

Til Folketingets skatteudvalg

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2014-305
Doknr.: d2014-17176-0.1
9. december 2014

Henvendelse til Skatteudvalget vedrørende beskatning af elbiler

Skatteminister Benny Engelbrecht har i Politiken den 14. november 2014 udtalt, at regeringen i begyndelsen af det nye år vil se på, hvordan elbiler skal beskattes, når afgiftsfritagelsen for elbiler udløber 1. januar 2016. Dansk Elbil Alliance vil i den forbindelse gøre Skatteudvalget opmærksom på en række forhold, som vi mener, bør tages med i betragtningen, når den fremtidige beskatning fastlægges. Vi har sammenfattet dette i seks anbefalinger:

Anbefalinger:

1. Politisk målsætning for antallet af el- og brintbiler i Danmark i 2020 på eksempelvis 50.000 bør indføres og være udgangspunktet for indfasningen af nye teknologier som el- og brintbiler i afgiftssystemet. Det sikrer, at man løbende kan tilpasse afgifterne, så den ønskede udvikling ift. CO2 reduktioner i transportsektoren nås.
2. Forlæng afgiftsfritagelsen i minimum 2 år, så man sikrer et mere veludviklet marked for alternative drivmidler, inden el- og brintbiler bliver pålagt yderligere omkostninger. Af samme grund har ingen andre lande endnu indført afgifter på el- eller brintbiler.
3. Forlæng effektive støtteordninger som regeringens pulje til strategiske partnerskaber for el- gas og brintbiler, som har haft en positiv effekt på optaget af elbiler i kommuner og virksomheder i Danmark, og som dermed kan være med til at fremme markedsudviklingen for grøn transport.
4. Når afgifter på elbiler indfases, bør det ske teknologineutralt efter CO2-udledning, så man ikke forvrider valget af alternative drivmidler væk fra teknologier, som på længere sigt kan vise sig at være den billigste løsning. Indfasningen bør ske over 10 år, så målsætningen nås.
5. Hvis afgifterne derimod indføres efter energiforbrug, bør biler, der drives af energikilder med lavt CO2-indhold ift. Energienhed, sikres et større fradrag for brændstoffektivitet end benzin- og dieslbiler, eksempelvis ved at øge fradraget fra 4.000 til 8.000 kr., når bilerne kører længere end 30 km/l.
6. El er væsentlig dyrere i Danmark end i andre lande, fordi danske elafgifter er så høje, at det svarer til, at en liter diesel koster 22 kroner. Ved at forlænge den nuværende beskatning af el til elbiler leveret gennem ladestander som processtrøm, sænkes elprisen, så den svarer til en dieselpris på 12 kr. pr. liter.

Målsætning for antallet af elbiler

Dansk Elbil Alliance (DEA) opfordrer til, at udgangspunktet for indfasningen af elbiler i registreringsafgiftssystemet er politiske målsætninger for antallet af biler, der kører på alternative energikilder som brint og el, eksempelvis 50.000 el- og brintbiler i 2020. Det vil give et solidt rygstød til den grønne omstilling af transportsektoren, sikre at udviklingen går den rette vej og samtidig give en sikkerhed for statskassen i forhold til provenutab, fordi beskatningen af elbiler kan tages op til fornyet politisk overvejelse, hvis salget afviger væsentligt fra målsætningen.

I Norge er elbilsalget fordoblet hvert år siden 2009 med et væsentligt mere omfattende incitamentsprogram end det danske. Det betyder, at Norge forventes at nå målsætningen om 50.000 elbiler i foråret 2015. Til sammenligning er det danske elbilsalg steget fra ca. 500 i 2011 til forventeligt 1.400 i 2014, svarende til en stigning på 40 procent om året i gennemsnit. I alt er der knap 3.000 elbiler i Danmark i dag.

I Norge tog salget af elbiler for alvor fart, da salget havde rundet 4.000 i 2012. Derfor foreslår DEA, at indfasningen af afgifter på elbiler tidligst startes, når salget af elbiler overstiger 5.000 biler årligt - formentlig i 2018, og at indfasningen gøres relativt lang, så pludselige stigninger i afgiften ikke bremser elbilsalget op eller påvirker restværdierne unødigt.

I Tyskland er målsætningen til sammenligning 1 mio. elbiler i 2020 og i Holland er målet 200.000 elbiler i 2020.

