.982	1.817
Intern rente	5,3%	5,1%	9,6%	7,3%

Tabel 10.2: Beregning af nettonutidsværdi og intern rente beregnet med anlægsoverslagets middelværdi

**Kilde:** Vejdirektoratet: Ny højklasset vej i Frederikssundfingern Supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej - Sammenfattende rapport



**Figur 3. Trafik ved forskellige belastningsgrader**  
Kilde: Vejreglerne, Trafikarealer land, Kapacitet og serviceniveau og Vejdirektoratet

•På en stopfyldt 4-sporet motorvej (serviceniveau F) kan der kun være op til 3840 biler pr. time i hver retning.

•På en sådan fyldt motorvej er der kun op til 4500 personer pr. time i hver retning. Det samme antal personer kunne sidde i 91 busser eller 7 S-tog.

E



F



serviceniveauerne for en 4-sporet vej

**Adgang til parkering for parkering ved arbejdsplads, fordelt på arbejdskommunen, for lønmodtagere i 2011**

<b>Arbejdskommune</b>	<b>Adgang til parkering ved arbejdsplads</b>	<b>Procentfordeling</b>
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27
Aarhus, Aalborg og Odense	Normalt/altid plads	87
Aarhus, Aalborg og Odense	Sjældent/aldrig plads	13

*Kilde: Transportvaneundersøgelsen.*



# Transportveje 2013

Jyder Mod Overflødige Motorveje  
JMOM.dk



Kilde: Vejdirektoratet,  
Aftale mellem Regeringen og  
Venstre, DF, LA og Konservativ  
21.3.2013

## »Nu har vi veje nok«

Af [Birgitte Marfelt](#) | fredag 06.10.2006 kl. 00:45

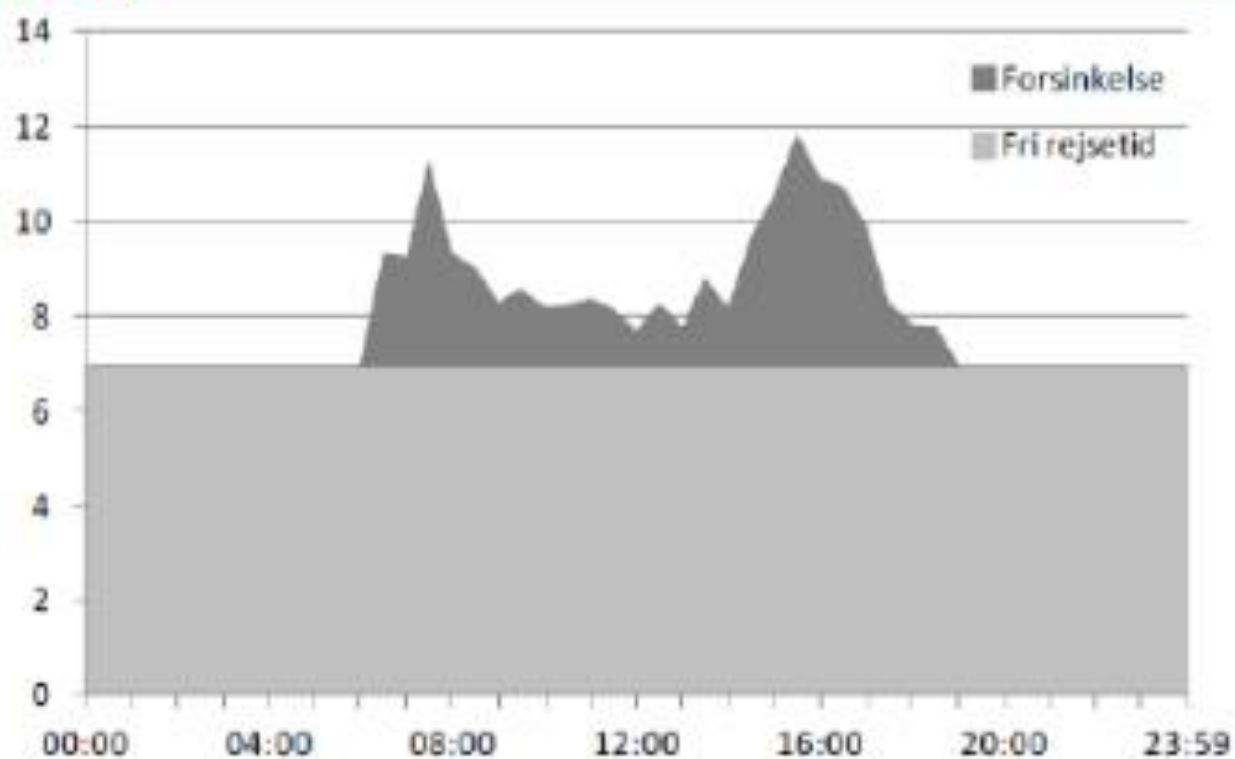


[Foto: Lars Bertelsen]

I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur.

»Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundevenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.

