

Skatteudvalget
L 124 - Bilag 1
Offentlig

Skatteministeriet

J. nr. 2004-231-0041

Den 25 NOV. 2004

MODTAGET

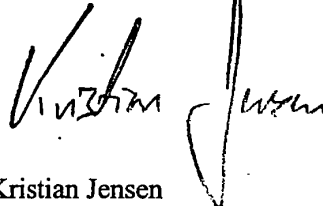
25 NOV. 2004

1230
Den Centrale Indlevering

Til
Folketingets Skatteudvalg

L 124 Forslag til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourceforbrug m.v.).

Hermed fremsendes til udvalgets orientering kopi af indkomne høringssvar fra den eksterne høring af lovforslaget samt kommentarer til indkomne høringssvar



Kristian Jensen



/Lene Skov Henningsen

	<p>biobrændstoffer for værende et alternativ til fossile brændstoffer til motorbrug.</p> <p>Noah ser hellere, at afgiften på svovlholdig benzin og diesel hæves, end at afgiften på svovlfri benzin og diesel reduceres.</p>	<p>biobrændstoffer, som anvendes til motorbrændstof, men alene en fritagelse for CO₂-afgiften, da biobrændstofferne tilnærmelsesvis er CO₂-neutrale. Biobrændstoffer til motorbrug vil fortsat være pålagt mineralolieafgift, som er langt den største afgiftssats.</p> <p>Ved L 124 lempes afgiften med et beløb svarende til biobrændstoffernes CO₂-fordel. Afgiftslempelsen er således i overensstemmelse med regeringens omkostningseffektive klimapolitik.</p> <p>Højere afgifter på diesel og benzin vil ikke være i overensstemmelse med regeringens skattestop.</p> <p>Afgiftslempelsen for svovlfri diesel og benzin er omkostningseffektiv, da lempelsen svarer til miljøgevinsten.</p>
<p>Dansk Landbrug og Landbrugsraadet</p>	<p>Dansk Landbrug ønsker en mere generel lempelse for afgiften på biobrændstoffer.</p> <p>Dansk Landbrug støtter justeringen vedrørende kvotevirksomheder.</p>	<p>Jf. kommentar til henvendelsen fra Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi samt "Redegørelse om implementering af EU's biobrændstofdirektiv", juni 2004 (www.ens.dk).</p>
<p>Deloitte på vegne af Novo Nordisk A/S og Novozymes A/S</p>	<p>Novo Nordisk A/S og Novozymes A/S støtter justeringen vedrørende kvotevirksomheder, og ønsker en bekræftelse af, at disse virksomheder er omfattet af justeringen.</p>	<p>Administrationen af skatte- og afgiftslovgivningen varetages af ToldSkat og ikke Skatteministeren. Skatteministeren kan ikke i forbindelse med behandlingen af lovforslaget at give sådanne tilsagn.</p>

