



Tale

26. marts 2025
J.nr. 2024 - 747

Kontor:
Miljø, Energi og Motor
[MEM]

Initialer:
ALy

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Samrådsspørgsmål G (SAU alm. del)

Tale til besvarelse af spørgsmål G den 26. marts 2025

Spørgsmål G

Vil ministeren redegøre for Skatterådets afgørelse om, at der ikke kan ske refusion af elafgift til ejere af elbiler med egenproduktion af elektricitet fra solceller, samt oplyse hvilke konkrete initiativer ministeren vil tage for at genetablere den hidtidige ordning, så ejere af elbiler med egenproduktion af vedvarende el kan få afgiftsrefusion for den el, de modtager gennem elnettet, så ejerne ikke straffes for at medvirke til den grønne omstilling?

Svar

Tak for invitationen til det her samråd om refusionsordningen for elafgift på opladning af elbiler og de udfordringer, den rejser for særligt solcelleejere.

Det er et område, der optager mig meget. Og jeg forstår godt, at mange tænker, at det virker helt molboagtigt, at refusion af el-afgiften, når man lader sin bil op derhjemme, ikke gælder for borgeren i en husstand med solcelleanlæg.

Derfor har embedsfolkene i Skatteministeriet også i noget tid arbejdet intenst på at finde en ny model.

Inden jeg kommer ind på den, vil jeg dog gerne forklare lidt om, hvordan systemet er i dag.

[Afgiftssystemet i dag]

Grundprincippet i elafgiftsloven er, at husholdninger betaler fuld afgift af deres elforbrug.

For at understøtte udbredelsen af elbiler blev der i 2012 indført en særordning om refusion af elafgift på opladning af elbiler. Det er den refusionsordning, vi kender i dag.

Efter særordningen kan ladeoperatøren få godtgjort elafgiften bortset fra 0,4 øre pr. kWh af den elektricitet, der er brugt til opladning af en elbil eller en plug-in hybrid. Det forudsætter dog, at ladestanderen drives for virksomhedens risiko og regning, og at virksomheden er involveret i driften heraf.

Det er altså ikke elbilejeren, men ladeoperatøren, der kan få godtgjort elafgiften. Men ladeoperatøren kan vælge at viderefakturere refusionen til elbilejeren.

Ordningen udløb oprindeligt den 31. december 2015, men er blevet forlænget flere gange. Ordningen løber indtil den 31. december 2030.

Refusionsordningen har positive effekter for elbilsejerne.

Men det kan jo ikke være rigtigt, at den borger, der både har solcelleanlæg og elbil, ikke har mulighed for at få samme lave el-afgift som elbilejeren uden solcelleanlæg. Her taler vi jo netop om en borger, der gør en indsats og bidrager til et grønnere og mere fossilfrit samfund.

[Skatterådets afgørelser]

Skatterådet, som jo bistår Skatteforvaltningen ved forvaltningen af lovgivningen, har dog ikke i de konkrete sager, der er blevet forelagt rådet, kunnet bekræfte, at en ladeoperatør kan få godtgjort elafgift på opladning af en elbil, hvor elbilkunden også producerede elektricitet på eget solcelleanlæg.

Med andre ord: ejere af el-biler med egenproduktion af elektricitet fra solceller kan i praksis ikke få refusion af elafgift.

Samrådsspørger har anmodet om en redegørelse af Skatterådets afgørelse om denne problemstilling. Her har jeg modtaget dette bidrag fra Skattestyrelsen.

Nu læser jeg op fra Skattestyrelsens bidrag:

[citat]

”Skatterådets afgørelse, offentliggjort som [SKM2024.367.SR](#), vedrører særordningen for elbiler med afgiftslempelse af elafgiften, og spørgsmålet om, hvorvidt denne særordning gælder, hvis husstanden har afgiftsfritaget solcelleanlæg.

Efter særordningen for elbiler kan ladeoperatører, der mod vederlag stiller ladestanderne til rådighed for privatkunder, på visse betingelser få godtgjort elafgiften af den elektricitet, der er brugt til opladning af kundernes elbiler via ladestanderne.

Der sker godtgørelse af hele elafgiften bortset fra 0,4 øre/kWh.

Udover særordningen for elbiler findes der en særordning med afgiftsfritagelse for elektricitet, som er produceret på solcelleanlæg eller andre VE-anlæg i husstande. Der er visse betingelser, der skal være opfyldt, for at husstandene kan omfattes af afgiftsfritagelse. Der er teknisk set tale om to ordninger. Ifølge den ene er der afgiftsfritagelse, når elektriciteten forbruges direkte af producenten selv. Ifølge den anden er der afgiftsfritagelse, når der først sker "lagring" af den producerede VE-elektricitet på det kollektive elnet, og elektriciteten efter "lagring" forbruges af producenten via det kollektive elnet. Denne ordning kaldes for nettomålerordningen.

Det er muligt for en husstand både at have en elbil og et solcelleanlæg. På den baggrund kan der opstå en problemstilling med, om særordningen for elbiler kan kombineres med særordningen for VE-anlæg.

