

## Øget bilbeskatning indfrier ikke regeringens miljømål

*Den danske registreringsafgift er den højeste i den vestlige verden og indebærer allerede en meget kraftig tilskyndelse til at køre langt på literen. Trods dette fremgår det af regeringsgrundlaget, at regeringen vil gennemføre en "provenuneutral reform" af bilafgifterne for at opnå et "markant" bidrag til klimamålsætningerne om mindre CO<sub>2</sub>-udslip. Reformen skal desuden gøre det "billigere at købe en energirigtig bil".*

*Notatet præsenterer beregninger på en model udviklet af CEPOS af det danske bilmarked. Det ser på, hvilke håndtag regeringen har til rådighed for at opfylde de tre målsætninger i regeringsgrundlaget. Desuden er der regnet på tre forskellige "reformpakker", hvor en variation af de forskellige mulige håndtag indgår. Analysens beregninger viser, at de tre målsætninger ikke kan opnås samtidig. Selv en relativ beskedent reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen vil enten medføre et provenutab eller gøre energirigtige biler væsentligt dyrere. Den mest "grønne" pakke nedbringer f.eks. CO<sub>2</sub>-udledningen fra personbiler med 2 pct., men vil samtidig gøre en energirigtig bil knap 12.000 kr. dyrere.*

*Både CO<sub>2</sub>-udledningen fra personbiler og de øvrige afgifter på biler (benzin- og dieselaftgifter og grøn ejerafgift) er hårdt belastede, hvilket betyder, at det ikke er muligt at forhøje dem, uden at det enten vil resultere i et provenutab til staten, øget CO<sub>2</sub>-udledning eller et svækket incitament til at købe energieffektive biler. Den samfundsøkonomisk mest effektive måde at beskattes personbiler på vil være at indføre kørselsafgifter. Det er imidlertid ikke teknologisk muligt endnu og vil ikke nødvendigvis reducere CO<sub>2</sub>-udslippet.*

*Det må forudses, at regeringen derfor må opgive en ambitiøs reform af bilafgifterne, ligesom den tidligere har måttet opgive regeringsgrundlagets målsætninger om kørselsafgifter på lastbiler og betalingsring i Hovedstaden.*

*Det er dog heller ikke hensigtsmæssigt at skærpe CO<sub>2</sub>-incitamentet i beskatningen af personbiler yderligere. Det er i princippet muligt at fjerne CO<sub>2</sub>-udledning fra industrien svarende til hele udslippet fra personbiler i Danmark for en samfundsøkonomisk omkostning på under ½ mia.kr. - eller omkring 1 pct., hvad personbiler betaler i afgifter allerede.*

### **Regeringsgrundlaget**

Regeringen vil ifølge regeringsgrundlaget "Et Danmark, der står sammen" fra oktober 2011 "fremsætte forslag til en provenuneutral reform af afgifterne på personbiler". Det skal være "billigere at købe en energirigtig bil". Det er "nødvendigt at lavere CO<sub>2</sub>-udslip fra sektoren bidrager markant til at nå klimamålsætningerne". "Et centralt virkemiddel er at sikre, at der købes biler, der forurener mindre"<sup>1</sup>. Af andre virkemidler peges bl.a. på indførelse af kørselsafgift på lastbiler og af en betalingsring i Hovedstadsområdet, der imidlertid begge er blevet opgivet.

CEPOS har udviklet en model af det danske bilmarked, jf. boksen. Modellen gør det muligt at beregne konsekvenserne af ændringer i registreringsafgiften på personbiler. Modellen er blevet

---

1. Regeringsgrundlaget "Et Danmark der står sammen" (2011) p. 29-30.

anvendt til at beregne effekterne af reformer med de virkninger, som ønskes i regeringsgrundlaget.

### Registreringsafgiften giver allerede stort incitament til mindre CO<sub>2</sub>-udledning

Udfordringen for regeringens målsætning er, at afgifterne på personbiler allerede i dag straffer CO<sub>2</sub>-udledning meget hårdt og væsentligt hårdere end udledningerne ved andre former for energiforbrug. CO<sub>2</sub>-udledning fra personbiler beskattes på tre niveauer<sup>2</sup>:

- CO<sub>2</sub>-afgift (og andre afgifter) på benzin og diesel.
- De halvårlige ejerafgifter (inkl. udligningsafgiften på dieslbiler), som er udmålt efter udledning af CO<sub>2</sub> (skaleret efter hvor mange km, bilen er udmålt til at køre pr liter).
- Registreringsafgiften, der indebærer nedslag eller tillæg afhængig af, hvor langt bilen er udmålt til at køre pr liter.

