



Skatteministeriet

8. juni 2016
J.nr. 16-0637854

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 455 af 11. maj 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes beregne provenuvirkningen ved en generel afgiftsfritagelse for el anvendt til opladning af elbusser.

Svar

Elbusser anvendes endnu kun i meget begrænset omfang i Danmark, aktuelt er der kun to elbusser registreret i Køretøjsregisteret (DMR). Den ene er fra 1938 og må derfor betegnes som veterankøretøj.

Herudover er der endnu ikke klarhed over, i hvor stor udstrækning elbusser vil kunne blive reelt alternativ til busser generelt – dvs. både turistbusser og rutebusser - pga. den tid, der skal anvendes til opladning af batterierne.

Der er dog forsøg i gang med elbusser, som rutebusser i såvel Danmark, som i udlandet. Teknologien er tilsyneladende på et stadie, så de formentlig er et reelt alternativ til konventionelle dieselbusser i forhold til rutekørsel, da opladning af busserne i relation til rutekørsel vil kunne ske uden de store tidsmæssige gener for passagererne.

I beregningerne nedenfor er det derfor lagt til grund, at det alene er elbusser i rutekørsel, der vil blive omfattet af en nedsat sats for el anvendt til opladning af elbusser, svarende til at der ydes godtgørelse af elafgiften ned til satsen for proces el på 0,4 øre pr. kWh.

Herudover skal det bemærkes, at der i sagens natur er meget stor usikkerhed knyttet til beregningerne, og at de derfor i højere grad skal tages som regneeksempler end som en egentlig provenuvurdering.

For at kunne danne et overslag over det potentielle mindreprovenu på kort og lang sigt ved at lade el anvendt til opladning af busser være omfattet af godtgørelsesordningen, er der taget udgangspunkt i Vejdirektoratets opgørelser over trafikarbejdet. Ifølge disse opgørelser udgjorde trafikarbejdet med rutebusser i 2012-2014 i gennemsnit ca. 400 mio. km.

Samtidig udgjorde bestanden af busser til rutekørsel pr. 1. januar 2014-2016 i gennemsnit ca. 6.500, og der er i de seneste 2 år nyregistreret knapt 650 busser årligt i gennemsnit til rutekørsel ifølge Danmarks Statistik. Bestanden af busser bliver således udskiftet i løbet af ca. 10 år.

I det følgende forudsættes det på den baggrund, at trafikarbejdet med rutebusser er konstant svarende til 400 mio. km om året, at bestanden af busser i rutekørsel er konstant på 6.500 busser, og at afgang og tilgang til bestanden hvert år udgør 650 busser, svarende til at busserne har en levetid på 10 år.

Det forudsættes herudover, at en elbus anvender 1,4 kWh pr. km, således at hvis hele trafikarbejdet med rutebusser på 400 mio. km blev udført af elbusser, ville det svare til et elforbrug på 560 mio. kWh.

Endelig beregnes mindreprovenuet som forskellen mellem provenuet ved den fulde elafgift uden godtgørelse til proces og provenuet med godtgørelse til proces. Det vil fx i 2017 være forskellen mellem 91,0 øre pr. kWh og 0,4 øre pr. kWh.

Med ovennævnte forudsætninger er der nedenfor regnet på tre forskellige scenarier, jf. tabel 1.

Tabel 1. Umiddelbart mindreprovenu ved at nedsætte satsen for el til opladning af elbusser til 0,4 øre pr. kWh

2016-niveau – mio. kr.	2017	2018	2019	2020	2021	Varig virkning
<i>Scenarie 1 - alle 650 nyregistreringer udgøres af elbusser fra 2017</i>						
Umiddelbart mindreprovenu	20	70	120	160	210	200
<i>Scenarie 2 - antallet af nyregistrerede elbusser vokser med 33 om året i 10 år, hvorefter det forbliver konstant på 325</i>						
Umiddelbart mindreprovenu	0	0	10	20	30	90
<i>Scenarie 3 - antallet af nyregistrerede elbusser vokser med 65 om året i 10 år, hvorefter det forbliver konstant på 650</i>						
Umiddelbart mindreprovenu	0	10	20	40	60	180

Kilde: Skatteministeriet

I *Scenarie 1* er udgangspunktet, at elbusserne allerede fra 2017 bliver konkurrencedygtige, så de helt erstatter nyregistreringerne af konventionelle dieselbusser. Dermed vil bestanden af rutebusser efter 10 år – dvs. i 2026 - kun udgøres af elbusser, og hele trafikarbejdet på 400 mio. km udføres af disse elbusser. Det skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 20 mio. kr. i 2017 stigende 210 mio. kr. i 2021, mens den varige virkning skønnes at udgøre et mindreprovenu på ca. 200 mio. kr.

I *scenarie 2* forudsættes det, at antallet af nyregistrerede elbusser stiger med 33 om året i 10 år, hvorefter antallet af nyregistrerede elbusser forbliver 325 om året. Elbusserne vil fra og med 2035 udgøre halvdelen af bestanden af busser i rutekørsel på 6.500. Det skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 0 mio. kr. i 2017 stigende til 30 mio. kr. i 2021, mens den varige virkning skønnes at udgøre et mindreprovenu på ca. 90 mio. kr.

I *scenarie 3* forudsættes det endelig, at antallet af nyregistrerede elbusser stiger med 65 om året i 10 år, hvorefter antallet af nyregistrerede elbusser forbliver 650 om året. Det betyder, at elbusserne fra og med 2035 udgør hele bestanden af busser i rutekørsel på 6.500. Det skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 0 mio. kr. i 2017 stigende til 60 mio. kr. i 2021, mens den varige virkning skønnes at udgøre et mindreprovenu på ca. 180 mio. kr.

Som det fremgår af ovenstående, vil mindreprovenuet afhænge af en lang række faktorer, herunder særligt hvor hurtigt elbusser bliver konkurrencedygtige, og infrastrukturen kommer på plads. Desuden er det også centralt, i hvilken udstrækning elbusser kan erstatte konventionelle busser.