


Skatteministeriet

11. maj 2017
J.nr. 2017 - 2152

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 210 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstof-
forbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love. (Udskydelse af
indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batteri-
kapacitet, 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. 1 af 3. maj 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske
fra René Gade (ALT).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Af Aftale mellem regeringen (V, LA, K), Socialdemokratiet og Radikale Venstre om justering af aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler af 9. oktober 2015 (nye lempelser for elbiler) offentliggjort den 18. april fremgår det, at man med aftalen vil "(...) sikre fortsat udbredelse af elbiler og brændselscellebiler i Danmark." og samtidig understreges det, at formålet er, at "(...) der fortsat skal ske udbredelse af nye grønne motorteknologier i Danmark." På den baggrund bedes ministeren oplyse, hvordan det hænger sammen med, at man samtidig vil indføre en særlig begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, stk. 3., hvilket er en klar stramning i forhold til gældende praksis?

Svar

Lovforslaget vedr. bl.a. afgift af el til elbiler vil være med til at sikre fortsat udbredelse af elbiler i Danmark samtidig med, at der med forslaget tages hensyn til statens finanser. Forslaget diskriminerer ikke bestemte erhverv, tværtimod indføres der ensartet elafgift på el til opladning af elbiler. De foreslåede regler er både logiske og hensigtsmæssige.

Efter lovforslaget forlænges særordningen med tilbagebetaling af elafgift ned til 0,4 øre pr. kWh for erhvervsmæssig opladning af elbiler til udgangen af 2019. Når særordningen ophæves i 2020, skal der efter lovforslagets nye regler betales fuld elafgift (husholdnings-sats på ca. 91 øre pr. kWh), uanset om opladningen foretages privat eller erhvervsmæssigt. Det svarer til, at der skal betales fuld afgift af brændstof til benzin- og dieslbiler, uanset om det er private eller erhverv, der tankes.

Når vi bibeholder særreglen til og med 2019 – dvs. ca. 2½ år endnu - giver det god tid til omstilling til den nye afgiftssats.

Afgiftsbelastningen af el som drivmiddel i 2020 vil dog fortsat være mindre end afgiftsbelastningen for benzin og diesel pr. kørt kilometer. Fx vil en almindelig elbil, der bruger 150 Wh pr. kørt kilometer, blive beskattet med ca. 15 øre pr. kørt kilometer, mens benzin til en tilsvarende benzinbil, der kører 20 kilometer pr. liter, vil blive beskattet med ca. 24 øre pr. kørt kilometer. Den forholdsvis mindre afgiftsbelastning af elbiler i forhold til andre biler betyder, at lovforslaget vil være med til at sikre fortsat udbredelse af grønne motorteknologier i Danmark.

Hvis særordningen hypotetisk blev gjort permanent, vil elafgiften udgøre fx ca. 0,06 øre pr. kørt kilometer med en almindelig elbil. Det vil medføre, at der ved den forventede vækst i elbilernes udbredelse vil være et 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 den lave afgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler afskaffes

Med lovforslaget udvises således rettidig omhu i forhold til en samfundsøkonomisk effektiv omstilling af persontransporten, herunder forebygges der et stort mindreprovenu. Særordningen, som foreslås ophæves, har karakter af en særordning, fordi den omfatter erhvervsvirksomheder uden ret til tilbagebetaling efter de nugældende almindelige love. Dette kunne fx være en opladevirksomhed med en ladestander i forbindelse med elbilistens bolig.

Når særordningen er ophævet i 2020, skal der efter lovforslagets nye regler betales fuld elafgift, uanset om opladningen foretages privat eller erhvervsmæssigt. De nye regler indebærer en specifik begrænsning i adgangen til tilbagebetaling for ovennævnte momsregistrerede virksomheder, som - også uden særordningen - efter de nugældende almindelige regler vil kunne få tilbagebetaling. Denne begrænsning er ikke udtryk for diskrimination, men derimod for, at alle virksomheder vil være ligestillet afgiftsmæssigt.

Det bemærkes, at reparatører af køretøjer, dvs. bilmekanikere, i 2020 - som en undtagelse - fortsat kan få tilbagebetaling af elafgift ned til 0,4 øre pr. kWh for erhvervsmæssig opladning af fremmede elbiler, som de reparerer. Opladningen vil være en tillægsydelse til hovedydelsen med selve bilreparationen. Afgiften på bilmekanikernes øvrige elforbrug tilbagebetales typisk ned til 0,4 øre pr. kWh efter den almindelige processtrømordning. Det vil udløse en uforholdsmæssigt megen administration, hvis det kræves, at bilmekanikere skal måle og føre regnskab med det specifikke forbrug af el til fremmede elbiler. Pålægges denne el fuld afgift, vil det være nødvendigt med disse målingerne m.v. af hensyn til korrekt opgørelse af afgiften. Dette er baggrunden for undtagelsen for bilmekanikere. Undtagelsen stemmer med det almindelige hensyn, hvorefter administrative omkostninger bør minimeres ved udformningen af afgiftslovgivningen.