	<p>Inkonsekvent, at der opkræves afgift af den del af biobrændstoffet, der bliver til varme, når samme biobrændstof er 100 pct. afgiftsfritaget til opvarmning i kedler.</p>	<p>målsætningen om mest miljø for pengene.</p> <p>Skatteministeriet er opmærksom på problemet i stationære motorer, men løsningen ligger uden for dette lovforslag</p>
<p>Oliebranchens Fællesrepræsentation (OFR)</p>	<p>OFR kan støtte de foreslåede ændringer af lov om afgift af kuldioxid af visse energiprodukter og lov om energiafgift af mineralolieprodukter. OFR har ingen kommentarer til andre ændringer i L 124.</p> <p>Ved fuld indfasning af svovlfri brændstoffer er det OFRs vurdering, at provenutabet vil være ca. 150 mio. kr. og ikke ca. 120 mio. kr. som anført i bemærkningerne til lovforslaget</p>	<p>Ved beregning af provenutabet er indgået en skøn for, at omkostninger til produktion af svovlfri diesel og benzin er mindre end afgiftsnedsettelsen. Der ved opnås en adfærds- og grænsehandelseffekt, der trækker i den modsatte retning.</p>
<p>Danske Reklame- og Relationsbureauers Brancheforening (DRRB), Campingrådet</p>	<p>DRRB støtter lovforslaget i sin helhed og i særdeleshed forslaget om ophævelse af bilaget til vandafgiftsloven. DRRB ser gerne, at også bilaget til elafgiftsloven ophæves.</p>	<p>Bilaget til elafgiftsloven er ikke omfattet af samme usikkerhed i forhold til EU-retten, som bilaget til vandafgiftsloven er. Det skyldes, at elafgiften er omfattet af energibeskatningsdirektivet.</p> <p>Endvidere vil en ophævelse af bilaget til elafgiftsloven medføre et væsentligt større provenutab end ophævelsen af bilaget til vandafgiftsloven.</p>
<p>Dansk Industri (DI)</p>	<p>DI finder, at lovforslaget indeholder visse nyttige forenklinger af afgifterne på energi, ligesom en række afgifter nedsættes, samtidig med at miljøet forbedres.</p>	

SID
Skattechefforeningen
Statens Bilinspektion
Sønderjysk Landboforening
Forskningscenter Risø
WWF
Økologisk Landsforening

Skatteministeriet, Departementet
Skatte- og Afgiftsadministrationen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog

Dato: 22. november 2004
Deres ref.: J. nr. 2004-231-0041
Vores ref.: 207 CSU/lmk

Høring om diverse afgiftslove

Som svar på Skatteministeriets høring af 16. november 2004 vedrørende ændring af diverse afgiftslove skal det hermed meddeles, at HTS som udgangspunkt ikke har kommentarer til lovforslaget. Det skal dog bemærkes, med hensyn til lempelserne af afgifterne for svovlfri diesel og benzin, at vi støtter lempelsen, da det vil påføre en positiv miljøeffekt uden omkostninger for erhvervet.

Med venlig hilsen

Katia K. Østergaard
direktør

Christoffer Susé
advokatfuldmægtig

Skatteministeriet
Att.: departementet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

19. november 2004
J.nr. 56.154
kht/-

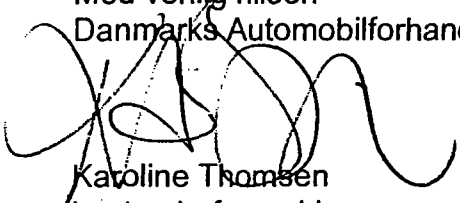
**VEDR.: NEDSÆTTELSE AF VISSE AFGIFTER PÅ VIRKSOMHEDERS RES-
SOURCEFORBRUG M.V.**

D·A·F har modtaget ovennævnte forslag til ændring af en række love i høring, jf. De-
res j.nr.: 2004-231-0041.

Vi skal for god ordens skyld meddele, at vi ikke har bemærkninger til selve forslaget.

Vi skal dog benytte lejligheden til at udtrykke vor ærgrelse over, at lov om registre-
ringsafgift af motorkøretøjer nu endnu engang tilføjes en særbestemmelse, der
blandt de utallige øvrige særbestemmelser medfører, at regelsættet både for bran-
chen, for myndighederne og for bilkøberen er overordentlig vanskeligt at arbejde med
og overskue. D·A·F så gerne en gennemgribende omlægning af registreringsafgiften
over en årrække i overensstemmelse med det forslag D·A·F i samarbejde med bran-
chens øvrige organisationer har fremlagt i dette efterår.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening



Karoline Thomsen
kontorchef, cand.jur.

