



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
30. oktober 2019

J nr. 2019 - 3493

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 19. september stillet mig følgende spørgsmål 78 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål 78

Ministeren anmodes om at kommentere det materiale, Nuvve Corporation præsenterede for udvalget i forbindelse med foretræde den 19. september 2019, jf. KEF alm. del – bilag 25 og 82. Vil ministeren herunder oplyse, hvilke regelsæt, der skal ændres, for at man kan tilbyde nettoafregning på V2G?

Svar

Regeringen har sat et mål om stop for salg af nye diesel- og benzinbiler fra 2030. Jeg er enig med Nuvve Corporation i, at vi så vidt muligt skal sikre, at elbilerne indpasses på en smart måde i elsystemet, og at vi udnytter den værdi, de kan skabe.

Elbilernes batterier kan ses som decentrale lagringsenheder, som kan stå til rådighed for nettet i de perioder, hvor bilen ikke er i brug. Med den stigende udbygning med fluktuerende vedvarende energi øges behovet for at kunne gemme strømmen til de perioder, hvor solen ikke skinner og vinden ikke blæser. Elbilernes lagringskapacitet kan gennem aggregatorer indgå i balanceringsaftaler, hvor de vha. V2G-teknologier (vehicle-to-grid) kan levere systemydelse samt afhjælpe lokale flaskehalse. Elbilerne forventes således at kunne levere fleksibilitet til nettet som et omkostningseffektivt alternativ til netudbygning.

Det fremgår af Nuvve Corporations oplæg, at udrulning af V2G kræver bedre markedsbetingelser, hvorfor det anbefales, at der indføres nettoafregning for V2G. Der argumenteres med, at "*der betales afgift på 'de samme' elektroner flere gange*", samt at "*strøm til lagring er 5 gange dyrere end produktionsprisen*". Det fremgår ikke nærmere, hvad der præcist menes med nettoafregning. Jeg har derfor tolket forslaget som, at der ikke skal betales afgifter eller tariffer for den el, som lagres på en elbils batteri, og som efterfølgende leveres tilbage til nettet. PSO-tariffen bortfalder ved udgangen af 2021, og der ses derfor bort fra denne udgift.

Jeg har bedt Skatteministeriet redegøre for, hvilke regelsæt, der skal ændres, for at man kan tilbyde nettoafregning på V2G fsva. elafgiften. De har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2811
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/4



”I dag eksisterer der en særordning for opladning af elbiler mv. Særordningen bevirker, at der ved opladning af elbiler mv. via ladestandere netto betales en elafgift på 0,4 øre/kWh¹. Elafgiften på 0,4 øre/kWh svarer til minimumssatsen i energibeskatningsdirektivet. Til sammenligning er den gennemsnitlige tarif per kilowatt-time elforbrug ca. 30 øre for husholdninger (eksklusive abonnement). Elafgiften udgør således kun 1,3 pct. af den samlede gennemsnitlige tarif per kWh til det lokale net-selskab og Energinet.

Særordningen for opladning af elbiler mv. til en elafgift på 0,4 øre/kWh gælder til og med den 31. december 2019, men på regeringens forslag til finansloven for 2020 foreslås særordningen forlænget 2 år, således at den som udgangspunkt vil gælde til og med den 31. december 2021.

Når særordningen udløber skal der betales almindelig elafgift af el til opladning af lageringsenheder i elbiler mv.. I dag udgør satsen for den almindelige elafgift 88,4 øre/kWh. Samtidig vil en virksomhed bl.a. få tilbagebetalt elafgiften af el, som via en lagringsenhed leveres tilbage til det kollektive elnet, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 3, 10.-13. pkt. Bestemmelserne har til formål at sikre, at der ikke sker dobbeltbeskatning af el, som leveres til det kollektive elnet, og tilbagebetalingen er betinget af særskilt måling af den leverede mængde el.

Såfremt omfanget af energisvindet i en lagringsenhed, som leverer el til elnettet, kan dokumenteres, kan afgiften af en forholdsmæssig andel af energisvindet (der kan henføres til el leveret til det kollektive elnet) også blive tilbagebetalt, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 3, 14. pkt. Elafgiftslovens § 11, stk. 3, 10.-14. pkt. har først virkning fra 1. januar 2020, og virkningstidspunktet vil, ved en evt. forlængelse af særordningen for opladning af elbiler mv. på 2 år, blive ændret til 1. januar 2022.”

Elafgiften vurderes derfor ikke at være en barriere for brugen af V2G.

Ligeledes har jeg bedt Energistyrelsen redegøre for, hvilke regelsæt, der skal ændres, for at man kan tilbyde nettoafregning på V2G fsva. tarifferne. De har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Det er som udgangspunkt vigtigt at fastslå, at der i Danmark ikke længere findes en nettoafregningsordning fsva. tarifferne. De eksisterende ordninger vedrører udelukkende elafgiften og PSO-tariffen for egenproducenter som solcelleejere. Ordning-

¹ Ladestanderne ejes af virksomheder, men ladestanderne kan også være placeret hos husholdninger. Særordningen for opladning af elbiler mv. omfatter dermed opladning af elbiler mv. via ladestandere uanset hvor og under hvilke betingelser opladningen finder sted.



gerne for egenproducenterne er dog lukket for tilgang², således at afgifts- og PSO-fritagelsen for nye anlæg kun vedrører den del af elforbruget, der produceres i egenproducentens anlæg samtidigt med et givent forbrug (øjebliksafregning).

