

  
**Skatteministeriet**

1. juni 2017  
J.nr. 2017 - 2152

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 210 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 8 af 30. maj 2017.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 30. maj 2017 fra Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance, jf. L. 210 – bilag 13.

## Svar

Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance ønsker at gøre opmærksom på en alvorlig og muligvis overset problemstilling vedrørende elafgiften i lovforslaget.

De to organisationer nævner, at når særreglen om tilbagebetaling af elafgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler ophæves ultimo 2019, skal der primo 2020 - ifølge lovforslagets nye regler - betales almindelig elafgift ved erhvervsmæssig opladning af elbiler med offentligt tilgængelige ladestandere. Organisationerne anfører, at dette er en særlig begrænsning i virksomhedernes adgang til tilbagebetaling i forhold til de nugældende almindelige regler i elafgiftslovens § 11.

Organisationerne mener, at den foreslåede begrænsning er problematisk og u hensigtsmæssigt, da den vil udhule det økonomiske incitament til at opstille offentligt tilgængelige ladestandere og samtidig skabe usikkerhed om investeringerne i de eksisterende ladestandere på op mod 1 mia. kr., som er foretaget på baggrund af den nugældende lovgivning.

Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance opfordrer til, at virksomheder, der leverer opladning af elbiler på offentlige ladestandere, fortsat omfattes af adgangen til tilbagebetaling ifølge de nugældende almindelige regler i elafgiftslovens § 11, eller alternativt, at særreglen forlænges med seks år i stedet for to år.

Hertil bemærkes, at der er ikke tale om, at der ved forslaget om begrænsning af adgangen til tilbagebetaling i 2020 er overset en problemstilling.

Det er desværre sådan, at vi ikke bare kan falde tilbage på den gamle retstilstand fra før særregelns indførelse i 2010. Denne retstilstand indebærer, at nogle erhverv kan oplade til lav processats, og andre erhverv ikke kan. Dette indebærer statsstøtte, som ikke vurderes at kunne godkendes.

Hvis særreglen hypotetisk blev gjort permanent, vil elafgiften udgøre ca. 0,06 øre pr. kørt kilometer. Det ville medføre, at der ved den forventede vækst i elbilernes udbredelse vil være et meget betydeligt mindreprovenu i forhold til elafgift for el til opladning af elbiler. Jeg henviser i den forbindelse til mit svar på spørgsmål nr. 454 af 11. maj 2016 (alm. del), hvori det med betydelig usikkerhed er skønnet, at den umiddelbare varige virkning vil udgøre et mindreprovenu på omkring 1.600 mio. kr.

Klimarådet anbefaler af samme årsag, at særreglen om lav elafgift på erhvervsmæssig opladning af elbiler afskaffes. Jeg mener, at vi udviser rettidig omhu og forebygger et stort mindreprovenu, samtidig med at erhvervene får næsten 3 år til at tilpasse sig til den nye afgiftssats.

Efter forslaget vil afgiftsbelastningen af el som drivmiddel fortsat være væsentlig mindre end afgiftsbelastningen for benzin og diesel pr. kørt kilometer. Der vil være incitamentter til udbredelse af grønne motorteknologier i Danmark.

Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance anerkender, at målt pr. kørt kilometer er energifgiften højest for benzinbiler sammenlignet med elbiler, men anfører, at der for dieslbiler og elbiler betales omtrent det samme pr. kørt kilometer.

Det sidst anførte omkring afgifter for dieslbiler og elbiler er dog ikke korrekt, når der tages hensyn til, at der betales udligningsafgift for dieslbiler pga. af, at dieslafgiften er lavere end benzinafgiften. Når udligningsafgiften medregnes, vil en dieselbil, der kører 24 kilometer pr. liter og kører 22.000 kilometer om året, således betale ca. 24 øre pr. kørt kilometer – ligesom det vil være tilfældet for en sammenlignelig benzinbil.