2004-231-0041
akt62

Fra Charlotte Høholt <CH@ForsikringensHus.dk>
Til: <pafgift@skm.dk>
Dato 18-11-2004 14:48:57
Emne: Høring af lovforslag

Att.: Kirstine Villumsen Krog

Forsikring&Pension har med mail af 16. november 2004 modtaget udkast til lovforslag om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. i høring. Udkastet til lovforslag giver ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Charlotte Høholt

Forsikring & Pension
Amaliegade 10
1256 København K

Tlf. 33 43 55 00
Fax 33 43 55 01
Tlf. dir. 33 43 56 56

Fra "Anni Carlsen" <anc@kvl.dk>
Til: <avk@skm.dk>
Dato 23-11-2004 11:14:40
Emne: Høring af lovforslag - J.nr. 2004-231-0041

KVL J.nr. 275-545

Ovennævnte lovforslag har været sendt til høring i de relevante institutter.

I henhold hertil kan meddeles, at KVL ikke har bemærkninger til lovforslaget.

vh

Anni Carlsen, overassistent
Forsknings- og Innovationskontoret
Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole
Bülowsvej 17
1870 Frederiksberg C
Direkte tf. 3528 2014
anc@kvl.dk

Foreningen Danske Revisorer

Munkehatten 32 · 5220 Odense SØ · Telefon 65 93 25 00 · telefax 65 93 25 08
Webadresse: www.fdr.dk · E-mail: sekretariat@fdr.dk



Skatteministeriet
Departementet
Anne Kirstine Villumsen Krog
Nicolai Eigtvæds Gade 28
1402 København K
Sendt via mail

Odense den 23. november 2004
H 3792 - 04
00154 - TK

Høring: Forslag til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift på elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourceforbrug m.v.)

Lovudvalget i FDR har ikke bemærkninger til ovenstående.

Det er positivt at afgifterne på miljøvenligt brændstof sættes ned, men nedsættelsen er dog kun minimal.

Med venlig hilsen
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen
direktør

skm@skm.dk
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Elsam Kraft A/S
Forretningsudvikling
Overgade 45
7000 Fredericia
www.elsamkraft.dk
www.elsam.dk

Tlf. 76 22 20 00
Fax 76 22 19 66

CVR-nr. 10153158

Vores ref. PTM/BLU
Tlf. 76 22 24 16
ptm@elsam.com
Dok. nr.

Sag nr. E000589.04

Side 1 af 2

22. november 2004

Høringssvar til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter mv.

Elsam takker for muligheden for at kommenterer på tilsendte høringsudkast. Elsams kommentarer er kun rettet mod ændringerne til Lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter.

Det er positivt, at afgiftsstrukturen for motorbrændstof opdeles i en mineralolieafgift og en CO₂-afgift for at skabe incitament til anvendelse af mere miljøvenlige energikilder i transportsektoren.

Elsam vil gerne pointere, at anvendelsen af biobrændsler ikke kun er til fordel for miljøet, men de er på sigt også med til at mindske afhængigheden af olie og dermed sikre forsyningssikkerheden. Disse fordele bliver ikke tilgodeset i lovforslaget.

Selvom lovforslaget er implementeringen af direktiv om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport, vil der på sigt også komme motorbrændstoffer baseret på vind og andre vedvarende energikilder, f.eks. sol og bølgeenergi. Elsam ser ingen hindringer for ikke også at inddrage disse energikilder i lovforslaget.

Derudover har Elsam følgende konkrete kommentarer:

§ 7, stk. 4. Der tages udgangspunkt i biobrændstoffer fra biomasse, og der er ikke noget til hindring for allerede på nuværende tidspunkt også at lade lovforslaget omfatte motorbrændstoffer fra andre vedvarende energikilder.

§ 12, stk. 2. Det er vigtigt, at der af hensyn til forbrugersikkerheden er en vis kontrol med ikke kun andelen men også oprindelsen af biobrændstoffer til anvendelse som motorbrændstof. Iblanding af biobrændstoffer vil indgå i benzinselskabernes produktdifferentiering, og dermed er der behov for et troværdigt deklareringsystem. Elsektoren har efterhånden mange års erfaringer

NOAH-trafik

Skatteministeriet
att. Anne Kirstine Villumsen Krog
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

22. november 2004

J. nr. 2004-231-0041

Vedr. L 124 – ændring af lov om afgifter for visse energiprodukter mv. - høringsvar

Principielt hilser NOAH-trafik enhver bestræbelse velkommen, der kan bidrage til at mindske transportsektorens miljøbelastninger.

