



Til Folketingets Skatteudvalg og Transportudvalg

Dok. ansvarlig: SJA  
Sekretær:  
Sagsnr: s2022-852  
Doknr: d2022-377042-2.0  
29-08-2022

### **Forslag til justering af reglerne for refusion af elafgift af el anvendt i ladestandere**

*Med henblik på at fremme konkurrence på markedet for opladning af elbiler på privatadresser foreslår Dansk e-Mobilitet, som er brancheforening for ladeoperatørerne, en justering af reglerne, så operatører ikke fremadrettet skal påtage sig ansvaret for en privatejet ladestander i tilfælde af brand, hærværk, tyveri mv. for at være berettiget til at få elafgiften refunderet.*

Salget af elbiler har for alvor taget fart i Danmark, ikke mindst efter aftalen om bilbeskatning blev indgået i slutningen af 2020. Mulighederne for at oplade elbilerne er en vigtig brik i den fortsatte vækst i antallet af elbiler, både hvad angår offentlig tilgængelig infrastruktur, og opsætning af ladestandere i private hjem.

Ladeoperatører har mulighed for at få godtgjort elafgiften ned til 0,4 øre pr. kWh svarende til satsen for processtrøm ved opladning af elbiler efter den såkaldte særordning, der foreløbig er forlænget til 2030. Skatterådet har dog fastslået, at en ladestanderoperatør alene kan få godtgjort elafgiften på strøm til ladestandere, hvis ladestanderoperatøren har et driftsansvar for ladestanderen, der fuldt ud svarer til en ejers driftsansvar. Det nuværende krav om driftsansvaret betyder, at ladestanderoperatøren skal påtage sig alle risici knyttet til driften af ladestanderen i hele den periode, hvor ladestanderoperatøren leverer en opladningsydelse til aftageren.

Ladestanderoperatøren skal således både påtage sig en garanti for ladestanderens drift, også uden for normal garantiperiode, og et ansvar for anlæggets hændelige undergang eller tyveri. Dette er selvsagt ikke et problem i de situationer, hvor ladestanderoperatøren ejer ladestanderen, da driftsansvaret her hænger sammen med ejerskabet. Skatterådets afgørelse vanskeliggør imidlertid et ladestanderkoncept, der er meget udbredt blandt de mindre ladeoperatører, hvor elbilisten køber ladestanderen, men overlader driften til en ladestanderoperatør, fordi ladeoperatøren skal tage et meget vidtgående ansvar for en ladestander som virksomheden ikke ejer.

Konsekvensen af Skatterådets afgørelse medfører, en væsentlig indskrænkning i aftalefriheden mellem ladestanderoperatør og køberen af ladestanderen, da ladestanderoperatøren skal påtage sig den fulde driftsrisiko for at opnå godtgørelse af elafgiften.

Det er vigtigt at have en operatør, der kan stå inde for, at ladestanderen ikke misbruges, og som sikrer, at fradragsretten kun går til strøm brugt til det rette formål og under de rigtige forudsætninger. Samtidigt kan operatører dog have en naturlig interesse i at overdrage en del af risikoen ved ladestanderen til elbildejeren, nemlig den del der vedrører fx risiko ved brand, hærværk, tyveri mv. Dette sker bl.a. for at reducere omkostningerne, som i en del tilfælde vil være dækket af husstandens øvrige forsikringer, og dermed også reducere abonnementsprisen over for elbildejeren. Betingelsen om, at operatøren skal have det fulde driftsansvar, forhindrer overdragelse af denne del af risikoen og hæmmer dermed konkurrencen i markedet. Det er hverken i elbildejeres eller ladestanderoperatørs interesse.

*Den nugældende regel lyder: "Stk. 1. Der ydes tilbagebetaling af afgiften af den af virksomheden forbrugte afgiftspligtige elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler. Tilbagebetalingen omfatter elektricitet anvendt i ladestandere, herunder hurtigladere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Tilbagebetalingen ydes i øvrigt i overensstemmelse med de øvrige bestemmelser i lov om afgift af elektricitet §§ 11, 11 a og 11 c. Stk.*

Den skitserede problemstilling bør kunne løses med en justering af reglerne, hvor det fx bliver præciseret, at stk. 1 også gælder tilfælde, hvor virksomheden forbruger elektricitet til opladning af batterier til elbiler, hvor virksomheden ikke ejer ladestanderen, men har den driftsmæssige risiko for ladestanderen - dog ikke for så vidt angår hændelige undergang ved fx brand, hærværk eller tyveri.

Med venlig hilsen

Søren Jakobsen  
Analysechef  
Dansk e-Mobilitet