Der er desuden afgifter, som ikke varierer med energiforbrug og -effektivitet. På den anden side er der også eksterne omkostninger ved kørsel udover CO<sub>2</sub>-udledning. Ikke desto mindre er den samlede beskatning væsentligt højere end de omkostninger, bilisterne påfører andre. Som det fremgår af Tabel 1, varierer skønnet for de eksterne omkostninger en del; Det Økonomiske Rådssekretariat opgør dem til mellem 30 og 40 øre per kilometer, mens DTU (som anvendes ved officielle trafikøkonomiske konsekvensberegninger) opgør dem til 60-70 øre.

I begge opgørelser er de eksterne omkostninger forbundet med CO<sub>2</sub>-udledning en beskedent del (hhv. 5 og 1 øre/km).

Som det ligeledes fremgår, ligger de samlede afgifter for benzin- og dieslbiler med 89-100 øre/km klart over selv de højeste skøn for eksterne omkostninger for benzin og dieslbiler, mens beskatningen af elbiler er lavere end de eksterne omkostninger. Mere end halvdelen af den samlede afgift på traditionelle biler kan være overbeskatning.

Tabel 1. Estimationer af eksterne kørselsomkostninger og beskatning af personbiler, kr/km.			
	<i>Benzinbiler</i>	<i>Dieslbiler</i>	<i>El-biler</i>
<b>DTU</b>			
Eksterne omkostninger	0,67	0,70	0,63
- heraf CO <sub>2</sub> -udledning	0,01	0,01	0,01
<b>DØRS</b>			
Eksterne omkostninger	0,37	0,37	0,31
- heraf CO <sub>2</sub> -udledning	0,05	0,05	
<b>Samlet afgift (DØRS)</b>	0,89	1,00	0,10 - 0,19
<b>Overbeskatning</b>	0,22 - 0,52	0,30 - 0,63	÷0,12 - ÷0,53

Kilde: Danmarks Tekniske Universitet, De Økonomiske Råds sekretariat, egne beregninger

### Regeringens mål er uforenelige

De høje afgifter på personbiler i Danmark giver et så kraftigt forvriddningstab, at det er svært at opnå øget provenu ved at forhøje afgifterne yderligere. Ifølge Skatteministeriet<sup>3</sup> vil en nedsættelse af afgifterne på brændstoffer til biler og registreringsafgiften tværtimod være

2. Hertil kommer obligatorisk iblanding af biobrændstof og EU's bødesystem for producenter med højt CO<sub>2</sub>-udslip. Det er formelt ikke en del af skattesystemet, men øger bilisternes omkostning på samme måde

3. [SAU 2012-13AIm.del endeligt svar på spørgsmål 231](#)

omtrent selvfinansierende<sup>4</sup>. Det svarer til resultaterne af beregningerne på CEPOS' model af bilmarkedet.

Det er først og fremmest de direkte og indirekte afgifter på større biler og afgifterne på ekstra kørsel og CO<sub>2</sub>-udledning, som er vanskelige at øge, uden statskassen mister indtægter.

De afgifter, det er muligt at forhøje, uden at provenuet falder, rammer de mindre og energieffektive biler forholdsvist hårdt.

Det betyder, at det ikke er muligt at gennemføre en reform, som på samme tid:

- er provenuneutral
- reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen markant
- gør de mindre, energieffektive biler billigere.

Det viser en gennemgang af de håndtag, regeringen har til rådighed i registreringsafgiften. I Tabel 2 er angivet de fire typer af stilleskruer, der findes, og effekten af udvalgte justeringer:

#### 1. Forøgelse af tillæg og fradrag vedr. energieffektivitet

Der ydes i dag et fradrag i registreringsafgiften på 4000 kr. for hver kilometer, en benzinbil kører mere end 16 km/l. Kører den mindre, er der derimod et tillæg på 1000 kr. (over 90 pct. af nye biler får fradrag). For dieslbiler er reglerne de samme bortset fra, at grænsen er 17,5 km/l. I Tabel 2 ses, at en forøgelse af fradraget og tillægget på 25 pct. til henholdsvis 5000 kr. og 1250 kr. vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen en anelse (0,2 pct.) og prisen på en energieffektiv bil. Til gengæld medfører ændringerne et provenutab på over 600 mio. kr. (2013-niveau).