Afgiftsfritagelsen bør forlænges mindst to år

Elbilmarkedet i Danmark er fortsat i den meget tidlige fase af markedsopbygningen. Det årlige elbilsalg i Danmark udgør i dag under 1 procent af alle solgte personbiler og forventningen er, at den samlede bestand af elbiler ikke overstiger 3.000 ved årets udgang. På verdensplan ventes elbiler (inklusive plug-in hybridbiler) at have omkring 3 procent af markedet i 2020¹.

Elbilmarkedet i Danmark er ligesom i udlandet i gang med en markedsopbygning nogle år endnu, hvor virksomhederne ikke tjener penge på elbiler. Der er investeret mange ressourcer i uddannelse af sælgere og mekanikere, markedsføring, ladestandere, apparatur til at servicere elbiler mv. Samlet er der investeret over en 1 mia. kr. i det danske elbilmarked i forventning om et kommende marked for elbiler. Hvis der indføres en beskatning på elbiler, som væsentligt forlænger tilbagebetalingstiden på disse investeringer, kan det betyde, at investeringerne bremses, og at nye elbilmodeller ikke introduceres i Danmark. Af samme årsag har ingen andre endnu indført afgifter på elbiler.

Derfor er det branchens forventning til de kommende 3 år, at udbuddet af elbiler stiger, priserne falder, og rækkevidden øges, så elbiler bliver et stadig mere attraktivt valg for mange danskere, men vi forventer, at udviklingen sker langsomt. Inden for denne periode er det derfor vores klare forventning, at salget af elbiler vil gå i stå, hvis elbiler pålægges afgifter.

Forlæng pulje til strategiske partnerskaber

En væsentlig forklaring på stigningen i salget af elbiler i 2014 er kommunernes og udlejningsselskabers køb af elbiler med støtte fra puljer i Energistyrelsen (Den strategiske part-

¹ [Navigant Research](#)

nerskabspulje for el- brint og gasbiler), der udløber i 2015. Forlænges disse puljer ikke, vil mange kommuner og virksomheders reelle pris for elbiler stige 15-20.000 kr. i 2016, hvortil man skal lægge en eventuel afgiftsstigning.

Puljen har ikke alene været en økonomisk støtte. Ved at aktivere mange centrale aktører i kommuner og virksomheder er der opbygget vigtig viden og erfaring om elbiler, samtidig med at der er skabt tryghed om elbilers reelle anvendelsesmuligheder blandt private bilister og professionelle bilflådeoperatører. Derfor bør man forlænge Energistyrelsens puljer til elbiler efter 2016, så der kan ske en aftrapning af støtten til elbiler, inden man øger beskatningen.

Teknologineutral beskatning af biler efter CO₂-udledning

De fleste lande har ingen registreringsafgift, og mange vælger derfor at fremme elbiler ved at give tilskud til køb af en elbil eller fritage elbiler for løbende afgifter, det gælder eksempelvis i Sverige, Tyskland og USA. Regeringen i USA giver et tilskud på 7.500\$ til elbiler, som i en del stater øges af de lokale myndigheder til 10.000\$, svarende til ca. 60.000 kr.

Den danske registreringsafgift favoriserer små biler, som ofte kun betaler minimumsregistreringsafgiften på 20.000 kr. Den reelle registreringsafgift for en lille bil til 85.000 kr., som betaler minimumsafgiften på 20.000 kr., er derfor kun 31 procent. Mindre elbiler, som koster knap 200.000 kr., vil til sammenligning komme til at betale 20-40.000 kr. i registreringsafgift – mere end små benzinbiler - hvis de bare pålægges 10-20 procent i registreringsafgift. Det er ikke en teknologineutral løsning.

I Danmark vil en lille elbil som VW e-Up! således skulle betale evt. 30.000 kr. i registreringsafgift – 10.000 kr. mere end en mikrobil, der betaler minimumsafgift på 20.000 kr. I alle andre lande vil konkurrencesituationen være omvendt – elbiler betaler ikke registreringsafgift og får i nogle tilfælde tilskud. Risikoen er dermed, at selv en i dansk sammenhæng begrænset beskatning af elbiler vil føre til, at elbiler ikke introduceres på det danske bilmarked.

Hvis man alligevel ønsker at starte indfasningen af beskatning for elbiler, bør dette gøres teknologineutralt, det vil sige, på en måde som ikke favoriserer bestemte teknologier, men understøtter de politiske målsætninger om at reducere transportens CO₂-udledning. Denne målsætning blev skrevet ind i registreringsafgiftsloven med 2007-reformen, som blev gennemført, fordi ”... der savnes et særligt incitament i registreringsafgiften til at købe CO₂ -venlige biler”, jf. bemærkningerne til L 217 (2006-07): Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven. (Omlægning af bilbeskatningen **for at mindske CO₂-udledningen m.v.**)

CO₂-udledningen fra elbiler afviger betydeligt fra CO₂-udledningen fra benzin- og dieselbiler på den måde, at udledningen af CO₂ ved el-produktion vil være faldende frem mod 2035, som følge af de investeringer i vindmøller og anden vedvarende energi, der følger af ambitionen om fossilfri el-produktion fra 2035.