Alligevel er det med en del undren, at vi modtager dette høringsmateriale. I august i år afviste regeringen nemlig at støtte biobrændsel med flg. begrundelse: *"biobrændstoffer er dyre og næppe en større fordel for miljøet, og giver en dyr CO²-reduktion. Det vil koste statskassen 250 mio kr. voksende til 800 mio at fritage biobrændstoffer for afgift, så de kan konkurrere med olie og diesel".*

Det er uvist hvad og hvem, der har formået regeringen til at ændre mening. Under alle omstændigheder finder NOAH-trafik det stærkt kritisabelt, at der nu fremsættes et forslag hvorefter der ikke længere skal svares afgifter af biobrændstof, der anvendes som motorbrændstof.

Når NOAH-trafik tager afstand fra forslaget skyldes det

- 1) at vi ikke anser biobrændsel for at være et lødigt alternativ til de fossile brændstoffer, som i dag bruges som motorbrændstof;
- 2) at de påståede CO²-fordele er alt for små i forhold til størrelsen af den aktuelle afgiftsfritagelse;
- 3) at det areal, der bruges til dyrkning af biobrændslet er for stort pr. bil;
- 4) at dyrkningen af biobrændsler ikke sker økologisk, men at avlerne vil fortsætte med at hælde kunstgødning og pesticider ud på markerne og ned i grundvandet;
- 5) at en øget anvendelse af biobrændsler vil forsinke forskning og udvikling af reelle alternativer til de fossile brændstoffer, her brint.

Den stabile forsyning med billig benzin har indtil nu forsinket udviklingen af mere miljøvenlige bilteknologier og drivmidler. Med udsigten til at olien slipper op i løbet af få årtier, er der et større incitament til at udvikle brændstoffer med lavere miljøbelastning, begrænset udslip af CO² og andre luftskadelige stoffer. Brændstoffer, der helt eller delvis er baseret på vedvarende energi og som evt. kan produceres lokalt.

Et "alternativ", der har mange fortalere, er biobrændsel eller "grøn" benzin, fremstillet af raps, roer, halm mv. En vurdering af "grøn" benzin viser imidlertid at forhåbningerne er stærkt overdrevne, og at øget brug af biobrændsel kun i ringe grad - om overhovedet - vil gavne miljøet, forsyningssikkerheden og beskæftigelsen.

Debatten om den "grønne" benzin har vist, at det ikke er tilstrækkeligt kun at se på et enkelt element - drivmidlet. Også lovinitiativer samt adfærdsændringer blandt bilisterne er nødvendige. Problemet med de teknologiske landvindinger og mindre forurenende drivmidler er nemlig, at miljøfordelene kun sjældent når at slå igennem, før de spises op af trafiktilvæksten.

Katalysatorer er et eksempel på hvordan det går, når der fokuseres på et enkelt element. Nok blev de i 1989 gjort obligatoriske for nye biler, alligevel kører ca. 30% af alle biler stadig uden. Hertil kommer, at katalysatorerne på grund af ringe vedligeholdelse og/eller alder fungerer dårligt på mange biler.

Partiklerne er fri for de cancerogene kulbrinter, som kendes fra fossile brændstoffer. Om end de grove partikler sjældent når ned i lungerne, kan de dog godt være generende for mennesker med luftvejslidelser.

I tidsskriftet *Kemivärlden* (juni 99) hedder det "at afbrændingen af ethanol - via en række mellem processer - måske - danner det kræftfremkaldende stof butadien".

