



Norsk og svensk model for afgiftsbelægning af miljørigtig transport

Notatet omhandler svensk og norsk model for begunstiggelse af miljørigtig transport. Herunder særligt oplysninger om gas i transportsektoren.

Sverige

I Sverige gives der fritagelse for ”fordonsskatt” (svarer til ”grøn ejeravgift”) i 5 år fra bilens første indregistrering (for biler indregistreret første gang efter 30/6 2009), når der er tale om en ”miljøbil”. Miljøbiler defineres som:

- 1) Benzin-, diesel og elhybridbiler med CO₂ udledning på højst 120 g/km. Dieselmotorer skal have en partikeludledning på mindre end 5 mg/km
- 2) Biler, der er helt eller delvist drevet af alternative drivmidler med et forbrug på højst 9,2 liter/100 km benzin (f.eks. E85), 8,4 liter/100 km diesel eller 9,7 kubikmeter/100 km for CNG/biogasbiler.
- 3) Elbiler med et forbrug på højst 37 kWh/100 km

For køretøjer, der mindst opfylder Euro 4, er fordonsskatten betinget af bilernes CO₂-udledning og brændstoftype. Niveauet er generelt noget lavere end den grønne ejeravgift i Danmark. Fra 1. januar 2011 gælder følgende satser:

Fordonsskat (årlig afgift)	Grundbeløb (SEK)	CO ₂ -afgift (SEK/g CO ₂ over 120 g/km)	Drivmiddelfaktor (ganges på grundbeløb og CO ₂ -afgift)	Miljøtillæg	Eksempel: bil, der udleder 170 g CO ₂ /km
Dieselmotor	360	20	2,55*	250/500**	3.718
Benzinmotor	360	20	0	0	1.360
Fleksifuelbil	360	10	0	0	860

*: Faktoren justeres til 2,4 med virkning fra 1. januar 2013.

** : sats for biler indregistreret efter/før ultimo 2007.

Denne fritagelsesordning afløser et tidligere tilskud på 10.000 SEK, der blev givet ved køb af nye miljøbiler.

Ud over denne fritagelse gives der store tilskud til biler med alternative brændstoffer, i og med, at afgiften på brændstoffet fjernes helt eller delvist. Dette omfatter naturgas, hvor afgiften er reduceret med omtrent 80 pct. i forhold til benzinafgiften, idet der betales reduceret CO2 afgift og ingen energiafgift. CO2 afgiften af naturgas vil blive gradvist hævet og vil nå det generelle niveau i 2015. Biogas, bioethanol og biodiesel er helt fritaget for energiafgift og CO2 afgift.

I de sidste par år har ca. 40 pct. af de personbiler, der har været solgt i Sverige, været miljøbiler jf. nedenstående oversigt over salget af miljøbiler i 2010.

	Antal solgt i 2010	Andel af samlet salg i 2010
Diesel (<120 g. CO2)	54.200	18,7 pct.
Benzin (<120 g. CO2)	16.986	5,9 pct.
E85 (fleksifuel)	35.290	12,2 pct.
Gas (primært bi-fuel)	6.565	2,3 pct.
El	4	0,0 pct.
Hybrid	2.989	1,0 pct.
I alt miljøbiler	116.034	40,0 pct.

Kilde: Bil Sweden

Den svenske ordning med miljøbiler kan ikke umiddelbart sammenlignes med det danske system efter afgiftsændringerne i 2007, hvor afgiftsbegunstigelser og merafgifter er gradueret i forhold til bilernes energieffektivitet. I Danmark er der indtruffet væsentlige ændringer i nybilsalget efter afgiftsændringerne i 2007 – jf. særskilt notat herom – idet dog kun en del heraf kan tilskrives afgiftsændringerne.

Det skal også bemærkes, at Danmark har obligatorisk iblanding af biobrændstoffer, som er gradvist indfaset fra juli 2010. Den danske model til opfyldelse af EU's målsætninger om anvendelse af biobrændstoffer adskiller sig således fra den svenske, hvor der i stedet gives afgiftsincitamentet til køb af nye biler, der udelukkende kører på biobrændstoffer eller med høj andel af biobrændstoffer (som E85).

Norge

I Norge beskattes biler ved køb af bil (registreringsafgift). Den gennemsnitlige afgift er ca. 14.000 € (godt 100.000 DKK). Beskatningen er baseret på tre elementer: vægt, effekt og CO2-emissioner. Alle tre elementer er progressive.

Vægtskat. NOK pr. kg egenvægt	Første 1150 kg	1151-1400 kg	1401-1500 kg	Over 1500 kg
Sats	35,67	77,74	155,51	180,85

Effektskat. NOK pr. kW	Første 65 kW	66-90 kW	91-130 kW	Over 130 kW
Sats	55,10	481,00	1.297,33	2.702,77

CO2 skat. NOK pr. g CO2/km	Første 120 g/km	121-140 g/km	141-180 g/km	181-250 g/km	Over 250 g/km
Sats	-609	725	731	1.704	2.735,00

Biler, der kører på E85 (blanding af benzin og ethanol) får en skattereduktion på 10.000 NOK. Hybridbiler får en reduktion i vægten (vægten af batteriet og el-motoren) og en reduktion i effekten (effekten af el-motoren).

Der gives endvidere begunstiggelse ved, at der ikke betales afgift (eller, at afgiften er reduceret) på alternative drivmidler. Fritaget for energiafgift er: Naturgas (CNG), biogas, autogas (LPG), brint samt ethanoldelen ved iblanding. E85 er ligeledes afgiftsfritaget – også for benzindelen. Endelig betales der halv diesel-afgift på biodiesel. Alle alternative drivmidler er endvidere fritaget for CO2-afgift (også gas). CO2-afgiften på benzin svarer til ca. 360 NOK/ton og for diesel 230 NOK/ton. Det er således væsentligt mere end de danske CO2-afgifter.

Den gennemsnitlige udledning af CO2 fra nye biler i Norge på 153 g CO2/km i 2009 er lavere end EU's gennemsnit. Niveaueet i Norge er dog højere end i Danmark, hvor CO2 udledningen fra nye biler udgjorde ca. 139 g CO2/km i 2009. Finansministeriet i Norge angiver dog, at afgiftssystemet baseret på CO2-udledning ikke er omkostningseffektivt, da omkostninger pr. reduceret ton CO2 ligger på mellem 2000 og 10.000 NOK. Til sammenligning udgør kvoteprisen omtrent 155 NOK pr. ton CO2.

Gasbiler

I Danmark er der stort set ingen køretøjer, der kører på gas, dette gælder i store træk også for Norge.

I Sverige er ca. 2 % af de indregistrerede lastbiler og busser gaskøretøjer.

Land	Personbiler/varebiler	Busser	Lastbiler	Andel af bilparken i landet	Antal fyldestationer	Andel af tankstationer
Sverige	30.100	1.400	500	0,67 %	155	4,2 %
Norge	280	198	22	0,02 %	10	0,2 %
Tyskland	89.100	1.590	1.200	0,21 %	900	24 %
Italien	726.500	2.300	1.200	1,79 %	837	22,5 %

Kilde: NGVA Europe

Personbilerne er for en stor dels vedkommende bi-fuel biler, hvilket vil sige, at de både kan køre på benzin (eller diesel) og gas. De tunge køretøjer vil som oftest være rene gaskøretøjer.