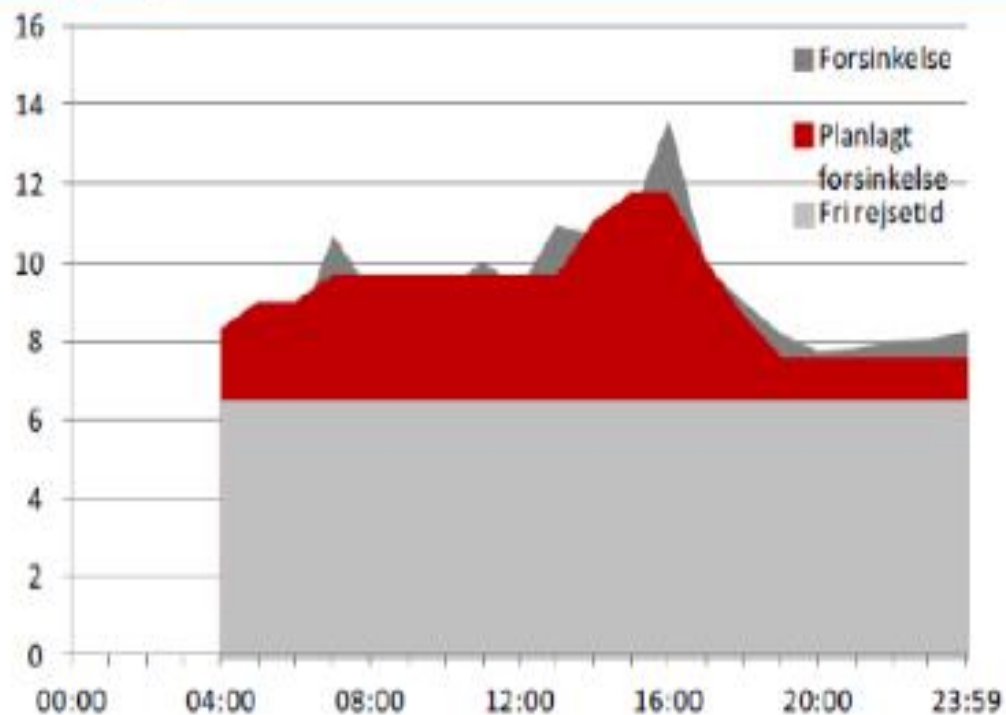
**Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**



Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

For buspassagerer taler man kun om forsinkelse når det er udover ”den planlagte forsinkelse”

**Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**



Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober – 31. december 2010



1. man ikke er den eneste passager i lufthavnen og i flyet
2. man ikke er den eneste patient hos lægen eller på hospitalet
3. man ikke er den eneste elev i skolen og på andre uddannelsesinstitutioner
4. man ikke er den eneste kunde i butikken