Dampe er under mistanke for at kunne svække bilistens koncentration og afstandsbedømmelse.

Lugtgenerne er ubehagelige og minder mest om en grillbar. Nogle kilder anfører, at problemet kan løses ved brug af oxideringskatalysatorer.

Urenheder kan tilstoppe filtre, tilsvine injektion og forbrændingskammer, ødelægge pakninger og forringe motorens evne til at modstå rustangreb.

AREALFORBRUG

En bil, der kører på biobrændsel, kræver et dyrkningsareal på 1,2 hektar. Tilsættes 5% raps til den benzin, der sælges her i landet, skal et areal på størrelse med Roskilde amt (900 km²) tilsås med raps, blot for at få en CO²-reduktion på nogle få procent.

Brug af agerjord til fremstilling af bilers drivmidler er økologisk, økonomisk og moralsk set absurd i en verden, der årligt vokser med ca. 85 mio mennesker. Alle skal vi leve af og på en jord, der til stadighed forringes og reduceres på grund af forsurening, byvækst, monokulturer, forringet biodiversitet, erosion, udpining, kemikalisering etc.

Der er denne skrumpende jord, der tænkes anvendt til energiafgrøder - nu med indirekte støtte fra samfundet i form af afgiftslettelse - blot fordi bilisterne ikke vil spare på de knappe ressourcer eller omstille sig til vedvarende energi. Produktion af energiplanter til transportformål er en - indirekte - asfaltering af dyrkbar jord.

FORDELENE VED BIOBRÆNDSEL

Brugt i transportsektoren begrænser fordelene sig til nicher: som drivmiddel i landbrugskøretøjer, i entreprenørmaskiner og andet materiel hvorfra der, ved ulykker, kan slippe olie og benzin ud i vandindvindingsområder. Her er den hurtige nedbrydningstid et stort aktiv.

Andre fordele er et højere oktantal, det giver en bedre motorydelse, men dét vejer ikke tungt nok til at afbalancere det øgede pesticid- og arealforbrug.

Anvendes biobrændsel i en Elsbettmotor ser resultatet noget bedre ud: lavere emissioner samt en virkningsgrad på 40% mod alm. bilmotorers 30%. Elsbettmotorens høje temperaturer gør, at den kan klare et bredt udvalg af brændsler: rapsolie, friturefedt, alm. diesel m.m. Uvist hvorfor, har der indtil nu ikke været den store interesse for Elsbettmotoren og dens åbenlyse miljøfordele.

"Grøn" benzin er velegnet til at give bilisterne ren samvittighed fordi den skaber illusionen om "at nu gør jeg noget for miljøet". Ja, der vil givetvis være de der mener, at "grøn" benzin er det samme som "bæredygtig mobilitet".

DET FISKALE

I lovforslaget er der uklare punkter vedr. afgiftsfrigtagelsens størrelse. Således oplyses det ikke hvor meget afgiftslettelsen vil koste i mistet provenu, kun "at det ikke drejer sig om væsentlige provenumæssige effekter".

I betragtning af at biobrændsel generelt kun giver små miljøfordele, og at disse tilsyneladende kun kan opnås ved en fortsat forgiftning af jord og grundvand samt afgiftsned sættelser, er der al mulig grund til at se sig om efter andre og mere miljøvenlige drivmidler.

Indsatsen skal rettes mod alternativer der markant mindsker transportsektorens miljøbelastning. Her er der talrige muligheder, nogle med øjeblikkelig virkning, mens andre kræver længere tid for at virke.

Fælles for dem er at de ikke alene bidrager til en hurtigere, mere effektiv og langt billigere reduktion af CO²-udslippet, end biobrændsel vil kunne gøre det. De kræver heller ikke - i modsætning til biobrændselproduktionen - flere års forberedelsestid, opbygning af en ny forsyningsstruktur eller massiv statsstøtte for at kunne fungere.

