

Skatteudvalget 2016-17
L 210 endeligt svar på spørgsmål 1
Offentligt

Skatteudvalget 2015-16
SAU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 454
Offentligt



8. juni 2016
J.nr. 16-0637854

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 454 af 11. maj 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse de provenumæssige konsekvenser af en forlængelse af afgiftsfritagelsen for el til opladning af eldrevne køretøjer som led i momsregistreret virksomhed? Svaret bedes opdelt på den umiddelbare omkostning hvert af de næste fem år samt den varige virkning ved en generel afgiftsfritagelse.

Svar

Indledningsvist skal det bemærkes, at el til opladning af eldrevne køretøjer som led i momsregistreret virksomhed ikke er fritaget for elafgift, men er omfattet af en midlertidig godtgørelsesordning, som udløber med udgangen af 2016.

Godtgørelsesordningen indebærer, at der ydes godtgørelse for elafgift af den af virksomheden forbrugte elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler. Tilbagebetalingen omfatter både elektricitet anvendt i ladestandere, herunder hurtigladere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Godtgørelsen ydes ned til satsen for elektricitet til proces, som udgør 0,4 øre pr. kWh. Dette skal ses i forhold til, at el til opladning af registrerede elbiler, som ikke er omfattet af godtgørelsesordningen, skal betale en afgift på 91 øre pr. kWh i 2017.

Herudover skal det bemærkes, at der i sagens natur er meget stor usikkerhed knyttet til beregningerne, da der bl.a. er stor usikkerhed knyttet til udbredelsen af elbiler, fx hvor hurtigt eldrevne køretøjer bliver fuldt konkurrencedygtige med konventionelle køretøjer. Beregningerne skal derfor i højere grad tages som regneeksempler end som en egentlig provenuvurdering.

Til brug for provenuvurderingen af en generel forlængelse af ordningen er der taget udgangspunkt i det antal elbiler, som er lagt til grund for aftalen om indfasning af elbilerne frem til 2020, hvor de er fuldt indfasede i registreringsafgiften. Fra og med 2021 er det forudsat, at de eldrevne køretøjers andel af personbilbestanden stiger med ca. 3,3 pct. point om året frem til 2050, hvor de herved vil udgøre hele bestanden af personbiler på 2,4 mio., som forudsættes konstant. Det er herudover forudsat, at 75 pct. af den el, der anvendes af de eldrevne personbiler, er omfattet af godtgørelsesordningen, og at elbilerne i gennemsnit anvender ca. 0,14 kWh pr. km. På baggrund af Vejdirektoratets opgørelser af trafikarbejdet er det endvidere forudsat, at trafikarbejdet med personbiler udgør 36.700 mio. km om året, og at det er konstant.

For så vidt angår elbusser er det forudsat, at det kun er busser i rutekørsel, der elektrificeres, og at antallet af elbusser vokser med 65 om året i 10 år. Da der nyregistreres ca. 650 busser til rutekørsel om året, og da bestanden udgør ca. 6.500, indebærer dette, at der kun vil blive nyregistreret elbusser efter 10 år, og at hele bestanden af busser i rutekørsel vil udgøres af elbusser i 2035, jf. besvarelsen af SAU alm. del spørgsmål 455.

På den baggrund kan det med betydelig usikkerhed skønnes, at en forlængelse af godtgørelsesordningen vil medføre et umiddelbart mindreprovenu på 20 mio. kr. i 2017 stigende

til 250 mio. kr. i 2021, mens den umiddelbare varige virkning ved en generel forlængelse skønnes at udgøre omkring 1.600 mio. kr., *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Umiddelbart mindrevenu ved forlængelse af godtgørelsesordningen for el anvendt til opladning af eldrevne køretøjer

2016-niveau – mio. kr.	2017	2018	2019	2020	2021	Varig virkning
Umiddelbart mindrevenu	20	30	50	80	250	1.600

Kilde: Skatteministeriet

Som det fremgår af ovenstående, vil mindreprovenuet afhænge af en lang række faktorer, herunder særligt hvor hurtigt eldrevne køretøjer bliver konkurrencedygtige. Udviklingen i bestanden af personbiler og bestanden af busser i rutekørsel og dermed trafikarbejdet er også en central størrelse, som i ovenstående beregninger har været forudsat konstant.

Hvis trafikarbejdet vokser, hvilket er sandsynligt, vil det umiddelbare varige mindrevenu kunne blive større. Fra 2005-2014 udgjorde den gennemsnitlige årlige vækst i trafikarbejdet med personbiler således ca. 1,3 pct., og hvis man fx antager, at trafikarbejdet fra 2021-2030 har en tilsvarende årlig vækst på ca. 1,3 pct. og herefter er konstant, så vil det umiddelbare varige mindrevenu udgøre godt 1.800 mio. kr., svarende til en stigning på ca. 200 mio. kr.