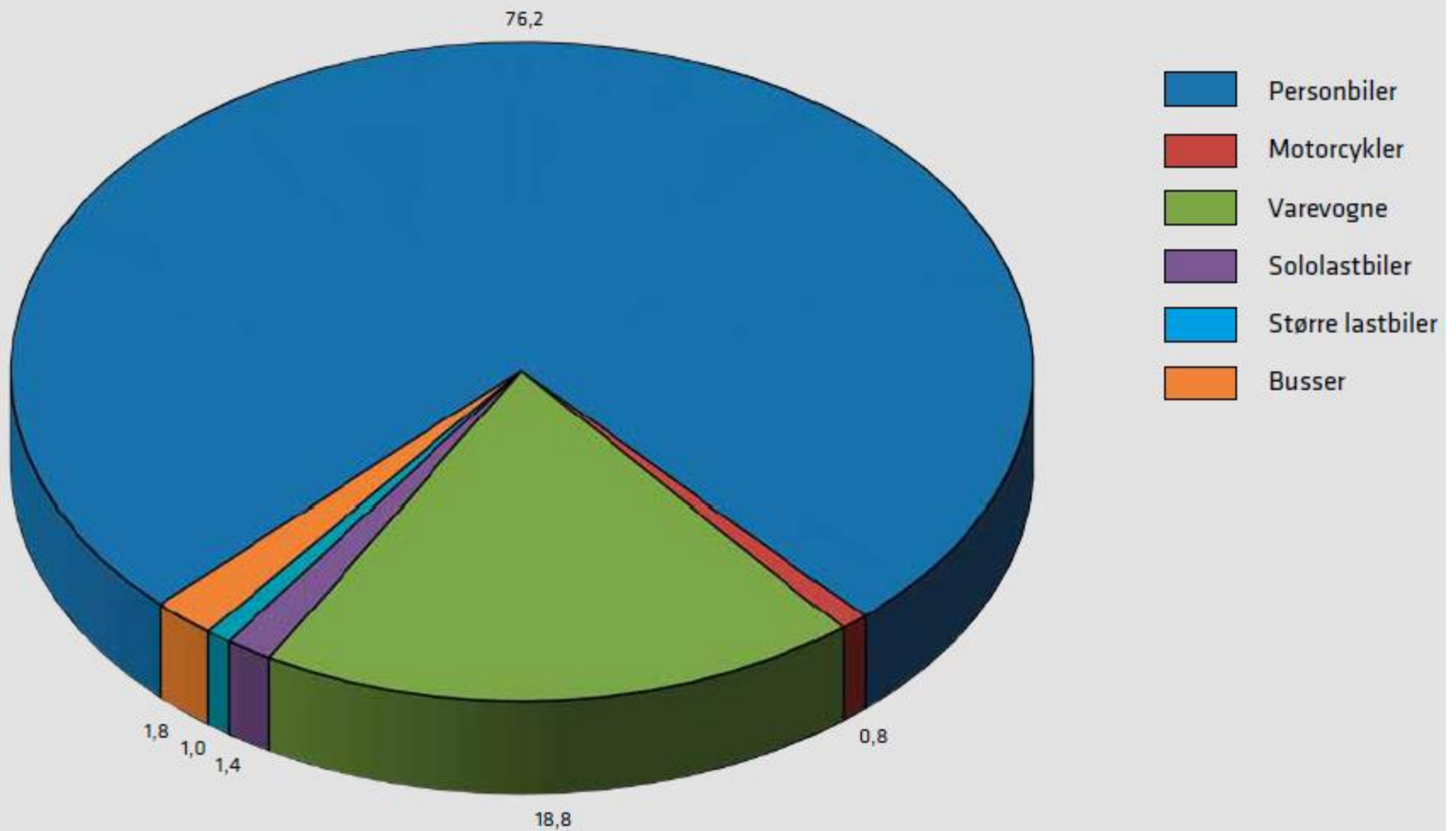
# TRAFIKSTRØMME I KØBENHAVN

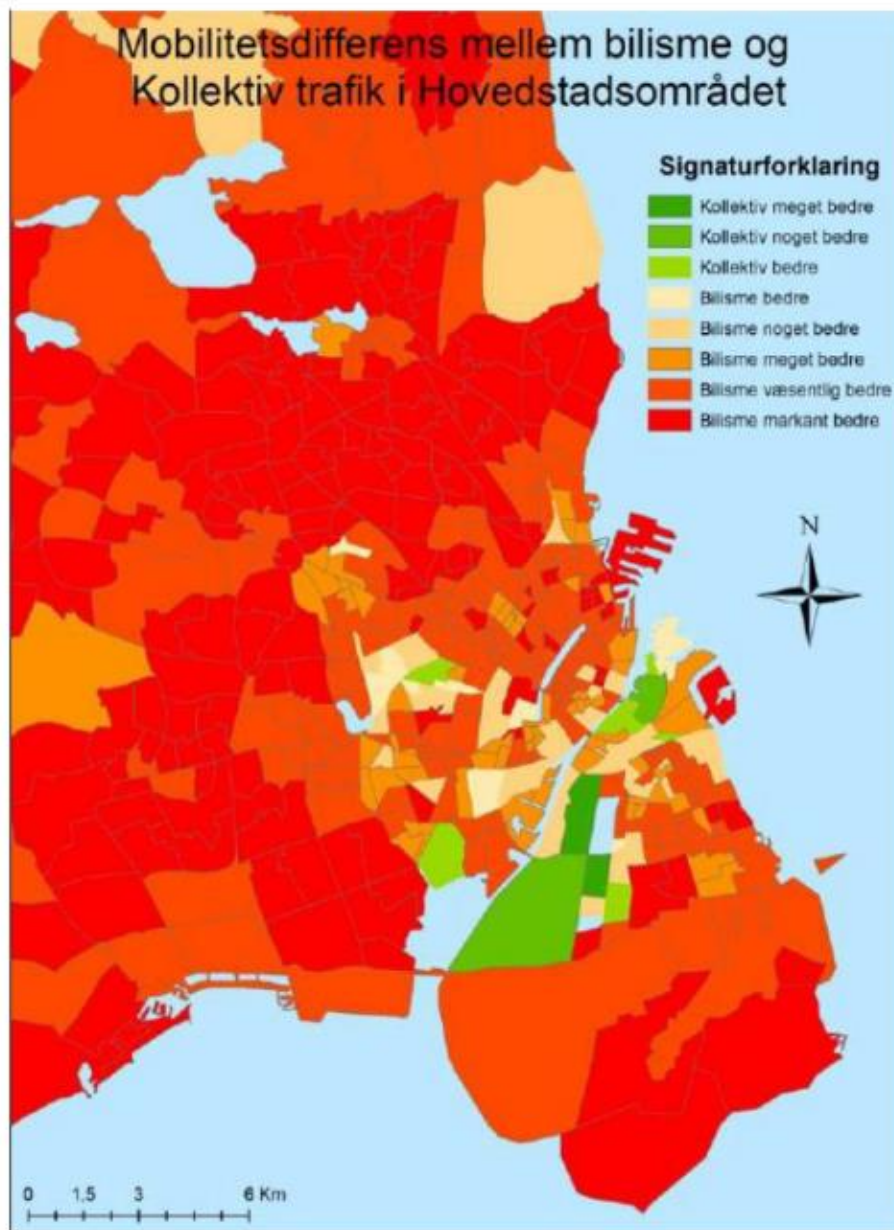
## - antal biler, årstdøgstrafik (data fra 2007)



