



Skatteministeriet

23. marts 2020
J.nr. 2020 - 3100

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 316 af 2. marts 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ida Auken (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren opstille to tabeller, der viser mindreprovenuet både før og efter tilbageløb og adfærd i årene 2021-2025 ved henholdsvis, at 1) der ikke skal betales elafgift af el til opladning af elbiler og 2) udvide retten til afgiftsrefusion til ikke kun at gælde firmaer, men også privatpersoner?

Svar

Det bemærkes indledningsvist, at beskatning af elektricitet er omfattet af energibeskatningsdirektivet, som opstiller rammerne for medlemsstaternes beskatning af energiprodukter og elektricitet. Direktivet indeholder minimumssatser, som for erhvervmæssig forbrug af elektricitet er fastsat til 0,4 øre pr. kWh. Det er derfor ikke muligt at fritage el til opladning af elbiler fra afgift, og der er derfor i nærværende svar forudsat, at spørger – når det ikke indenfor EU-reglerne er muligt helt at fritage el til opladning fra elafgift – vil lempe elafgiften for erhvervmæssig opladning ned til 0,4 øre pr. kWh frem til og med 2025.

Med finansloven for 2020 blev det aftalt, at særordningen for erhvervmæssig opladning af elbiler mv. til den lave elafgift på 0,4 øre pr. kWh forlænges med to år til og med 2021. Dermed er elafgiften på el til opladning af el- og plug-in hybridbiler meget lav og på niveau med energibeskatningsdirektivets minimumssatser i de næste to år, når der oplades erhvervmæssigt eller igennem en erhvervmæssig tjeneste (såsom CLEVER eller E.ON).

Forlængelsen skal ses i sammenhæng med, at Kommissionen for grøn omstilling af personbiler medio 2020 forventes at komme med anbefalinger til indretningen af bilbeskatningen på længere sigt.

En forlængelse af særordningen med lav elafgift til erhvervmæssig opladning af elbiler mv. til og med 2025 skønnes med en vis usikkerhed at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 70 mio. kr. i 2022 stigende til ca. 110 mio. kr. i 2025 i takt med, at der forventes en øget udbredelse af el- og plug-in hybridbiler, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved en forlængelse af lav elafgift til erhvervmæssig opladning til 2025

Mio. kr. (2020-niveau)Vinter20	2022	2023	2024	2025
Umiddelbar virkning	-80	-80	-110	-120
Virkning efter tilbageløb	-80	-80	-110	-120
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-70	-70	-100	-110

Anm.: Provenu er afrundet til nærmeste 10 mio. kr.

Kilde: Egne beregninger og Energistyrelsens Basisfremskrivning 2019.

En udvidelse af afgiftslempelsen for opladning af elbiler til ikke-erhvervmæssig opladning vil kræve, at der etableres et helt nyt administrativt system for håndtering af en sådan

afgiftslempelse. Det vil indebære et omfattende udviklingsarbejde at etablere et sådant system, og der vil bl.a. skulle opstilles en række administrative og tekniske krav, som sikrer, at ladestik, der anvendes til ikke-erhvervsmæssig opladning af elbiler til lav elafgift, ikke kan benyttes til andet, ikke-afgiftslempet forbrug. På den baggrund er mindreprovenuet ved at udvide ordningen til privatpersoner ikke beregnet. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af *SAU L 74 - spørgsmål 3 (2019-20)*.

Det vurderes umiddelbart, at alle elbilsejere gør brug af særordningen med erhvervsmæssig opladning af elbiler med lav elafgift på 0,4 øre pr. kWh, idet bl.a. abonnemeter på kørestrøm typisk indgår som en del af bilkøbet af elbiler. En udvidelse af særordningen vil dog forventeligt betyde, at alt opladning af plug-in hybridbiler også vil blive omfattet, hvormed der vil være et yderligere mindreprovenu, end hvis ordningen alene gælder erhvervsmæssig opladning.