Den 1. april 2016 udløb en midlertidig rabatordning, der indebar nettoafregning af distributionsnettariffen for visse egenproducenter. Med ikrafttræden af denne tarifændring har det ikke længere været muligt at modregne leveringer til nettet med forbruget fra nettet. I tillæg hertil betaler egenproducenter nu en rådighedsbetaling til det lokale netselskab, der skal dække netselskabernes omkostninger ved at stille netkapacitet til rådighed for, at egenproducenter også sikres fuld levering fra nettet fx i tilfælde af nedbrud på deres produktionsanlæg eller i perioder, hvor de ikke selv producerer.

Formålet med den nuværende tarifmodel er at sikre, at elforbrugernes betaling for brugen af det lokale eldistributionsnet er omkostningsægte og dermed reflekterer de omkostninger, som elforbrugeren påfører elnettet. Det er op til elnetselskaberne at fastsætte tarifferne, og det er op til Forsyningstilsynet at vurdere, om tarifferne er rimelige. Dansk Energi, som bl.a. repræsenterer netselskaberne, anmeldte forud for ibrugtagningen tarifmodellen til det daværende Energitilsyn (i dag Forsyningstilsynet). Tarifmodellen er siden godkendt af tilsynet.

Den konkrete udformning af tarifferne eller modellen for fastsættelsen af tarifferne kan ikke bestemmes direkte i lovgivningen, da det i medfør af EU-reglerne er Forsyningstilsynet, der skal fastsætte eller godkende enten modellen eller selve tarifferne.

Der er en vis grad af frihed i forbindelse med tariffastsættelsen, så længe det sikres, at tarifferne afspejler omkostningerne og opkræves uden forskelsbehandling. Det skal dog bemærkes, at der med den seneste ændring af EU's elmarkedsdirektiv³ er indført en bestemmelse om tarifiering af aktive kunder, der bl.a. omfatter kunder, som deltager i fleksibilitetsordninger som fx V2G. Medlemsstaterne skal således som udgangspunkt sikre, at sådanne kunder *er underlagt omkostningsægte, gennemsigtige og ikke-forskelsbehandlende netgebyrer, der er opgjort særskilt for den elektricitet, der leveres til nettet, og den elektricitet, der forbruges fra nettet* (artikel 15, stk. 2 lit. e). Eldirektivet fastlægger herudover, at der ikke må tildeles nye rettigheder i henhold til eksisterende ordninger, der ikke særskilt opgør den elektricitet, der leveres til nettet, og den elektricitet, der forbruges fra nettet efter den 31. december 2023 (artikel 15, stk. 4).

² Lov nr. 1390 af 23.12.2012 medførte sammen med BEK nr. 1068 af 16.11.2012, at årsbaseret nettoafregning blev erstattet af timebaseret nettoafregning, medens Lov nr. 1049 af 12.9.2017 afskaffer fritagelsen for elafgift ved timebaseret nettoafregning og indfører øjebliksafregning.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/944 af 5. juni 2019 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ændring af direktiv 2012/27/EU



Iht. elmarkedsdirektivet synes det dermed nødvendigt at opgøre V2G-kunders net-tariffer særskilt, således at der kan ske en afregning af den fulde mængde trukket fra nettet og den fulde mængde leveret til nettet. Herudover tager elmarkedsdirekti- vet ikke direkte stilling til, hvordan leveringerne til og fra nettet afregnes, og det vil skulle overvejes ved implementering i dansk lovgivning, hvordan der sikres hen- sigtsmæssige incitamenter, så længe det sker på baggrund af principperne om omkostningsægthed, gennemsigtighed og uden hverken positiv eller negativ for- skelsbehandling af energilagring som fastlagt i EU's elmarkedsforordning⁴.”

Det bemærkes desuden, at der i forlængelse af energiaftalen fra 2018 er nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der bl.a. skal se på, om den nuværende lovgivning på tarifområdet fortsat er tidssvarende fx i forhold til fleksibelt forbrug, og om tarif- ferne kan opkræves mere omkostningsægte. I arbejdet skal der bl.a. ses specifikt på tarifieringen af lagringsenheder.

Nuvve Corporation anbefaler desuden, at der indføres støtte til installation af V2G- ladere for at fremme udbredelsen af teknologien. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler har bl.a. til opgave at analysere indretningen af infrastrukturen, her- under særligt ladeinfrastrukturen. Dette kan også dreje sig om tekniske krav til la- destandere.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/943 af 5. juni 2019 om det indre marked for elektricitet, artikel 18