# KØRETØJERNES FORDELING I PROCENT

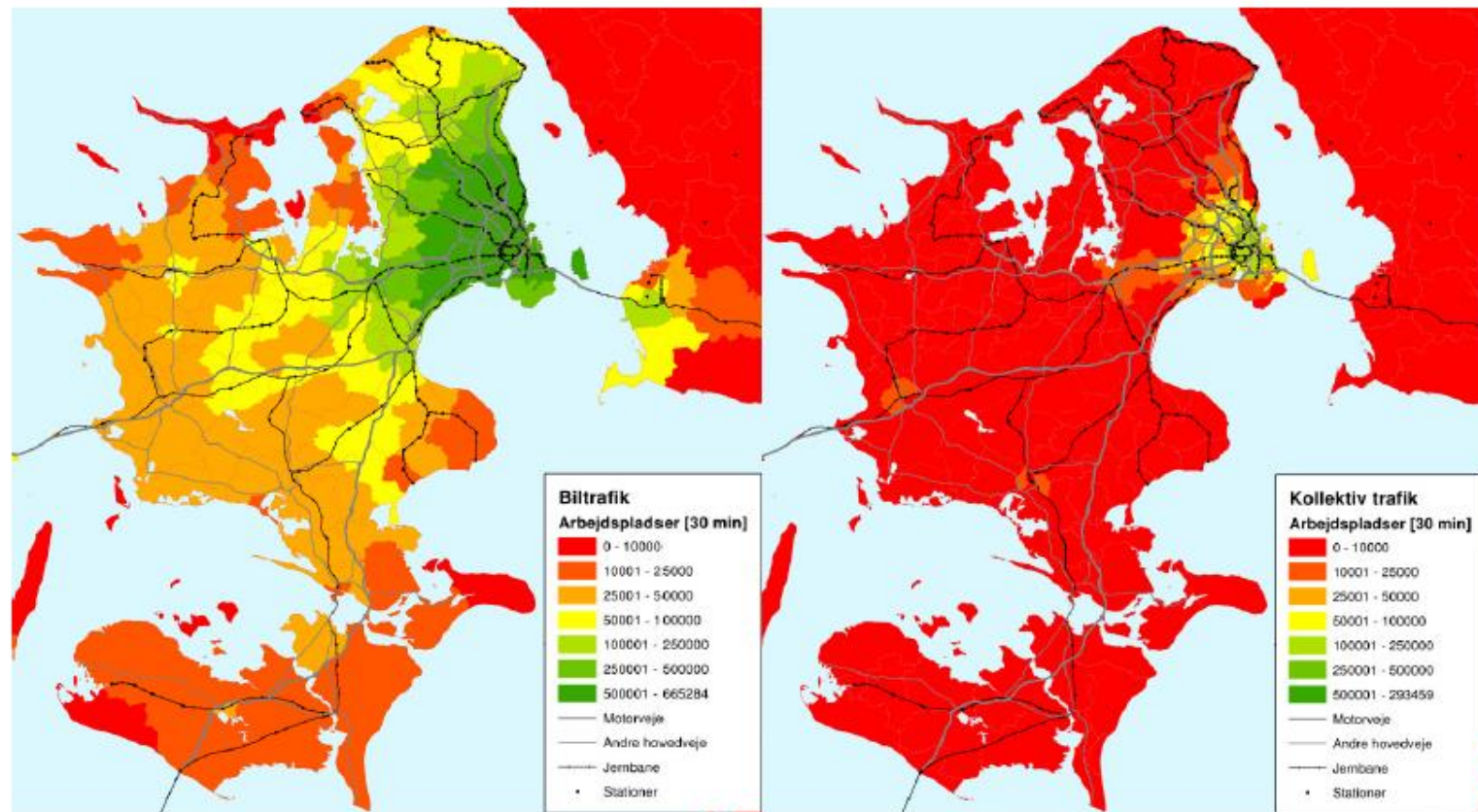
- en hverdag kl. 07-19 i 2012





Figur 3 Mobilitet for kollektiv trafik i forhold til bil (gennemsnitlig rejsetid for eksisterende personrejser).

# Hvor mange arbejdspladser kan nås fra forskellige områder på 1/2 time (samlet tilgængelighed)



Bil

Kollektiv



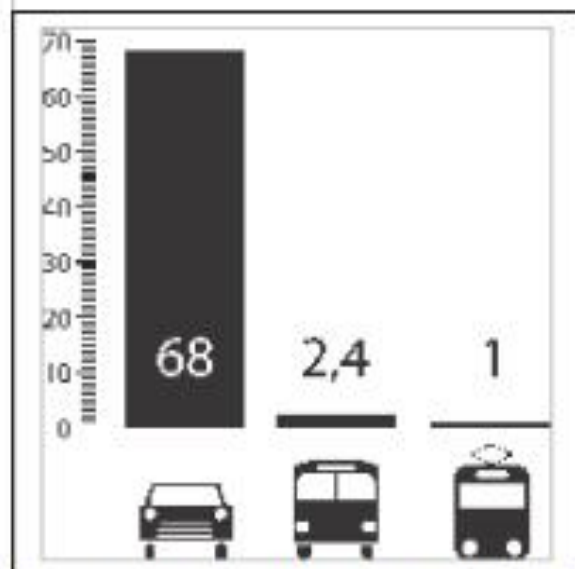
	Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen"	Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København	20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer:	Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlerne på disse veje i spidstimen mod København. Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog:
<b>Eksempler på indfaldsveje:</b>				
<b>Lyngbyvejen</b>	3108	3449	<b>690</b>	1 tog <b>eller</b> 16 busser
<b>Hareskovvejen</b>	1761	1954	<b>391</b>	1/2 tog <b>eller</b> 9 busser
<b>Strandvejen</b>	889	986	<b>198</b>	1/4 tog <b>eller</b> 5 busser
<b>Tuborgvej</b>	1569	1741	<b>349</b>	1/2 tog <b>eller</b> 8 busser
<b>Holbækmotorvejen</b>	1519	1686	<b>338</b>	1/2 tog <b>eller</b> 8 busser
<b>Frederikssundsvej</b>	748	830	<b>166</b>	1/4 tog <b>eller</b> 4 busser
<b>Jyllingevej</b>	853	946	<b>190</b>	1/4 tog <b>eller</b> 5 busser
<b>Slotsherrensvej</b>	647	718	<b>144</b>	1/4 tog <b>eller</b> 4 busser
<b>Roskildevej</b>	1158	1285	<b>257</b>	1/3 tog <b>eller</b> 8 busser
<b>Islevhusvej og Horsebakken</b>	514	570	<b>114</b>	1/6 tog <b>eller</b> 3 busser
<b>Mørkhøjvej</b>	381	422	<b>85</b>	1/9 tog <b>eller</b> 2 busser

Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.