Når fradraget/tillægget ikke har større effekt på CO<sub>2</sub>-udledningen, skyldes det, at nok tilskynder det til højere energieffektivitet, men rammer ikke kørsel, når bilen først er anskaffet. Derfor er det mindre målrettet end f.eks. afgifter på benzin og diesel, som er helt proportionale med CO<sub>2</sub>-udledningen.

Lavere afgifter på energieffektive biler medfører altså mindre CO<sub>2</sub>-udledning per kilometer, men billigere små biler betyder også flere biler. F.eks. vil nogle familier vælge at købe to små biler frem for en stor. Ligesom nogle familier, der ikke har bil i dag, vil vælge at anskaffe sig én<sup>5</sup>.

Tabel 2. Eksempler på stilleskruer i registreringsafgiften\*

	Tillæg/fradrag for km/l øges 25 pct.	Højeste afgiftssats øges fra 180 til 190 pct.	Laveste afgiftssats øges fra 105 til 110 pct.	Sikkerheds- fradragene øges 1000 kr.
Provenu efter adfærd (mio. kr.)**	-604	-237	198	-94
CO <sub>2</sub> -udledning (pct.)	-0,2	-0,3	-0,4	0,2
Afgiftsændring, energieffektiv bil (kr.)***	-3.858	0	3.692	-1.050
Memo: Provenu før adfærd	-544	288	672	-306

Kilde: Egne beregninger på CEPOS' model af bilmarkedet

\*) Beregnet i 2013-priser og efter 2013-regler, som er stort set uændret i 2014. \*\*) Inkl. ejerafgifter, brændstofsafgifter, moms og afgifter i øvrigt samt effekt af ændret arbejdsudbud. \*\*\*) Beregnet som et gennemsnit af en diesel- og benzinbil til 90.000 kr. før afgift. Ændringerne er eksklusive eventuelle ændringer i "danskerrabat"

4. Selvfinansieringsgraden afhænger af, hvilke satser og beløb der ændres. Den højeste registreringsafgiftssats på 180 pct. er mere end selvfinansierende at nedsætte, jf. nedenfor.

5. I øvrigt er fradraget udmålt, så præmien for lavere CO<sub>2</sub>-udslip vokser uforholdsmæssigt kraftigt, når energieffektiviteten stiger. I takt med generelt stigende energieffektivitet, vil det gradvist udhule provenuet fra registreringsafgiften.

### *Forhøjelse af den højeste registreringsafgiftssats*

Registreringsafgiften er 180 pct. af den del af værdien, som overstiger 80.500 kr. af bilprisen (efter sikkerhedsfradrag mv.) inkl. moms og før afgift. Det er en meget høj marginalsat (den effektive afgift er endda højere, fordi km/l-fradrag/tillæg i praksis i høj grad afhænger af prisen). En forhøjelse af den højeste sats til 190 pct. vil nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen med 0,3 pct. Den vil samtidig ikke øge prisen på en mindre, energieffektiv bil.

Til gengæld vil afgiftsforhøjelsen resultere i et provenutab på over 200 mio.kr. efter adfærd. Det skyldes, at der vil blive solgt færre større biler og flere små, som i sig selv har en lavere afgift. Samtidig falder de afledte afgiftsindtægter fra brændstofafgifter, ejerafgifter og andre afgifter (herunder tinglysningsafgift). Desuden indebærer højere gennemsnitsafgift en negativ effekt på arbejdsudbuddet og de afledte indtægter fra indkomstskat, moms osv.

En forhøjelse af den højeste sats vil desuden øge presset fra spekulation mod afgiften - spændende fra legal omgåelse som eftermontering af udstyr til decideret snyd.

En mindre del af afgiftsforhøjelsen vil dog ramme bilproducenterne, så den såkaldte "danskerrabat" på bilpriserne før afgift vil stige<sup>6</sup>.