En teknologineutral indfasning af elbiler i registreringsafgiftssystemet bør derfor fokusere på elbilers CO₂-udledning over elbilens levetid, frem for elbilens energiforbrug, som benzin og dieselbiler beskattes efter. Indfasning af elbiler i registreringsafgiftssystemet bør altså ske ved at oversætte elbilers CO₂-udledning til grænserne i registreringsafgiften på 16 km/l for benzinbiler og 18 km/l for dieselbiler, sådan at en elbil, der udleder 20 g CO₂ pr. km, får

samme rabat i registreringsafgiften som en dieselbil, der udleder 20 g CO₂ pr. km, ville have fået.

Indfasning over 10 år

I Norge er elbilsalget fordoblet hvert år siden 2009 med et væsentligt mere omfattende incitamentsprogram end det danske. Det betyder, at Norge forventes at runde 50.000 elbiler i foråret 2015. Til sammenligning er det danske elbilsalg steget fra ca. 500 i 2011 til forventeligt 1.400 i 2014, svarende til en stigning på 40 procent om året i gennemsnit. I alt er der knap 3.000 elbiler i Danmark.

I Norge tog salget af elbiler for alvor fart, da salget havde rundet 4.000 i 2012. Derfor foreslår DEA, at indfasningen af afgifter på elbiler tidligst startes, når salget af elbiler overstiger 5.000 biler årligt - formentlig i 2018, og at indfasningen sker over ti år efterhånden, som priserne falder. I bilag 1 præsenteres en teknologineutral model for beskatning af elbiler.

Nyt "knæk" for biler der kører på alternative drivmidler

Indfører man den gældende beskatning af fossile biler på elbiler – uden at tage højde for et langt lavere CO₂ indhold per energienhed i el, vil man standse den vækst i salget, der har været i 2014. Det samme gælder i øvrigt for alle andre nye teknologier, som brint, biogas, ethanol og biodiesel, der alle har et langt lavere CO₂-udslip pr. km end fossile biler, som følge af et lavere CO₂-indhold pr. energienhed. Det fremgår blandt andet af Energistyrelsens model for alternative drivmidler, jf. tabel 1.

Tabel 1. CO₂-udledning pr. km i 2020

	Benzin	Diesel	El	Brint	Biogas	Ethanol	Biodiesel
G CO ₂ pr. km	125,1	100,5	1,6	4,0	-84,3	43,0	0,1

Kilde: Energistyrelsen, Alternative Drivmidler (høringsudgaven).

For at give en tilskyndelse til at købe biler, der kører på alternative drivmidler med lavere CO₂-indhold pr. energienhed, kan man give en særlig rabat for brændstofeffektivitet til disse biler. Eksempelvis ved at indføre et ekstra "knæk" i reglerne for rabat i registreringsafgiften for høj energieffektivitet, så rabatten hæves fra 4.000 kr. til 8.000 kr. for hver km bilen kører længere end 30 km/l. En sådan model vil gøre større elbiler relativt dyrere end modellen præsenteret i bilag 1, jf. tabel 2 og derfor kræve længere indfasning.

Tabel 2. Elbiler beskattet efter energieffektivitet med ekstra "knæk"

	kWh/km	g CO ₂ /km	Eq. km/l diesel	knæk - 4.000 kr. ekstra over 30 km/l (8.000 i alt)	Rabat i alt	pris i dag	pris med afgift
Nissan Leaf	0,150	22	67	146.133	340.267	253.000	273.000
Tesla, model S 85	0,181	26	55	100.552	249.105	610.000	1.385.724
e-Up!	0,159	23	63	131.496	310.992	186.000	206.000
Renault Zoe (inkl. batteri)	0,147	21	68	151.456	350.912	200.000	220.000
BMW i3	0,129	19	77	189.457	426.915	286.000	306.000
Mercedes B	0,166	24	60	120.482	288.964	319.000	521.759