Kilde: MOVIA

En person i bil bruger ca. 28 gange så megen vejplads til kørsel som en buspassager. Og 68 gange mere plads end en letbanepassager. Dertil kommer parkeringsareal på ca. 22 kvadratmeter pr. bil.



Kilde: WIEN's kommune. Arealforbrug til kørsel

*”Det skal bemærkes, at der i fremskrivningerne ikke er taget højde for, at kritisk trængsel på en strækning vil bevirke, at trafikanterne begynder at finde alternative ruter, eller helt undlader at foretage turen. Fremskrivningerne til 2030 forudsætter således fri kapacitet.”*

**Kilde:**

[http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/486/Ring4\\_Kapacitetsforbedringer.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/486/Ring4_Kapacitetsforbedringer.pdf)



Trafikken på vejstrækninger i 2025 er estimeret med udgangspunkt i vækstforudsætninger fra DTU-transport. På Det Store H regnes med en gennemsnitlige årlig vækst på ca. 2,2 % p.a. og på det øvrige statsvejnet på ca. 1,6 % p.a. Der er tale om en fremskrivning af trafikefterspørgslen, dvs. fremskrivningen beskriver, hvor meget trafik der vil kunne komme, hvis vejnetets kapacitet ikke udgjorde en begrænsning. Ved udarbejdelse af kortet er der taget højde for de større kapacitetsudvidelser (nye vejanlæg og udbygninger), som det pr. 2011 er besluttet at gennemføre.



De opgjorte tidsværdier udtrykt per køretøjstime fremgår af Tabel 5 nedenfor.

*Tabel 5      Tidsværdier for persontrafik i 2012, køretøjstimer (2012 priser)*

kr. per køretøjstime	Bolig-arbejde	Erhverv	Andet	Vægtet snit
<b><u>Bilister</u></b>				
Køretid	91	406	124	141
Forsinkelsestid	137	609	186	212

Da den opgjorte trængsel fortolkes som forsinkelsestid anvendes tidsværdierne for forsinkelse som udgangspunkt i beregningerne. Det betyder således, at der er anvendt en tidsværdi på 212 kr./køretøjstime for biler.

Nettonutidsværdi, år 2017 i prisniveau 2009 mio. DKK Hovedforslag til udbygning af Helsingørmotor- vejen mellem Isterød og Øverødvej	Basisoverslag	Ankerbudget	Samlet Anlægsbudget
<b>Anlægsomkostninger:</b>			
Anlægsomkostninger	-2.708,28	-2.979,03	-3.520,68
Restværdi	202,90	223,18	263,16
<b>Anlægsomkostninger, i alt</b>	<b>-2.505,38</b>	<b>-2.755,84</b>	<b>-3.256,92</b>
<b>Driftsomkostninger, vej, i alt</b>	<b>-26,22</b>	<b>-26,22</b>	<b>-26,22</b>
<b>Tidsgevinster, vej:</b>			
Personbiler	2.733,26	2.733,26	2.733,26
Varebiler	668,29	668,29	668,29
Lastbiler	150,61	150,61	150,61
<b>Tidsgevinster, i alt</b>	<b>3.552,16</b>	<b>3.552,16</b>	<b>3.552,16</b>
<b>Kørselsomkostninger, vej:</b>			
Personbiler	111,44	111,44	111,44
Varebiler	17,27	17,27	17,27
Lastbiler	-5,76	-5,76	-5,76
<b>Kørselsomkostninger, vej, i alt</b>	<b>-99,92</b>	<b>-99,92</b>	<b>-99,92</b>
<b>Gener i anlægsperioden:</b>	<b>-466,47</b>	<b>-466,47</b>	<b>-466,47</b>
<b>Eksterne omkostninger:</b>			
Uheld	17,95	17,95	17,95
Støj	59,99	59,99	59,99
Luftforurening	-1,90	-1,90	-1,90
Klima (CO <sub>2</sub> )	-8,67	-8,67	-8,67
<b>Eksterne omkostninger, i alt</b>	<b>67,37</b>	<b>67,37</b>	<b>67,37</b>
<b>Øvrige konsekvenser:</b>			
Afgiftskonsekvenser	197,78	197,78	197,78
Skatteforvicingstab	-365,55	-405,67	-485,91
<b>Øvrige konsekvenser, i alt</b>	<b>-167,78</b>	<b>-207,89</b>	<b>-288,13</b>
<b>I alt nettonutidsværdi (NNV)</b>	<b>353,76</b>	<b>63,18</b>	<b>-518,14</b>
<b>Intern rente</b>	<b>5,4%</b>	<b>5,1%</b>	<b>4,5%</b>
<b>Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>

Tabel 13.4: Hovedforslag til udbygning af Helsingørmotorvejen. Nettonutidsværdi, intern rente og nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone, opgjort for henholdsvis basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftstakstør 35 %. Prisniveau 2009 og vejindeks 1/0,1.

*Tabel 2 Tidsværdier for persontrafik i 2012, persontimer (2012 priser)*

kr. per persontime	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
<b><u>Bilister</u></b>				
Køretid	82	346	82	101
Forsinkelsestid	123	519	123	152

Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser vers 1.3 jul10.xls

Anm.: Tidsværdier er fremskrevet med prisudvikling og udvikling i BNP til 2012 priser i år 2012.