### *2. Forhøjelse af den lave registreringsafgiftssats*

Værdien af bilen op til 80.500 kr. (efter fradrag, og inkl. moms) beskattes med 105 pct. Det kan øges til 110 pct. Det vil både få CO<sub>2</sub>-udslippet til at falde noget (0,4 pct.) og give et mindre ekstraprovenu efter adfærd på knap 200 mio.kr. (adfærdsvirkningerne er dog fortsat relativt store, idet provenuet før adfærd stiger med knap 700 mio.kr.).

Til gengæld medfører ændringen en stigning i prisen på en mindre, energi-effektiv bil på ca. 3700 kr. De billige biler stiger forholds-mæssigt mest, hvilket isoleret set får folk til at købe lidt mindre energieffektive biler. Men nettoeffekten på CO<sub>2</sub>-udledningen er altså en reduktion, fordi der samlet bliver købt færre biler.

### *3. Forhøjelse af sikkerhedsfradrag*

Der ydes forskellige fradrag i grundlaget for registreringsafgiften, hvis bilen lever op til bestemte sikkerhedskrav (bremsesystemer, selealarm, radio, NCAP-stjerner etc.). I praksis lever de fleste nye biler op til næsten alle kravene, og fradragene fungerer i vid udstrækning som et bundfradrag, der øger progressionen i bilbeskatningen<sup>7</sup>. Øges sikkerhedsfradragene med 1000 kr. (for alle biler), vil det reducere prisen for en energieffektiv bil med 1.000 kr.

Øgede fradrag vil dog netto medføre et mindreprovenu på næsten 100 mio.kr., selv om det øger bilsalget og arbejdsudbuddet. Disse effekter er ikke stærke nok til at ophæve virkningerne af lavere indtægt fra registreringsafgift. Det øgede bilsalg vil samtidig medføre lidt større CO<sub>2</sub>-udslip (0,2 pct.).

Ved siden af håndtagene i registreringsafgiften råder regeringen som nævnt også over andre afgifter på personbiler:

### *4. Afgifterne på benzin og diesel.*

Afgifterne på benzin og diesel er den mest direkte måde at beskatte CO<sub>2</sub>-udledning på, fordi der er en direkte sammenhæng mellem brændstofforbrug og udledning af CO<sub>2</sub>. De danske afgifter på brændstoffer er imidlertid fastlagt så højt som overhovedet muligt, uden at provenuet begynder at falde på grund af ekstra grænsehandel. Højere afgifter på benzin og diesel vil således godt kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen (i hvert fald fra Danmark, idet en del vil blive flyttet til nabolandene via grænsehandel), men provenuet vil falde. Samtidig bliver det dyrere at køre, og

6. Danskerrabatten afhænger af den marginale værdiafgift.

7. Dog ikke helt systematisk, idet fradraget har højere skatteværdi for en større bil med beskatning over progressionsknækket

hvis de små biler skal holdes skadesløse gennem lavere registreringsafgift, mister staten yderligere provenu.

### 5. Højere ejerafgifter

De halvårslige ejerafgifter på benzin- og dieslbiler er udmålt, så de er proportionale med CO<sub>2</sub>-udledningen per kilometer, altså energieffektiviteten. Tilskyndelsen til at købe en energieffektiv bil kan således øges. Men grundlæggende virker ejerafgiften på samme måde som fradragene/tillæggene for km/l i ejerafgiften. Det betyder, at de heller ikke kan leve op til alle tre krav om provenuneutralitet, markant mindre CO<sub>2</sub>-udledning og billigere energieffektive biler på samme tid.

### Målene kan heller ikke nås ved en "pakke" af justeringer

Ingen af de mulige håndtag kan enkeltvist realisere alle regeringens mål. Det er ifølge modelberegningerne heller ikke muligt at sammensætte en pakke af justeringer, som realiserer målene.

Det er illustreret i Tabel 3. Her præsenteres nogle forskellige pakker.

