



Skatteministeriet

11. november 2024
J.nr.

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 44 af 28. oktober 2024 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Frederik Bloch Münster (KF).

Rasmus Stoklund

/ Jacob Vastrup

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvor langt ministeriet er i arbejdet med at se på, om refusionsordningen for elbiler er indrettet på den mest hensigtsmæssige måde, og hvilke løsninger der er under udarbejdelse? Der henvises til artiklen ”Elbilejere er fanget i grøn støttefælde”, Jyllands-Posten, den 13. september 2024, hvor det bl.a. fremgår, at skatteministeriet er i gang med at undersøge mulighederne for at få flere elbiler frem mod 2030.

Svar

Afgiftssystemet indeholder forskellige begunstigelser, der understøtter udbredelsen af elbiler og også privates opsætning af solceller. Det gælder bl.a., at der er afgiftsfritagelse for forbrug af egenproduceret el fra solceller mv., samt den midlertidige refusionsordning frem til 2030, hvor der gives afgiftsgodtgørelse ned EU's minimumssats på 0,4 øre pr. kWh for forbrug af el til opladning af el- og plug-in hybridbiler. Dette skal ses i forhold til, at husholdningers elforbrug i udgangspunkt er pålagt almindelig elafgift.

Med den gældende særordning kan ladeoperatører på visse betingelser få godtgjort elafgiften bortset fra 0,4 øre pr. kWh af elektricitet forbrugt til opladning af registrerede elbiler, hvis ladestanderen drives for virksomhedens risiko og regning, og virksomheden er involveret i driften heraf. Det er en betingelse for at opnå godtgørelse, at det kan dokumenteres, at den afgiftspligtige elektricitet er forbrugt til opladning af en elbil via ladestanderen, og at afgiften faktisk er betalt. Særordningen kan udnyttes i forbindelse med et abonnement, hvor en husstand med elbil køber opladningsydelse hos en virksomhed, hvilket giver en afgiftsfordel, da husstandens elforbrug i udgangspunkt er pålagt almindelig elafgift. Særordningen udløber ved udgangen af 2030.

Det gælder ligeledes, at elektricitet, der fremstilles af vedvarende energi som fx solenergi, er afgiftsfritaget, hvis elektriciteten forbruges af producenten selv. Fritagelsen for elafgift påvirkes ikke af, hvad producenten selv forbruger elektriciteten til, herunder til egen elbil-opladning.

En ladeoperatør kan ikke få refunderet elafgift på vegne af en privatkunde, når kunden har etableret et solcelleanlæg med mulighed for produktion af afgiftsfritaget elektricitet på den samme adresse. Årsagen er, at opladningen i disse tilfælde ikke udelukkende er sket med elektricitet, hvoraf der er afregnet elafgift. Det er således ikke muligt at dokumentere, i hvilket omfang der er anvendt elektricitet til opladningen, hvoraf der er afregnet afgift.

En tilpasning af ordningen, der gør det muligt at opnå begge afgiftsfordele, vil være en udvidelse af adgangen til lav elafgift, og generelt vil sådanne udvidelser kræve finansiering. Hertil er det bl.a. en central overvejelse, hvad det vil kræve at administrere en ændret ordning.

Regeringen har et ønske om at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark, og det fremgår af regeringsgrundlaget, at mulighederne for at øge ambitionerne på antallet af rene elbiler skal undersøges. Det vil i den sammenhæng være relevant at se på, hvordan situationen for elbilejere med solcelleanlæg bedst håndteres.