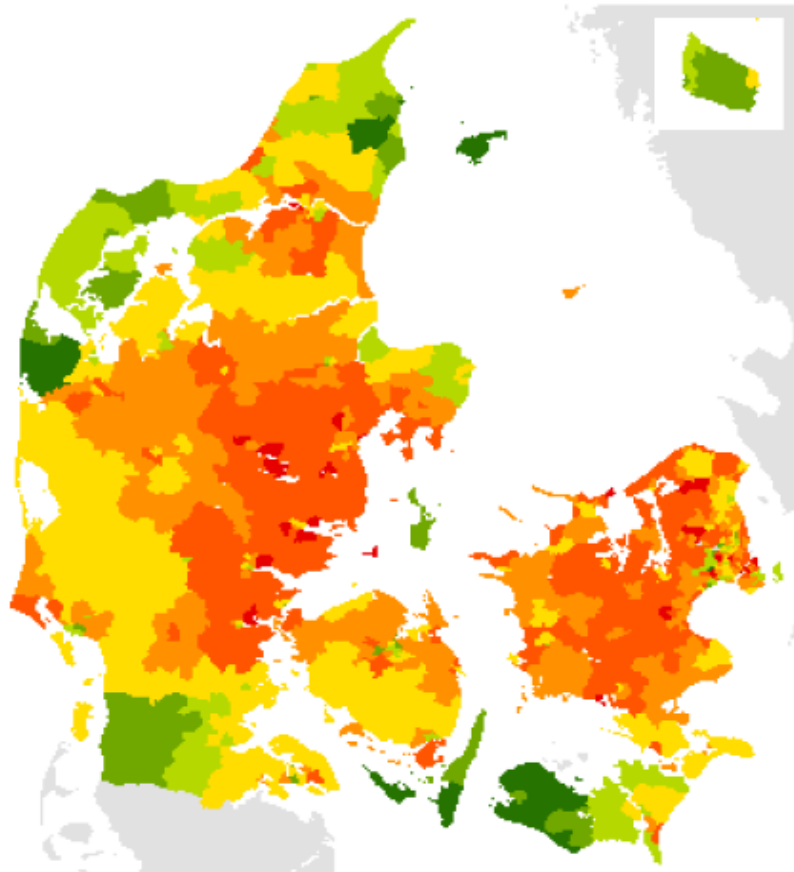
Priserne er udtrykt i markedspriser.

Tidsværdierne gælder alle på 18 år eller derover. For børn og unge under 18 år anvendes den halve tidsværdi.

Figur 1 Befolkningsvækst historisk (1995-2010) og i fremskrivning (2010-2030)

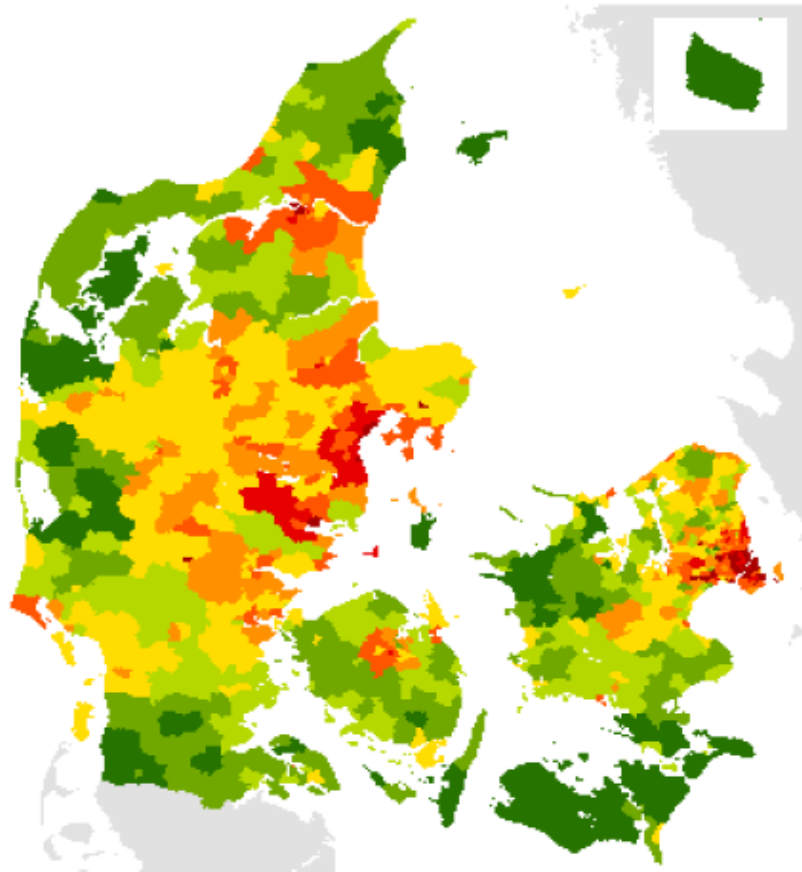
Befolkningsvækst fra 1995 til 2010

pct.



Befolkningsvækst fra 2010 til 2030

pct.



Kilde: Statistikbanken, FOLK1 og FRKM113 samt Danmarks Statistiks forskerordning

Note: Bemærk, at væksten for den historiske periode dækker 15 år, mens fremskrivningen dækker 20 år.