Tabel 3. Tre reformpakker af bilafgifterne*			
	<i>Pakke 1: Laveste sats 110 pct.+ km/l-fradrag/tillæg øges 25 pct.</i>	<i>Pakke 2: Laveste sats 120 pct.+ km/l-fradrag/tillæg øges 25 pct.</i>	<i>Pakke 3: Laveste sats 121 pct. + Højeste sats 205 pct.</i>
Provenu efter adfærd (mio. kr.)**	-394	-7	-22
CO <sub>2</sub> -udledning (pct.)	-0,6	-1,6	-2,1
Afgiftsændring, energieffektiv bil (kr.)***	-166	7.217	11.813
<i>Memo: Provenu før adfærd</i>	<i>128</i>	<i>1.471</i>	<i>2.868</i>

Kilde: Egne beregninger på CEPOS' model af bilmarkedet

\*) Beregnet i 2013-priser og efter 2013-regler, som er stort set uændret i 2014. \*\*) Inkl. ejerafgifter, brændstofsafgifter, moms og afgifter i øvrigt samt effekt af ændret arbejdsudbud. \*\*\*) Beregnet som et gennemsnit af en diesel- og benzinbil til 90.000 kr. før afgift. Ændringerne er eksklusive eventuelle ændringer i "danskerrabat"

Alle pakker indebærer lavere CO<sub>2</sub>-udledning, omend omfanget er begrænset (reduktionerne er på ½-2 pct.). Der er altså ikke tale om en markant reduktion.

Pakke 1 indebærer, at den mindre, energieffektive bil ikke stiger i afgift, mens afgiften stiger 7-12.000 kr. i pakke 2 og 3. Pakke 1 indebærer imidlertid et provenutab på knap 400 mio.kr.

Der kan naturligvis sættes andre pakker sammen, men ingen der lever op til regeringsgrundlagets målsætninger. Det kan dog inden for usikkerheden i modellen ikke afvises, at der findes en pakke, som lige nøjagtig sikrer provenuneutralitet og et svagt fald i prisen på mindre, energieffektive biler, men det er urealistisk at opnå en markant reduktion i CO<sub>2</sub>-udslippet, medmindre der gives køb på en af de andre målsætninger.

### Kørselsafgifter kun en teoretisk mulighed

Indførelse af kørselsafgifter ville i princippet kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen uden samme virkninger på bilpriser og statens indtægter. Det skyldes, at de kan målrettes CO<sub>2</sub> i højere grad end ejer- og registreringsafgift og ikke medfører samme grænsehandelsproblemer som brændstofsafgifter. Det er dog langt fra sikkert, at en reform med mere provenu fra

kørselsudgifter og mindre fra registreringsafgift overhovedet vil reducere CO<sub>2</sub>-udslippet<sup>8</sup>. Kørselsafgifter, der reducerer trængselsproblemerne, vil øge vejnettets kapacitet og dermed kunne øge den samlede trafik.

Der findes imidlertid intet kørselsafgiftssystem, der er økonomisk og teknologisk parat til at kunne sættes i værk foreløbig, og slet ikke inden for den nuværende valgperiode.

Det har været foreslået i stedet at indføre en foreløbig kørselsafgift baseret på simpel kilometermåler-aflæsning. Det vil imidlertid kræve betydelige administrative ressourcer at kontrollere, at der blev aflæst. Bl.a. skal det sikres, at samtlige indgangsværdier er korrekte. Samtidig er det muligt at snyde med kilometermålerne. Og endelig risikerer man at få et system, hvor bilisterne skal betale for kørsel i udlandet.

### Bedre og billigere måder at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet

Det er ikke hensigtsmæssigt at bruge bilafgifterne til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet yderligere med. Det skyldes, at netop personbilernes CO<sub>2</sub>-udledning er den hårdest beskattede overhovedet. Det kan illustreres ved, at såfremt personbilerne - ligesom fly - blev en del af kvotesektoren, ville det koste bilisterne under 0,4 mia. kr. at købe de nødvendige CO<sub>2</sub>-kvoter (ved den pris, regeringen forventer frem mod 2020). Det er ca. 1 pct. af, hvad bilisterne betaler i afgifter i dag.

Sagt på en anden måde ville det være muligt at fjerne et CO<sub>2</sub>-udslip fra industrien mv. svarende til *hele* udslippet fra danske personbiler for under ½ mia.kr. ved at købe og destruere CO<sub>2</sub>-kvoter. CO<sub>2</sub>-reduktionen fra de tre afgiftspakker ovenfor på ½-2 pct. ville kunne opnås ved at destruere CO<sub>2</sub>-kvoter for under 10 mio. kr.<sup>9</sup>

Det sætter i høj grad de samfundsøkonomiske omkostninger ved at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen inden for personbilsområdet i relief. Ideelt set burde biltrafikken, ligesom flytrafikken, inkluderes i EU's kvotesystem. Men også sammenholdt med andre kilder til udledninger uden for kvotesystemet er omkostningerne ved at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet meget høje for personbiler. Det er derfor ikke omkostningseffektivt at nedbringe udslippet fra personbiler yderligere.