Når det gælder drivmiddel til biler, er det mest oplagte valg brint, fremstillet af vedvarende energi. For at brint kan træde i stedet for de fossile brændstoffer som drivmiddel, skal en række problemer i forbindelse med produktion og distribution løses forinden. Brændselsceller er stadig dyre, men vil ved masseproduktion falde i pris. Indtil nu har olieselskaberne dog ofret mere på at lede efter nye oliefelter end på forskning og produktion af brændselsceller.

Sol- og vindenergien opfylder de skærpede krav, der må stilles til fremtidens drivmiddel. De er emissionsfrie, de udplyndrer ikke jordens ressourcer, de findes i ubegrænsede mængder og de kan oplagres.

REELLE ALTERNATIVER TIL BIOBRÆNDSEL

- Reduceret fart
- Flere i bilerne
- Samkørsel
- Mindre stresset kørsel
- Justering af motor og dæk
- Reduceret bilvægt
- Benzinøkonomiske biler
- Bedre kollektiv trafik
- Bedre forhold for gående og cyklister
- Højere benzinpriser
- Grønne afgifter
- Væk med kørselsfradraget
- Telearbejde
- Ændret lokalisering
- Byer med korte afstande
- Bedre udnyttelse af vare- og lastbiler
- Fra vej til bane og skib
- Fælles varetransport
- Lokal selvforsyning

En satsning på biobrændsler, som vi kender dem i dag, vil være en fordyrende og alt for besværlig omvej - blot for at opnå en mindre reduktion i CO²-udslippet. NOAH-trafik kan derfor ikke anbefale at lovforslaget gennemføres.

Dansk Landbrug
Vesterbrogade 4A
1620 København V
Telefon 33 39 46 00
Telefax 33 39 46 06

Landbrugsraadet
Axeltorv 3
1609 København V
Telefon 33 39 40 00
Telefax 33 39 41 41

Dato 23. november 2004

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Anne Kristine V. Krog

Vedr.: Forslag til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv.

Dansk Landbrug og Landbrugsraadet har modtaget ovennævnte lovforslag i høring med anmodning om eventuelle bemærkninger. Organisationerne har til forslaget følgende bemærkninger:

Biobrændstoffer

Organisationerne er tilfredse med, at regeringen nu tager fat på en afgiftslempelse for biobrændstoffer, idet der med lovforslaget lægges op til, at CO₂-afgiften på biodiesel afskaffes. Som det også fremgår af lovforslaget, forventes fjernelsen af CO₂-afgiften ikke at medføre nogen yderligere udbredelse af brugen af biobrændstof, idet efterspørgslen efter biobrændstof som motorbrændstof under de nuværende markedsforhold vil være minimal. Dermed også sagt, at fjernelsen af CO₂-afgiften ikke vil medføre et øget forbrug af bioenergi til transportformål.

Alene en fjernelse af CO₂-afgiften på biodiesel finder vi meget lidt visionær, idet der udover at bioenergiproduktionen er CO₂-neutral også findes en lang række andre positive samfundsmæssige gevinster ved anvendelsen af biomasse til transportformål, som vi her vil redegøre lidt nærmere for. Vi mener derfor, at regeringen udover en fjernelse af CO₂-afgiften på biodiesel også bør indføre en mere generel afgiftslempelse på biomasse til transportformål, så denne energikilde kan blive konkurrencedygtig med anvendelsen af fossile energiressourcer til transportformål.