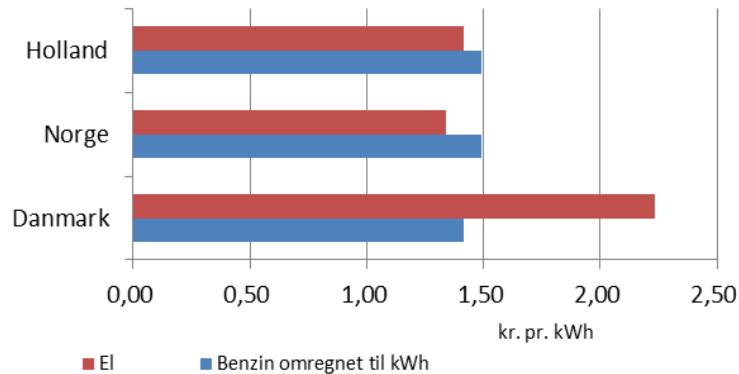
Elafgiften

Samtidig med afgiftsfritagelsens udløb, udløber også elbilejeres mulighed for at købe strøm med en reduceret elafgift gennem en ladestander ved husstanden. El er relativt dyrt i Danmark sammenlignet med elprisen i andre lande på grund af høje afgifter.

Også sammenlignet med prisen på benzin omregnet til kr. pr. kWh er el dyrt i Danmark, jf. figur 2. En elpris på 2,25 kr. pr. kWh, svarer til en dieselpris på 22 kr. Derfor er de samlede omkostninger ved at eje en elbil højere i Danmark end i andre lande, og fordelene ved at vælge en elbil frem for en dieselbil er mindre.

Ved at fortsætte muligheden for at el til elbiler kan blive beskattet som processtrøm, fremmes desuden investeringer i ladestander, som forbedrer muligheden for at bruge elbilerne som fleksible aftagere af el fra vindmøller og solceller.

Figur 1. El- og benzinpris pr. kWh



Dansk Elbil Alliance vil meget gerne have lov til at uddybe vores anbefalinger ved et møde med Skatteudvalget, og håber at få lejlighed til dette i det nye år.

Med venlig hilsen
Dansk Elbil Alliance

Lærke Flader

Bilag 1

En elbil vil i sin levetid på 17 år udlede mindre og mindre CO₂, fordi den el, som bruges til at lade batteriet op, er produceret med stadig mindre CO₂-udledning. En elbil der er købt i 2016, vil derfor udlede 159 g CO₂ pr. forbrugt kWh, mens en elbil der er købt i 2020, vil udlede 104 g CO₂ pr. forbrugt kWh, forudsat at regeringens målsætning om fossilfri el i 2035 opnås. En liter diesel indeholder til sammenligning energi svarende til ca. 10 kWh, og afbrændingen af en liter diesel resulterer i 2,67 kg CO₂, så en "kWh diesel" indeholder 268 g CO₂.

Omregnet efter energiforbruget kører en Nissan Leaf 67 km/l diesel, men omregnet efter CO₂-udledningen kører den 123 km/l diesel, jf. tabel B1, hvis bilen købes i 2017. Forskellen skyldes, at CO₂-indholdet i en kWh fra diesel er 85 procent højere end det gennemsnitlige CO₂-indhold i en kWh fra el gennem bilens levetid på 17 år.

Tabel B1. Elbiler beskattet efter CO₂-udledning omregnet til km/l for dieselmotorer

	kWh/km	g CO ₂ /km	km/l, energiforbrug	Km/l, CO ₂	Rabat, kr.	pris i dag, kr.	pris med afgift, kr.
Nissan Leaf	0,150	22	67	123	419.099	253.000	273.000
Tesla, model S 85	0,181	26	55	102	334.988	610.000	1.043.850
VW e-Up!	0,159	23	63	116	392.089	186.000	206.000
Renault Zoe (inkl. batteri)	0,147	21	68	125	428.921	200.000	220.000
BMW i3	0,129	19	77	143	499.045	286.000	306.000
Mercedes B	0,166	24	60	111	371.764	319.000	439.000

For de mindre elbiler vil indpasning i registreringsafgiftssystemet efter CO₂-udledning betyde, at de kommer til at betale minimumsafgiften på 20.000 kr., dvs. det samme som de små benzin- og dieselmotorer, der ofte også betaler minimumsafgiften. De små elbiler vil derfor blive markant mindre konkurrencedygtige.

For større elbiler som Tesla S 85, der i dag koster 610.000 kr., men med afgift vil stige til 1.043.850 kr. og Mercedes B, der i dag koster 319.000, men med afgift vil koste 439.000 kr., vil afgiften betyde, at bilerne bliver markant dyrere end konkurrenterne. Eksempelvis koster en Mercedes B-klasse, som kører 17,9 km pr. liter benzin 361.000 kr., og en Audi A6 limousine der kører 23,3 km/l diesel koster 598.973 kr.