

Lavere elafgift for visse skibe ved kaj (landstrøm)

Beskrivelse

Visse skibe kan anvende el med en lempet elafgift, når de ligger ved kaj.

Med afgiftslempelsen for landstrøm sættes elafgiften ned til EU's minimumsafgift på 0,4 øre pr. kWh for elektricitet fra land til forbrug i visse skibe i havne. Det svarer til den sats, erhvervslivet betaler for el, der anvendes til produktion. Uden afgiftslempelse ville krydstogtskibe skulle betale en elafgift på 65,1 øre pr. kWh i 2025 (2023-priser). Under gældende regler kan krydstogtskibe anvende afgiftsfritaget olie til at producere el med.

Formålet med skatteudgiften er at forbedre miljø og klimaet. Ved brug af landstrøm udledes mindre CO₂ fra skibene, da skibene ikke bruger olie til at producere elektricitet. Som følge af det mindre forbrug af olie vil skibenes udledninger af NO_x, SO₂ og partikler samtidig blive reduceret, hvilket vil forbedre luftkvaliteten i de danske havne mv.

Afgiftslempelse for landstrøm er en skatteudgift. Det skyldes, at der er tale om en afvigelse fra hovedreglen om fuld afgift for el anvendt til ikke-moms omfattede erhvervs produktionsprocesser.

Regler

Skatteudgiften blev vedtaget ved lovforslag L171 2013-14, vedr. § 6a i elafgiftsloven med udløb den 17. juni 2021. Den blev forlænget ved bekendtgørelse 2021-06-10 nr. 1272 til den 17. juni 2027.

Provenuberegningen

Skatteudgiften (umiddelbar provenuvirkning)

Skatteudgiften udgøres af forskellen mellem den almindelige elafgift på 65,1 øre pr. kWh (i 2025, 2023-priser) og ned til den lempede procesafgift på 0,4 øre pr. kWh. Skatteudgiften er således 64,7 øre pr. kWh, der anvendes til landstrøm. Den almindelige elafgift indekseres, hvilket procesafgiften ikke gør.

Indtægterne på ordningen indberettes til Skatteministeriet, hvorfra provenuvirkningen kan udregnes. Det er antaget, at forbruget af ordningen er uændret fremadrettet.

Skatteudgiften skønnes til 5 mio. kr. i 2025 opgjort ved den umiddelbare virkning, *jf. tabel 1*. Ordningen udløber i 2027.

Tilbageløb og adfærd

Ordningen skønnes at indebære et offentligt *merprovenu* på 0,1 mio. kr. (2023-niveau) i 2025 opgjort efter tilbageløb og adfærd.

Adfærdsændringen afspejler, at skibene forventes at skifte til at producere elektricitet ved brug af afgiftsfri olie mv., hvis der ikke er lavere elafgift for landstrøm. Der blev ikke anvendt landstrøm til fuld afgift, inden ordningen blev indført.

Der er antaget et tilbageløb på 0 pct., da det formodes, at en større andel af skibene, der betaler afgiften, er udenlandske.

Tabel 1 Provenuvirkning af landstrøm, 2025

	beskrivelse	kilde / formel	resultat	enhed
Oplysninger				
[1]	Forventet brug af landstrøm i 2025	SKM	8	Mio. kWh
[2]	Elafgift i 2025 ([2023-niveau])	SKM	65,1	Øre/kWh
[3]	Nedsat elafgiftssats ([2023-priser])	SKM	0,4	Øre/kWh
[4]	Tilbageløb	SKM	0	Pct.
Umiddelbart mindreprovenu				
[5]	Umiddelbar mindreprovenu	[1]*([2]-[3])	5	Mio. kr.
Mindreprovenu efter tilbageløb				
[6]	Tilbageløb	[5]*[4]	0	Mio. kr.
[7]	Mindreprovenu efter tilbageløb	[5]-[6]	5	Mio. kr.
Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd				
[8]	Afledt mindre brug af landstrøm	-[1]	-8	Mio. kWh
[9]	Afledt provenu efter afskaffelse	[2]*[8]*(1-[4])	-5	Mio. kr.
[10]	Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd	[7]+[9]	<-1	Mio. kr.