Vi mener, at en mere generel afgiftslempelse på biomasse til transportformål kan medvirke til at nedsætte forbruget af fossile energiressourcer og dermed medvirke til en større forsynings-sikkerhed med energi. Udover denne forsyningsmæssige betragtning findes også en række positive effekter på miljøområdet ved øget anvendelse af biomasse til transportformål. Eksempelvis kan bioethanol fremstillet på biomasse erstatte brugen af stoffet MTBE uden negative konsekvenser for miljøet. MTBE er en forbindelse, der i dag tilsættes benzin for at øge oktantal. Dette stof har erstattet brugen af bly i benzinen, men desværre har det vist sig, at dette

Fra "Soerensen, Thomas (HEL) (DK - Copenhagen)" <thosoerensen@deloitte.dk>
Til: <lsh@skm.dk>, <avk@skm.dk>
Dato 24-11-2004 09:59:51
Emne: L 124

Skatteministeriet
Att. Lene Skov Henningsen

På vegne af Novo Nordisk A/S og Novozymes A/S, skal vi takke for muligheden for at kommentere på L 124. Vi er glade for, at Skatteministeriet har set det fornuftige i at udvide § 9a i kuldioxidafgiftsloven til også at omfatte procesvarme hos virksomheder, der i forening ejer et kraftvarmeværk, som udelukkende leverer energi til disse virksomheder. Ved læsning af lovtæksten er vi ikke i tvivl om, at ændringsforslaget omfatter Novo Nordisk A/S og Novozymes A/S i Bagsværd. Bemærkningerne til lovtæksten er dog noget uklare i sin anvendelse af begrebet "juridisk person". Vi skal derfor for en god ordens skyld anmode Skatteministeriet om at bekræfte, at den organisatoriske konstruktion, som Novo Nordisk A/S og Novozymes benytter i Bagsværd er omfattet af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Thomas Sørensen
Manager, Cand.merc.jur
Afgifter

Deloitte Skat
Tuborg Havnevej 18
Postboks 100
2900 Hellerup
Telefon: +45 35 25 25 28
Telefax: +45 35 25 20 01
mailto:thosoerensen@deloitte.dk
http://www.deloitte.dk

----- Deloitte Disclaimer -----

This message (including any attachments) contains confidential information intended for a specific individual and purpose, and is protected by law. If you are not the intended recipient, you should delete this message and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message, or the taking of any action based on it, is strictly prohibited.

CC: <bbv@novozymes.com>, <oben@novonordisk.com>, <imla@novonordisk.com>, "Larsen, Dennis J. (DK - Copenhagen)" <denlarsen@deloitte.dk>, "Joergensen, Lars Loftager (DK - Copenhagen)" <ljoergensen@deloitte.dk>

- e) Mht. anvendelse af biobrændstoffer i stationære kraftvarmeanlæg, er det inkonsekvent, at der opkræves afgift i forhold til den del af biobrændstoffet der bliver til varme, dvs. ca. 2/3, når samme biobrændstof kan anvendes 100% afgiftsfritaget til opvarmning i kedler. Kraftvarme bør have højere prioritet end ren opvarmning, men gældende lov virker omvendt.

Der er i dette svar har ikke påpeget andre fordele ved biobrændstoffer som bedre miljø, øget beskæftigelse, større forsyningssikkerhed, udvikling i landdistrikterne, osv. Vi mener at Danmark bør følge EU's opfordring til at indføre biobrændstoffer hurtigst muligt, hvilket kan ske ved at indføre 100% afgiftsfritagelse, og finder det derfor uheldigt, at Danmark per 1/7 2004 har oplyst EU Kommissionen om at målsætningen for 2005 er 0% biobrændstof.

I øvrigt henvises til det materiale, som kan læses på <http://www.folkecenter.dk/plant-oil/>, særligt følgende af de publikationer, som findes på <http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikationer.htm>:

**NOTAT: RAPSOLIE TIL TRANSPORT 1:
ENERGIBALANCE OG CO₂-BALANCE**

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/energi_og_CO2_balance.pdf

**NOTAT: RAPSOLIE TIL TRANSPORT 2:
LANDBRUG OG ENERGI MARKEDET FOR RAPSOLIE TIL ENERGIFORMÅL**

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/landbrug_og_energi.pdf

**NOTAT: RAPSOLIE TIL TRANSPORT 3:
ØKOLOGISK RAPSDYRKNING ER EN REALITET**

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/okologisk_rapsdyrkning.pdf

**Oplæg til Høring om biobrændsel og transportsektoren (afholdt på Christiansborg)
Planteolier til transport - med udgangspunkt i koldpresset rapsolie**

