



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
28. januar 2020

**J nr.** 2019 - 4434

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 24. oktober stillet mig følgende spørgsmål 22 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

### **Spørgsmål 22**

Ministeren bedes kommentere materiale fra True Energy om automatisk opladning af elbiler i forbindelse med foretræde for udvalget den 24. oktober 2019, jf. KEF alm. del – bilag 24.

### **Svar**

Regeringen har sat et ambitiøst mål om reduktion af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. ift. niveauet i 1990. Indfrielsen af klimamålet kommer bl.a. til at kræve en væsentlig udbygning med vedvarende energi såsom vindmøller og solceller. Omlægningen fra regulerbar termisk elproduktion til fluktuerende elproduktion vil stille krav om en øget fleksibilitet i vores energisystem for at kunne gennemføre den grønne omstilling så omkostningseffektivt som muligt.

Ligeledes kan elektrificeringen af samfundet sætte pres på elnettet og skabe behov for dyre investeringer i netudbygning, hvis ikke vi formår at bruge nettet på en effektiv måde. Vi skal så vidt muligt sikre, at det nye forbrug indpasses på en smart måde i vores elsystem fx gennem automatisk styring af fleksibelt elforbrug såsom elbiler og varmepumper. Det er vigtigt, at vi har de rigtige rammer for at understøtte en fortsat udvikling af et smart, integreret og fleksibelt energisystem i Danmark.

Der blev med energiaftale 2018 igangsat en række initiativer, som skal være med til at sikre netop dette. Det drejer sig bl.a. om udviklingen af en markedsmodel 3.0, test af regulatoriske frizoner samt nedsættelse af en arbejdsgruppe, som bl.a. skal se på, om tarifferne kan opkræves mere omkostningsægte.

True Energys materiale indeholder en ønskeliste med fire anbefalinger til ændret regulering på elområdet, som jeg vil forholde mig til i mit svar:

- Udvikling af rammebetingelser så netvirksomhederne kan købe fleksibilitetsydelse
- Indførelse af nye regler for energy-as-a-service løsninger og afskaffelse af leveringspligten
- Sænkelse af elafgifterne
- Langsigtede aftaler vedr. afgifter på elbiler og strøm til opladning

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/3



### *Rammebetingelser for indkøb af fleksibilitetsydelser*

True Energy peger i sin ønskeliste på, at den nuværende lovgivning betyder, at netvirksomhederne ikke kan indkøbe fleksibilitetsydelser, hvorfor der skal investeres mere i netkomponenter. Med fleksibilitetsydelser forstås der, at man som forbruger eller producent af el kan sælge sin evne til enten at øge eller sænke hhv. sit forbrug eller sin produktion i en given periode mod betaling. Herved kan forskellige brugere af nettet være med til at hjælpe systemet og bidrage til håndteringen af lokale flaskehalse i nettet. True Energy anbefaler derfor, at der udvikles rammebetingelser, som muliggør, at netvirksomhederne kan købe fleksibilitet.

Energistyrelsen har oplyst, at der i forbindelse med implementeringen af EU's omarbejdede eldirektiv<sup>1</sup>, som skal være implementeret i dansk lovgivning senest med udgangen af 2020, vil være særligt fokus på at udvikle rammebetingelser for, at netvirksomhederne kan købe fleksibilitetsydelser.

Den nugældende lovgivning indeholder ingen specifikke bestemmelser vedrørende netvirksomheders anskaffelse af fleksibilitetsydelser. Rammebetingelserne skal udvikles, så netvirksomhederne har incitament til at anskaffe fleksibilitetsydelser. Der skal fx i vidt omfang sikres neutralitet mellem driftsomkostninger (fleksibilitetsydelser) og investeringsomkostninger (netinvesteringer) i den økonomiske regulering, så det sikres, at den mest optimale løsning vælges ved en given udfordring i nettet.

### *Nye regler for energy-as-a-service løsninger og afskaffelse af leveringspligten*

True Energy ser det som en udfordring, at elleverancer behandles som et selvstændigt produkt pålagt leveringspligt. De fremfører, at reglerne hæmmer udviklingen af energy-as-a-service løsninger, hvorfor der bør indføres nye regler for energy-as-a-service løsninger samt afskaffelse af leveringspligten.

Energistyrelsen har oplyst, at et af formålene bag det indre marked for elektricitet og elmarkedsdirektivet er at give forbrugere nye og innovative forretningsmuligheder. Det må dog ikke ske på bekostning af forbrugerbeskyttelsen. Leveringspligten er et centralt element i beskyttelsen af forbrugerne mod prisdiskrimination. Ændringer i leveringspligten skal ske på en måde, der opretholder forbrugernes rettigheder – herunder også dem der er følger af elmarkedsdirektivet.

Lignende overvejelser om forbrugerbeskyttelsen gør sig gældende ift. 'energy-as-service'-produkter, hvor elleveringen indgår som et element i at levere en anden ydelse. Sådanne aftaler skal være transparente for forbrugeren. Der skal bl.a. være gennemsigtige oplysninger om priser, og det skal være let at sammenligne forskel-

---

<sup>1</sup> 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



lige tilbud. Det er også vigtigt, at kundens regning opfylder de minimumskrav vedr. specificering af pris og forbrug som følger af elmarkedsdirektivet.

#### *Sækelse af elafgifterne og langsigtede aftaler om afgifter på elbiler*

To af True Energys anbefalinger vedrører afgiftsforhold. For det første anbefaler de, at elafgifterne sænkes for at fremme elektrificeringen. For det andet anbefaler de, at der indgås langsigtede aftaler om afgifter på elbiler og strøm til opladning for at fjerne usikkerhed, som kan hæmme udbredelsen af elbiler. Jeg har bedt Skatteministeriet forholde sig til disse anbefalinger. De har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig.

”Der er forskellige afgiftssatser for forskellige anvendelser af el. Den såkaldte almindelige elafgift er 89,2 øre/kWh i 2020 (og med energiaftale 2018 nedsættes satsen gradvist til 78,9 øre/kWh i 2025). Elafgiften er dog betydeligt lavere for el til de anvendelser, hvor el typisk nemmest kan erstatte fossil energi. Det gælder el til rumopvarmning, herunder varmepumper, og el til opladning af elbiler via ladestandere. Det er også disse typer elforbrug, der specifikt nævnes i materialet fra True Energy.

Afgiften på el, der i afgiftsmæssig henseende kan henføres til rumopvarmning, herunder el til varmepumper, er 21,0 øre/kWh i 2020 og fra 2021 nedsættes afgiften til 15,7 øre/kWh. Endvidere er der frem til udgangen af 2021 en særligt lav afgift på el til opladning af elbiler mv. via ladestandere på 0,4 øre/kWh.<sup>2</sup> Afgifterne på forbrug af el til rumvarme og elbiler er betydeligt lavere end afgifterne på fossile brændsler til opvarmning eller transport.

Elbiler og plug-in hybridbiler er i dag omfattet af betydelige lempelser i registreringsafgiften. Lempelserne i 2020 indebærer, at elbiler med en værdi op til 400.000 kr. (inkl. moms) i praksis er fritaget for registreringsafgift.

Ovennævnte lempelser for elbiler mv. er som udgangspunkt midlertidige, hvilket skal ses i sammenhæng med, at der er nedsat en *kommission for grøn omstilling af personbiler*, der i 2020 skal komme med anbefalinger til indretningen af bilbeskatningen for at fremme grønne biler på længere sigt. Kommissionsarbejdet er således et led i afklaringen af de langsigtede rammer for bilbeskatningen.”

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen

---

<sup>2</sup> 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.