**Tak fordi du  
lod bilen stå.**

**Så er den benzin  
sparet.**

Handelsministeriets Energi-Spareudvalg

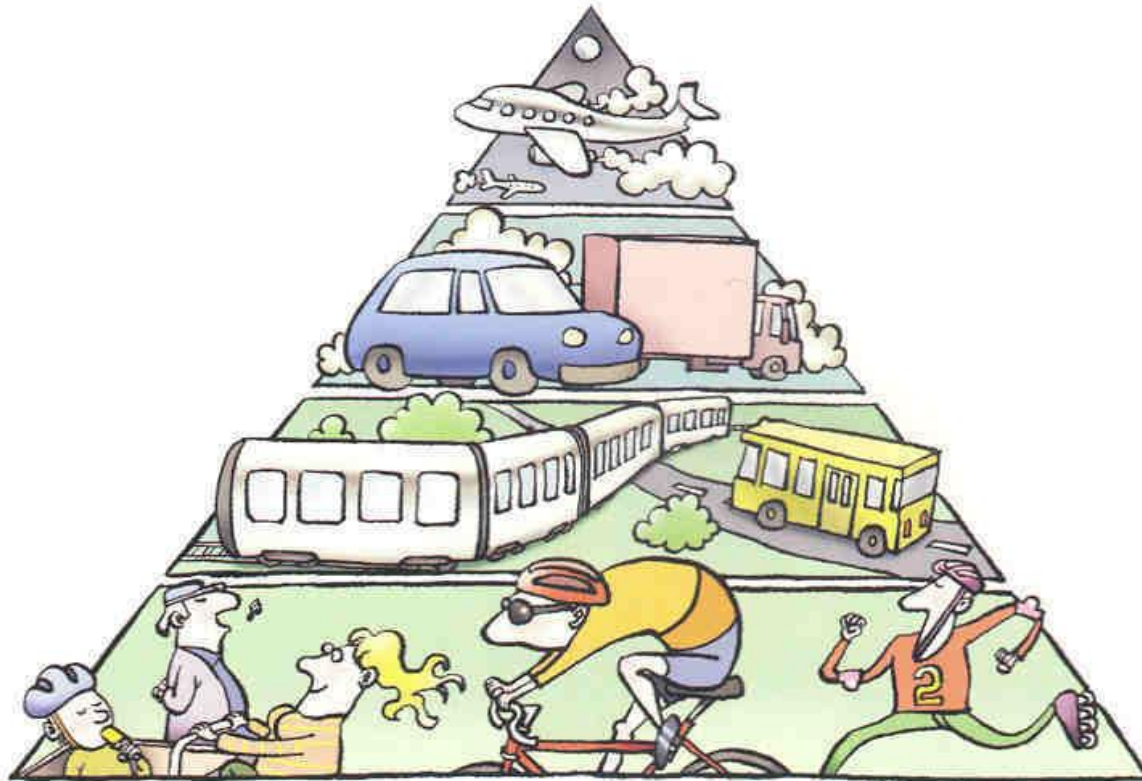


**Spar på  
energien**



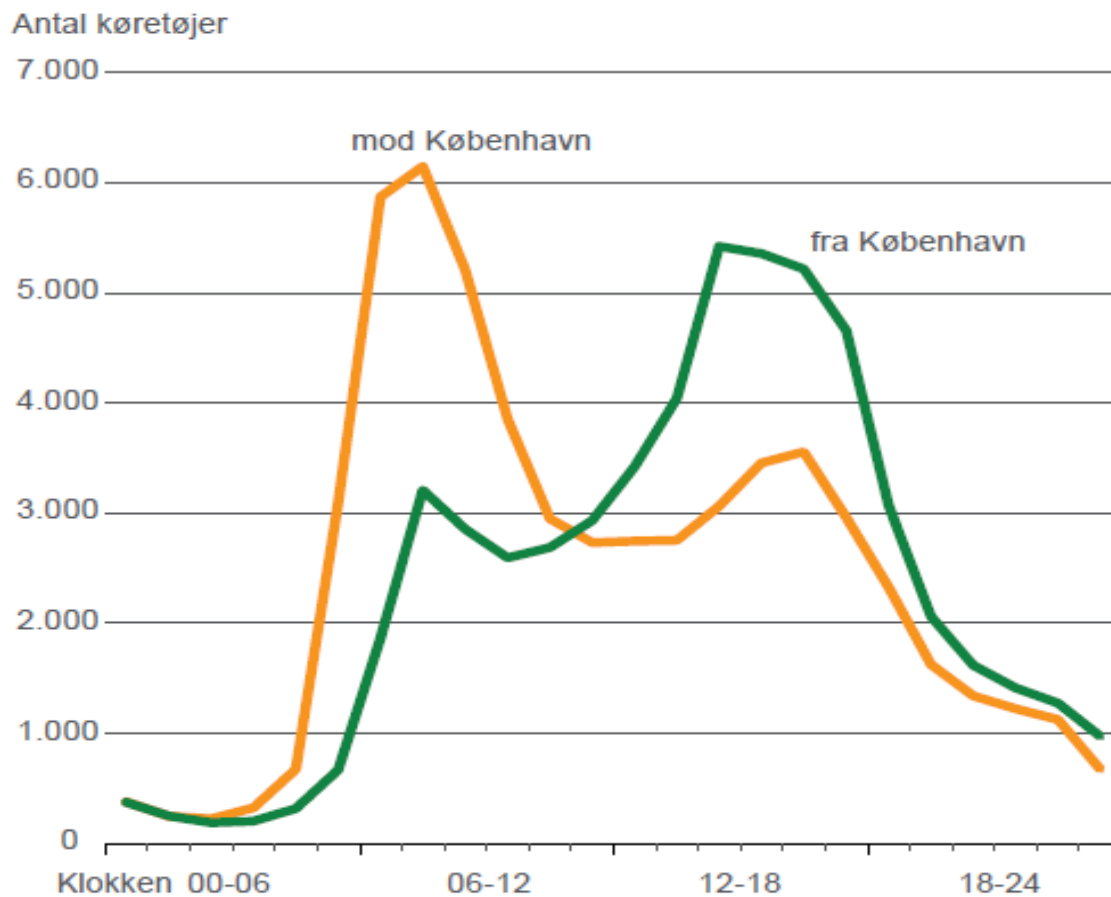
# Transportpyramiden

angivet.