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/Raps_Hoering.pdf

Folkecenterets høringssvar til

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer til transport

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/FC_hoeringsvar_comm2001547_biobraendstof.pdf

Folkecenterets høringssvar til

Forslag til RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 92/81/EØF for så vidt angår muligheden for at anvende en reduceret punktafgiftssats på biobrændstoffer og på visse mineralolier, der indeholder biobrændstoffer

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/FC_hoeringsvar_comm2001547_afgift.pdf

Rapport: Anvendelighed af rapporten EMBIO

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/embio2000_rapsolie.pdf

**Notat vedrørende emissioner fra forbrændingsmotorer,
planteolie sammenlignet med diesel.**

http://www.folkecenter.dk/plant-oil/emission/emission_rapsolie.pdf

Venlig hilsen

Niels Ansø

Fra André d'Auchamp <ada@drdb.dk>
Til: <jn@skm.dk>, <lsh@skm.dk>, <avk@skm.dk>
Dato 22-11-2004 12:43:21
Emne: Høringssvar - 231-0041

Skatteministeriets Departement
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog

AdA ? 22. november 2004

J.nr. 2004-231-0041
Høring om ændring af lov om kuldioxidafgift, m.fl.

Med henvisning til Skatteministeriets brev af 15. november 2004 ønsker Danske Reklame- og Relationsbureauers Brancheforening at fremkomme med følgende bemærkninger:

DRRB støtter forslaget i sin helhed og i særdeleshed forslaget om ophævelse af bilaget til vandafgiftsloven.

DRRB ønsker herudover at opfordre til, at man tager tilsvarende initiativ f.s.v.a. el-afgifter, således at virksomhederne bliver ligestillet også i denne henseende.

Med venlig hilsen

Bjørn Karsholt

André d'Auchamp
Juridisk konsulent

DRRB - Danske Reklame- og Relationsbureauers Brancheforening
Reklamens Hus | Badstuestræde 20 | 1209 København K | Danmark
Telefon +45 3313 4444 | Fax +45 3311 6303 | Direkte +45 7741 0308

Ny Media Scandinavia 2004 på gaden - også online version!

Bestil på: <http://www.mediascandinavia.dk> eller ring 3313 4444.



DANSK INDUSTRI

H.C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf. 3377 3377 · Fax 3377 3300
di@di.dk · www.di.dk

Skatteministeriet
Att.: Specialkonsulent Anne Kirstine V. Krog
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

22. november 2004

Nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourcerforbrug m.v.

Skatteministeriet har den 17. november 2004 anmodet om Dansk Industris eventuelle kommentarer til *L124: Forslag til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om reg.afgift af motorkøretøjer m.v.*

Med L124 sker der efter Dansk Industris opfattelse visse nyttige forenklinger af afgifterne på energi, ligesom en række afgifter nedsættes samtidig med at miljøet forbedres.

DI har med tilfredshed noteret sig, at regeringen med L124 holder fast i, at CO₂-afgiften af det kvoteomfattede forbrug af brændsler i virksomheder skal godtgøres fuldt ud.

Skulle yderligere virksomheder komme i en situation, hvor de ikke opnår den tilsigtede lempelse, forventer DI en lignende hurtig indgriben som med L124 for virksomhedskonstruktioner med energiproduktionen udlagt i særlige selskaber.

Endelig sikrer lovforslaget, at momsregistrerede virksomheder ikke skal betale vandafgift, idet vandafgiftslovens bilag fjernes. DI skal i den forbindelse med samme argumentation som bemærkningerne om vandafgiften i L124 opfordre til, at det tilsvarende bilag i elafgiftsloven også fjernes.

Med venlig hilsen

Niels O. Gram
Chefkonsulent