



Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-443
Doknr.: d2017-8739-0.1
23. maj 2017

Til Skatteudvalget

Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance ønsker med denne henvendelse at gøre opmærksom på en alvorlig og mulig overset problemstilling vedrørende elafgiften i L210. Spørgsmålet er rejst i vores høringssvar af 5. maj 2017, men da Skatteministerens bemærkninger hertil kun dækker en del af problemstillingen, har vi valgt at henvende os til Skatteudvalget.

Vedtages L210 i nuværende form indebærer det, at der indføres en specifik særregel, hvor batteriopladning ikke kan opnå elafgiftsrefusion efter de almindelige regler fra den 1. januar 2020, mens andet elforbrug i virksomheders processer fortsat fritages for elafgift.

Som det også fremgår af lovforslaget, så er dette både "en særlig begrænsning" i virksomheders generelle adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11 og en klar "stramning i forhold til gældende praksis". Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance mener, at det er problematisk og uhensigtsmæssigt at indføre denne særlige begrænsning for batteriopladning af elbiler, der jo i dag er omfattet af de almindelige regler for godtgørelse af elafgift. De foreslåede ændringer vil både udhule det økonomiske incitament til at opstille offentligt tilgængelige ladestanderer for private virksomheder og samtidig skabe en alvorlig usikkerhed omkring investeringer i elbilmarkedet i Danmark, da investeringerne i de eksisterende hurtigladdestanderer er sket med udgangspunkt i gældende regler for refusion af elafgift.

Dansk Elbil Alliances medlemsvirksomheder, CLEVER og E.ON, indgik tidligere i år et strategisk samarbejde med hinanden om at udrulle et europæisk netværk for hurtigladdere, der kan oplade elbiler mindst tre gange hurtigere end den nuværende standard. Indføres der en særregel, som begrænser batteriopladning på offentlige ladenetværk og fjernes det økonomiske incitament for udbygning af ladeinfrastruktur, vil investeringerne i første omgang gå udenom Danmark.

Derfor vil vi med denne henvendelse opfordre til, at virksomheder der leverer opladning af elbiler på offentlige ladestanderer, fortsat er omfattet af de almindelige bestemmelser i elafgiftslovens § 11, på samme vilkår som alle andre virksomheder. Eller alternativt, at muligheden for tilbagebetaling af elafgift forlænges med 6 år i stedet for to år, så reglerne for elbiler følger reglerne for elfærger og elbusser, der er fritaget for elafgift i 6 år.

DANSK ENERGI - DANSK ELBIL ALLIANCE

Vodroffsvej 59 | DK-1900 Frederiksberg C | T: +45 35 300 400 | info@danskenergi.dk | www.danskenergi.dk

Ændrede vilkår for investeringer i ladeinfrastruktur

Med den foreslående ændring af elafgiftsloven i § 4 i L210 foreslås det, at "tilbagebetaling kan desuden ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer", så el til elbiler specifikt afskæres muligheden for at betale afgift som processtrøm. Der er altså ikke tale om, at en midlertidig ordning udløber, som lovbemærkningerne til lovændringerne i 2015 og 2016 ellers understreger, men at L210 ændrer på de vilkår, som elbiloperatører har investeret i offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur under. Hidtil har offentlig ladeinfrastruktur været omfattet af de almindelige bestemmelser i elafgiftslovens § 11 og dermed haft adgang til tilbagebetaling af elafgift på samme vilkår som alle andre virksomheder, der anvender el til proces.

Ladestanderoperatører i Danmark har allerede investeret op imod 1 mia. kr. i ladestandere over hele landet på baggrund af den nuværende lovgivning. Investeringer i infrastruktur (ladestationer) til elbiler er fra et økonomisk synspunkt kun rentable med lange investeringshorisonter, selv med de gældende regler, da elbilernes indtog på det danske marked sker meget langsomt. Dette gælder både den eksisterende infrastruktur, og for fremtidige investeringer i ny infrastruktur.

For elbilbranchen er de forringede vilkår fra 2020 endnu en barriere for den fortsatte udbredelse af elbiler, idet branchen står overfor store investeringer i nye ladestationer med high power fast charging (150 kW+), der kan lade med minimum tre gange højere styrke end de hurtigste ladestandere vi kender i dag, og som passer til elbiler, der kommer på markedet fra 2018. Ladeoperatørerne oplyser, at de må genoverveje og reducere antallet af stationer i Danmark med de nye afgiftsvilkår.

El beskattes hårdere end benzin og diesel

Skatteministeriet påpeger i høringskemaet, at målt per kilometer er energiafgiften højest for benzinbiler sammenlignet med elbiler. Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance kan tilføje, at dieselbiler og elbiler betaler omtrent det samme pr. kilometer.

Denne beregningsmetode er helt i modstrid med de principper, der ligger til grund for registreringsafgiftens rabat til biler, som kører langt på en liter brændstof, og som netop er begrundet i hensynet til energieffektivitet. Gennemføres den logik som Skatteministeriet skitserer i høringskemaet konsekvent i lovgivningen, så skal energifgifterne på el, benzin og diesel hæves, når bilerne kører længere pr. energienhed, mens registreringsafgiften samtidig sænkes. På den måde kommer man samtidig til både at straffe og belønne energieffektivitet.

Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance vil meget gerne uddybe ovenstående ved et foretræde for udvalget.

Med venlig hilsen



Anders Stouge
Vicedirektør i Dansk Energi



Lærke Flader
Branchechef i Dansk Elbil Alliance