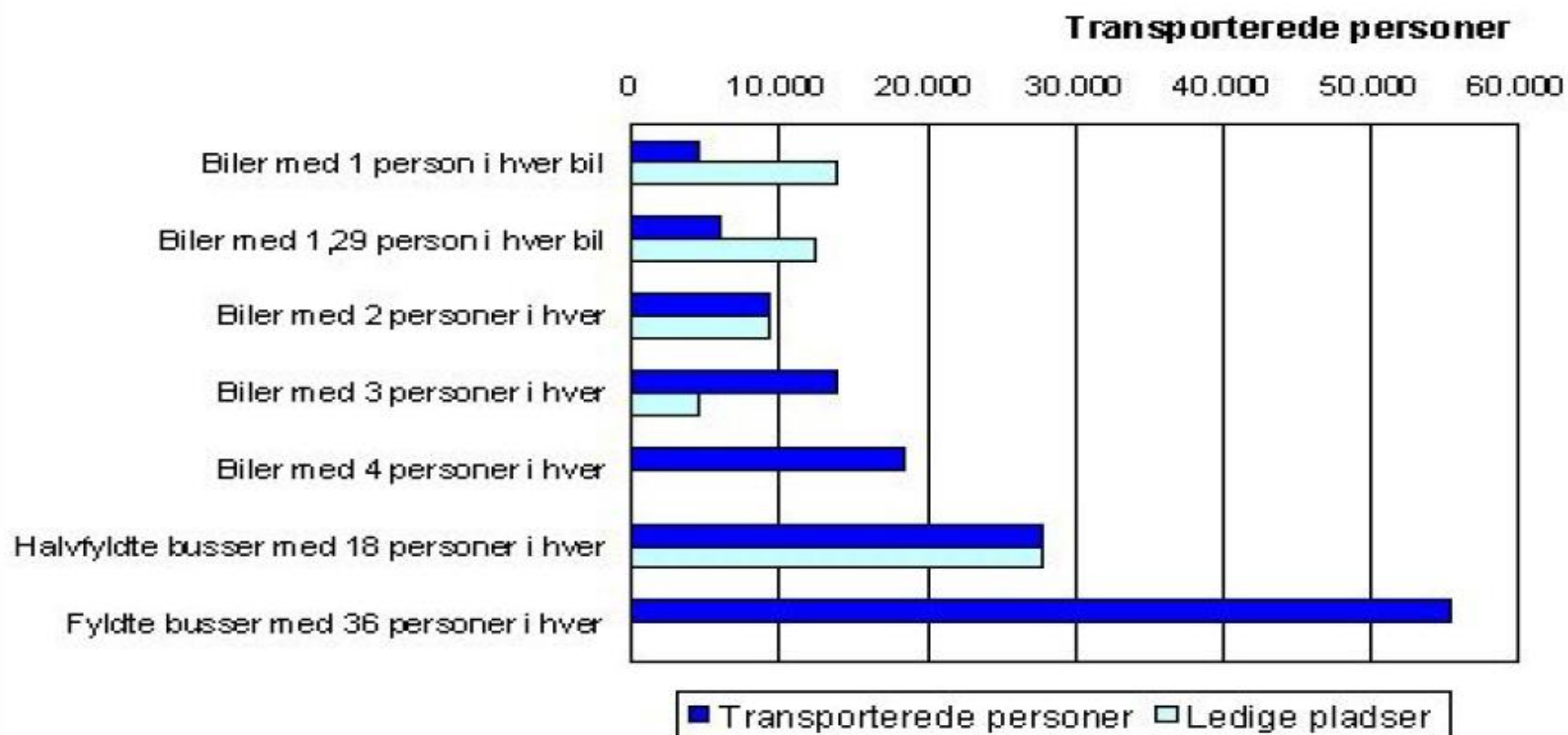
FIGUR 1.5

TIMEFORDELING FOR HVERDAGSTRAFIK 2011 PÅ KØGE BUGT  
MOTORVEJEN SYD FOR AFKØRSEL 28, GREVE





## Holbæk-motorvejens time-kapacitet ved forskellige transportmidler



**Tabel 6 Nationalt transportarbejde for vejtransport (mio personkm per hverdag)**

	2010	2020	2030	Ændring 2010-2020	Ændring 2020-2030
Basisfremskrivning	163,1	172,4	175,8	5,7%	2,0%
Højere BNP	163,1	173,6	177,8	6,4%	2,5%
Fastholdt lokalisering af befolkning	163,1	177,1	185,0	8,6%	4,4%
Lavere kørselsomkostninger	163,1	-	178,8	9,6%	
Uden udbygning af infrastrukturen	163,1	169,5	172,6	3,9%	1,8%
Uden trængsel	178,6	189,9	195,6	6,3%	3,0%

*Note: Vejtransporten i 2010 uden trængsel er højere end observeret i 2010, fordi der allerede findes trængsel på vejnettet i 2010.*

[http://www.trafikdage.dk/papers\\_2014/217\\_CamillaRiffBrems.pdf](http://www.trafikdage.dk/papers_2014/217_CamillaRiffBrems.pdf)



# PROJEKT TRÆNGSEL

RESUMÉ

August 2004



Car sharing. Are you doing your bit?

**Every day there are ten million empty seats on the road.**