

  
Skatteministeriet

2. maj 2014  
J.nr. 13-0113636

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 171 - Forslag til Lov om ændring af lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af naturgas og bygas, lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v. og forskellige andre love. (Afgiftsnedsættelse for elektricitet fra land til visse erhvervsskibe i havne, mulighed for kraft-varme-værker for at opgøre afgifter på timebasis, ændring af afgiftsregler for biogas m.v. af hensyn til energibeskatningsdirektivet, forsøgsordning med udvidet benyttelse af afgiftsfri institutionsbusser m.v. i frikommuner og forlængelse af forhøjet befordringsfradrag for pendlere i yderkommuner).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 2 af 23. april 2014. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Thomas Danielsen (V).

Morten Østergaard

/ Lene Skov Henningsen

### **Spørgsmål**

I Venstre glæder vi os over udsigten til en afgiftsnedsettelse for strøm leveret til større skibe ved kaj i Danmark. Lovforslaget nævner specifikt batterier i skibes fremdriftssystemer som værende inden for anvendelsesområdet, men der er imidlertid indsat en minimumsgrænse for omfattede skibes bruttotonnage til 400 t. For flertallet af skibe er dette ikke noget problem, men det vil udelukke en række ø- og genvejsfærger. Netop disse vil kunne bidrage til en hurtig miljøgevinst. Derfor bedes ministeren redegøre for, hvad de økonomiske konsekvenser ved lovforslaget er, hvis man helt fjerner minimumsgrænsen, og hvad konsekvenserne er, hvis grænsen på bruttotonnagen sættes til 100 t.

### **Svar**

Med forslaget lempes afgiften på landstrøm, hvilket vil fremme mere gunstige betingelser for etablering af landstrømanlæg.

Det fremgår af lovforslaget, at afgiftsnedsettelsen kan omfatte alle erhvervsmæssige skibe, herunder færger, når betingelserne for afgiftsfritagelse ellers er opfyldt. Det er bl.a. en betingelse, at skibet har en bruttotonnage på mindst 400 ton.

I relation til provenuvirkningerne fremgår det af lovforslaget om landstrøm, at potentialet for elforbruget i erhvervsmæssige skibe i havne i 2008 er skønnet til op mod 33 mio. kWh pr. år. Forudsættes det, at forbruget af landstrøm ombord på disse skibe udgør op mod 33 mio. kWh, svarende til at alle skibene på baggrund af forslaget vælger at benytte afgiftspligtig elektricitet (0,4 øre pr. kWh) i stedet for selv at producere elektricitet uden afgifter, skønnes det at medføre et merprovenu på ca. 0,1 mio. kr. Skatteministeriet har ikke kendskab til, hvordan energiforbruget er fordelt på erhvervsskibenes bruttotonnage, og kan derfor ikke umiddelbart vurdere de økonomiske konsekvenser ved at ændre eller fjerne minimumsgrænsen.

I relation hertil bemærkes, at der med forslaget fjernes én af barriererne for, at skibene kan benytte landstrøm. Desuden er det frivilligt for skibene at benytte landstrøm, og det er derfor meget usikkert, hvor stort et potentiale der er for el fra landstrøm og derved provenuvirkningerne ved forslaget.

Grænsen på 400 ton er desuden fastsat ud fra, at de største miljøgevinster fra afgiftslempelsen for landstrøm kan opnås for skibe med en bruttotonnage på mindst 400 ton.

Forslaget skal godkendes efter energibeskatningsdirektivet, inden forslaget kan træde i kraft. For at opnå en EU-godkendelse af afgiftslempelsen skal der være et tydeligt miljømål. Det er vurderingen, at en grænse på 400 ton – hvorved de største miljøgevinster opnås – giver større sikkerhed med hensyn til at kunne opnå en godkendelse inden for en kortere tidshorison. Det er også den grænse, man har valgt at bruge i Sverige. Den svenske ordning er EU-godkendt. Grænsen på 400 ton kendes desuden fra internationale certifikater og konventioner.

Det vurderes således af flere årsager at være uhensigtsmæssigt at ændre på tonnagegrænsen.