Anm.: Provenuskønnene i tabellen er opgjort i 2023-niveau og afrundet til nærmeste 1 mio. kr.

Arbejdsudbud

Ordningen skønnes ikke at påvirke arbejdsuddet.

Samfundsøkonomi

Ordningen skønnes at indebære en samfundsøkonomisk gevinst. Ordningen medfører, at staten får et merprovenu fra den nedsatte elafgiftssats, jf. ovenfor, samtidig med at ordningen mindsker udledninger fra skibes forbrug af olie.

Gevinsten herved kan der skønnes delvist over. Med en antagelse om, at en diesel generator har 50 % effektivitet, ville der skulle anvendes 16 mio. kWh diesel, svarende til 1,6 mio. liter diesel. Med en emissionsfaktor på 2,6 kg CO₂ pr. liter diesel svarer det til 4.160 ton CO₂. Disse udledninger påregnes ikke at være en del af Danmarks udledninger, da dieselforbruget antages at gå til udenrigssøfart. Dermed kan CO₂-reduktionen som ordningen medfører ikke tilskrives en skyggepris i forhold til nationale reduktioner.

Ordningen medfører også miljøgevinster i lokalområdet omkring havnene pga. lavere udledninger af SO₂ og NOx, som det er muligt at skønne over. Af Afgifts- og Tilskudsanalysen delanalyse 3 er der skønnet skadesomkostninger ved NOx og SO₂-udledninger. Her blev de nationale skadeomkostninger for hhv. SO₂ og NOx opgjort til 25 kr./kg. og 3 kr./kg for søfart i faktorpriser. Emissionsfaktorerne som opgjort af DCE er hhv. 23,4 og 1250,9 g/GJ for SO₂ og NOx. Ved et forbrug på 16 kWh diesel, svarende til 57.600 GJ, giver det samlet samfundsøkonomiske omkostninger på 735.000 kr. I forbrugerpriser svarer det til 930.000 kr.

Table 2. Samfundsøkonomisk virkning af landstrøm, 2025

Beregning							
Mio. kr. (2023-niveau)	Afskaffelse af landstrøm			Lumpsum-skat eller -overførsel		Forskel	
	Staten	Borgere	Udlandet	Staten	Borgere	Staten	Borgere
	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]=[1]-[4]	[7]=[2]-[5]
Umiddelbar virkning	5	0	-5	1	-1	4	1
Tilbageløb	0	0	0	-<1		<1	
Adfærd ekskl. AU	-5	0	5			-5	
Eksternalitet		-1				-	-1
-Miljø		-1				-	-1
-Klima		-1				-	-1
Arbejdsudbud	-	-	-			-	
I alt	<-1	-1	0	1	-1	-0,8	0

Omregning til samfundsøkonomisk virkning ved ordningen (forbrugerpriser)

Mio. kr. (2023-niveau)	Faktorpriser	Forbrugerpriser	Pr. støttekrone
	[8]=-[6] ²⁾	[9]=[8]/(1-0,21)	[10]=[9]/[1]
Samfundsøkonomisk virkning	0,8	1	-

1) Afskaffelse af ordningen medfører øgede CO₂-udledninger fra udenrigssofart, jf. ovenfor. Skadesvirkningen heraf for danske borgere er der ikke skønnet over.

2) Af beregningstekniske grunde er den samfundsøkonomiske virkning i søjle (6) opgjort for en afskaffelse af ordningen, mens søjle (8)-(10) viser den samfundsøkonomiske virkning ved at have ordningen. Derfor skifter fortegnet fra den øverste del af tabellen til den nederste del.

I tabellen kan afrundinger medføre, at tallene ikke summerer til totalen.

Kilde: Skatteministeriet