Der kan være grund til på længere sigt at indføre kørselsafgifter, der delvis modsvarer eksterne omkostninger ved kørsel. Som det fremgår, er det imidlertid kun en meget beskedent del af de eksterne omkostninger, som kan tilskrives CO<sub>2</sub>-udledning. De lange udsigter for kørselsafgifter bør dog ikke føre til en udskydelse af en stærkt påkrævet sænkning af registreringsafgiften.

---

8. Se M. Fosgerau og T.C. Jensen (2013) "A green reform is not always green", MPRA Paper no. 42264, <http://mpira.ub.uni-muenchen.de/42264/> der sandsynliggør, at VK-regeringens forslag til kørselsafgifter næppe ville reducere udslippet.

9. DØRS (2013) "Miljø og Økonomi" <http://www.dors.dk/sw10205.asp> argumenterer for at anvende en højere skyggepris på CO<sub>2</sub>, svarende til 350 kr/ton, med henvisning til, at reduktionsomkostningerne er højere uden for kvotesektoren i øvrigt. Det er dog ikke udtryk for den samfundsøkonomiske reduktionsomkostning, men skyggeprisen, givet sektoropdelingen. Også denne skyggepris må formodes at være faldet som følge af fremskrivningerne i regeringens klimaplan fra august 2013. Men selv med DØRS skyggepris, kan reduktionen i pakke 3 opnås for under 50 mio.kr.

### Box: Model af det danske bilmarked

Modellen af bilmarkedet er kalibreret til at analysere effekter af registreringsafgiften på det samlede bilsalg, bilernes egenskaber (værdi og energieffektivitet), CO<sub>2</sub>-udledning, det afgiftsmæssige forvriddningstab og statens provenu fra registreringsafgiften samt afledte provenuer fra ejerafgifter, brændstofsafgifter, afgifter knyttet til forsikring og finansiering af biler, og moms, afgifter i øvrigt samt indkomstskatter fra ændret arbejdsudbud.

De centrale elasticiteter svarer til de normalt anvendte (f.eks. Skatteministeriet (2003) og DØRS (2013)\*)). Elasticiteten for det samlede antal solgte biler er -0,5. Elasticiteten for bilprisen uden afgift mht prisen inklusive afgift er -0,2, og prisen antages bestemt af den marginale afgift, herunder af km/l-fradrag/tillæg.

Modellen sonderer ikke mellem biltyper og kan ikke som i Skatteministeriets bilmodel belyse virkningerne på de enkelte mærker, men angiver afgifternes effekt i forhold til en gennemsnitlig bil og baseret den gennemsnitlige sammenhæng mellem værdi, afgift, levetid, årskørsel mv. På den baggrund er det imidlertid muligt at vise den gennemsnitlige effekt for biler af forskellig værdi.

Modellen er statisk-komparativ og viser effekter på det årlige bilsalg samt bilparken efter fuld tilpasning. Provenuvirkningerne bør således fortolkes som varige, og den kortsigtede tilpasningsdynamik indgår ikke på nuværende tidspunkt.

Det strukturelle niveau for registreringsafgiften for personbiler antages at udgøre 17 mia. kr. Det er højere end det aktuelle niveau, som er påvirket af konjunktursituationen og et midlertidigt fald i registreringsafgiften som følge øget salg af leasingbiler, der betaler årlig registreringsafgift (og derfor kan udskyde betalingen i forhold til andre biler).

I afrapportering er som udtryk for en energi-effektiv bil valgt en bil til 90.000 kr. inkl. moms før afgift, der kører 21,7 km pr liter og er et vejset gennemsnit af en benzin- og en dieselbil.

\*) Skatteministeriet (2003): "Redegørelse om omlægning af registreringsafgiften, april 2003", <http://www.skm.dk/skatteomraadet/publikationer/udgivelser/1346/> og DØRS (2013) op.cit.