Skatterådet har i to afgørelser afgjort, at en ladestanderoperatør ikke kunne opnå refusion af elafgift i tilfælde, hvor elbilkunden samtidig havde et solcelleanlæg.

Skatterådet har i [SKM2024.367.SR](#) truffet afgørelse om, at der i den konkrete situation ikke kunne opnås refusion af elafgift efter særordningen for elbiler kombineret med et afgiftsfritaget solcelleanlæg, der er uden for nettomålerordningen. Ud fra de faktiske forhold i sagen kunne det ikke fastlægges med sikkerhed, at der var betalt elafgift af elforbruget i spørgers ladestandere. Der var derfor ikke sikkerhed for, at der ikke blev ydet refusion af en afgift, der ikke var betalt.

Skatterådet har også i en anden sag, offentliggjort som [SKM2018.220.SR](#), truffet afgørelse om, at særordningen for elbiler ikke kunne anvendes i kombination med et afgiftsfrit solcelleanlæg under nettomålerordningen. Det skyldes, at det ikke var muligt at registrere, om der var tale om afgiftsfri elektricitet fra solcellerne eller afgiftspligtig elektricitet fra det

kollektive net til ladestanderen. Det kunne således ikke dokumenteres, at der var betalt fuld afgift af den elektricitet, der blev søgt om godtgørelse for i henhold til særordningen for elbiler.”

Citat slut.

Sagens kerne er altså, at man ikke med sikkerhed kan sige, om elbilen i en husstand med solcelleanlæg kun er blevet opladet med strøm fra det kollektive net, hvoraf der er betalt elafgift. Eller om der også er brugt hjemmeproduceret strøm til opladningen fra solcelleanlægget, som er afgiftsfri.

Hvis der derfor gives refusion af elafgift for opladning, hvor en del af strømmen kommer fra egenproduktion af el, der er afgiftsfri, så har staten refunderet en afgift, der aldrig er blevet betalt.

Som sagt synes jeg selvfølgelig, at det er et problem, at borgeren med el-bil og hjemmeproduceret strøm fra solceller ikke får samme lave afgift som andre el-bil ejere.

[Andre uhensigtsmæssigheder]

Udover det åbenlyse problem med solceller har refusionsordningen også medført andre uhensigtsmæssigheder, som jeg gerne vil have løst.

Konkurrencerådet offentliggjorde den 14. december 2023 en analyse, der konkluderer, at markedet for opladning af elbiler ikke er velfungerende set fra et konkurrenceperspektiv.

Det skyldes bl.a., at forbrugerne har svært ved at navigere på markedet, fordi priser og abonnementsordninger er vanskelige at gennemskue. Forbrugerne afsøger kun i begrænset omfang markedet og skifter relativt sjældent udbyder.

Her påpeger Konkurrencerådet, at refusionsordningen svækker konkurrencen på lademarkedet og bidrager til at skabe et

lademarked præget af abonnements- og serviceaftaler – der som nævnt er svært at navigere i.

Det kan vi få løst, hvis vi indfører en bimålerordning – en ordning, som jeg vil uddybe om lidt.

[Genetablering af hidtidig ordning]

Samrådsspørgeren spørger også til, om man kan genetablere den hidtidige ordning, hvor elbilejere med egenproduktion af vedvarende el kunne få refusion.

Hertil kan jeg oplyse, at den nuværende refusionsordning blev indført i 2012, og at loven ikke er blevet ændret, udover at ordningen er blevet forlænget.

Jeg vil derfor gerne afkræfte, at der tidligere har været en anden udgave af ordningen, der har håndteret situationen med elbilejere med solcelleanlæg på en anderledes måde end i dag.

Det har der ikke. Det er altså ikke lovgivningen, der er ændret.

[Bimålermodel]

På grund af de udfordringer jeg har nævnt her, har jeg bedt Skatteministeriets embedsværk om at finde en model, der løser problemerne.

Løsningen er landet på en bimålermodel, hvor man ved hjælp af målere i ladestandere kan få afgiftsnedsettelse for præcis den elektricitet, der anvendes til opladning af elbilen.

Med bimålermodellen vil det være elbilejeren, der får den direkte afgiftsnedsettelse, og elbilejeren vil derfor ikke længere være afhængig af en ladeoperatør for at få afgiftsnedsettelsen.

Først og fremmest vil modellen betyde, at den elbilejer, der har egenproduktion af elektricitet ved solcelleanlæg, kan oplade sin elbil med elektricitet med lav afgift som alle andre elbilejere.

Ordningen vil også være mere gennemskuelig for elbilejeren og afhjælpe konkurrenceproblematikken.

Skatteministeriet er sammen med andre gode kræfter i gang med at fastlægge de tekniske og administrative aspekter af ordningen, hvorfor jeg ikke kan oplyse nærmere om disse forhold. Men jeg er optaget af, at vi får lavet en god og solid ordning.

Og så vil jeg naturligvis inddrage Folketingets partier, inden der fremsættes et lovforslag om en ordning.

Tak for ordet!