

Høringssvar

Fra: Jacob K. Clasen [JC@shipowners.dk]
Sendt: 25. maj 2011 11:30
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: VS: Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet

Vedhæftede filer: høringsliste.docx; 9267_11_FISC_38 (2).doc; 9270_11_FISC_39.doc

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Der henvises til vedhæftede høringsmateriale om EUs energibeskatningsdirektiv.

Danmarks Rederiforening kan tilslutte sig forslaget om at fritage elektricitet fra land, der tilføres skibe ved kaj, fra energibeskatning. Som det rigtigt står i forslaget, kan denne teknologi i visse tilfælde være et godt og miljørigtigt alternativ til produktion af elektricitet om bord på skibe, og afgiftsmæssige hindringer for forsøg og udvikling bør derfor fjernes.

Herudover noterer vi os, at Europa-Kommissionen forventer at fremlægge rapporter hvert femte år blandt andet om fritagelser for produkter, der anvendes i luft- og søtransport. Det nævnes, at der i den forbindelse eventuelt vil blive fremsat ændringsforslag afhængig af fremdriften i de internationale drøftelser om regulering af disse sektors klimapåvirkninger. Rederiforeningen finder, at det er afgørende, at eventuelle overvejelser herom forankres i de relevante tjenestegrene – DG Climate Action og DG Move, således at der ikke fremlægges skattemæssige forslag løsrevet fra de sektorspecifikke klimadrøftelser.

Med venlig hilsen

Jacob K. Clasen
 Kontorchef / Head of Division

Danmarks Rederiforening / Danish Shipowners' Association
 Tel: +45 33 11 40 88 / Direct: +45 33 48 92 14
 Fax: +45 33 11 62 10
 Web: www.shipowners.dk



Skatteministeriet
Miljø og energi
J.nr. 2009-241-0021

Dansk Told & Skatteforbund
SKATTE- OG AFGIFTSUDVALGET

27. maj 2011

**Vedrørende høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet
(Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukture-
ring af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet).**

Dansk Told & Skatteforbunds Skatte- og Afgiftsudvalg har modtaget ovennævnte EU-
forslag i høring.

Skatte- og Afgiftsudvalget har ingen bemærkninger til det fremsendte forslag.

Med venlig hilsen

Jan Nørner
Faglig sekretær



Dansk Revisorforening
Offentligt godkendte revisorer

MA 18

Skatteministeriet
Miljø og energi
Nicolai Eigtsveds Gade 28
1402 København K

Att.: Katja Kuhlmann

Pr. e-mail: js@skat.dk

Dansk Revisorforening
Åmarksvvej 1
DK-2650 Hvidovre
T: +45 3634 4422
F: +45 3634 4444
drefo@drefo.dk
www.drefo.dk

CVR: 31011116
Bank: Danske Bank
Reg.: 4180
Konto: 4102071263

30. maj 2011

Høring vedrørende EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet) – j.nr. 2009-241-0021

Tak for muligheden for at kommentere udkastet.

Vi har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Peter Nielsen
skattepolitisk konsulent

js@skat.dk

Deres ref.: 2009-241-0021.

Vor.ref.: Lone Niebuhr Dok. nr.: D-260511-10753

Dato:01-06-2011

Høringssvar vedr. 2009-241-0021 ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet

ITD har som brancheforening for ca. 430 virksomheder, der beskæftiger sig med vejgodstransport, følgende bemærkninger til udkastet:

For de danske vejgodstransportører indebærer forslaget overordnet set 3 vigtige ændringer i forhold til det nuværende direktiv, nemlig:

1. at såvel energiindholdet som CO₂-udledninger afgiftsbelægges
2. en forøgelse af de såkaldte minimumssatser, samt
3. en klar fortolkning af begrebet "standardtanke"

Ad 1: I Danmark har vi afgiftsbelagt CO₂-emissioner, og vi har en statsafgift på dieselolie, hvorfor en omlægning ikke har den store betydning for vejgodserhvervet. ITD finder derfor en sådan omlægning i direktivet naturligt. Vi opfordrer dog til, at provenuet fra CO₂-afgiften målrettes forskning og udvikling indenfor alternative drivmidler.

Ad 2: ITD er altid imødekommende for tiltag, som har til hensigt at nedbringe CO₂-udslippet. Men uigennemtænkte afgiftsforhøjelser er ikke vejen til at opnå dette mål.

Langt hovedparten af dieselolie anvendes til godstransport. Dieselafgiften fordyrer godstransporten og mobiliteten for erhvervslivet – og i sidste ende forbrugerne. Dermed opstår der en særlig belastning af de erhverv, der skal sende store mængder gods langt, eller som konkurrerer på marginalerne på de internationale markeder. Umiddelbart er det i første omgang vognmændene, der bliver belastet af højere dieselafgifter. Vognmænd, der transporterer gods mellem forskellige lande, har mulighed for at tanke i lande med lavere afgift, hvorved der kan opstå dieselturisme.

Det er derfor vigtigt at fremme en afgiftsharmonisering af afgifterne for den europæiske vejgodstransport. Det er ikke rimeligt, at dieselafgift indeholder et konkurrenceparameter landene imellem. ITD er derfor betænkelig ved den meget lange overgangsperiode for en lang række lande: Bulgarien, Tjekkiet, Estland, Letland, Litauen, Ungarn, Polen, Rumænien og Slovakiet. Dette betyder, at disse lande frem til 1. januar 2021 vil have en meget lavere afgiftsbeskatning end de øvrige EU-lande med dermed gunstigere konkurrencevilkår for vejtransportudøvere.

For at fremme ens konkurrencevilkår foreslår ITD et smalt afgiftsbånd, således at der ikke alene sættes en minimumsafgift men også en maksimumsafgift. Derved skal EU-landene holde deres afgift inden for dette bånd.

Der er kun ganske få lande i EU, som benytter sig af muligheden for en lavere afgiftssats for erhvervsmæssig end for ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie som motorbrændstof. En afskaffelse af denne mulighed ligger derfor nær for. Mod en afskaffelse af muligheden taler randstaternes øgede udgifter, når disse landes varer skal transporteres over lange afstande, hvorved konkurrencen forvrænges som følge af højere afgifter på dieselolie.

ITD har ikke umiddelbart nogen ønske om en særskilt afgiftssats for erhvervsmæssig brug af dieselolie, men er fortalere for en lavere afgiftssats generelt. Det er et væsentligt parameter for varenes fri bevægelighed i EU, at transportomkostningerne kan holdes på et rimeligt niveau. Og da der pt. ikke er noget alternativ til diesel for vejgodstransportørne, er en lav dieselafgiften vital for dansk eksport.

Forslaget fra Kommissionen indeholder ikke direkte et incitament til at generere yderligere indtægter i det enkelte medlemsland. Samtidig opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at bruge eventuelle merindtægter i overensstemmelse med deres specifikke budgetsituation, herunder til at opfylde finanspolitiske konsolideringsbehov. Dette er ikke et problem i randstater, som Danmarks, interesse, da vores eksporterhverv har en lang transportvej, og dermed er med til at finansierer de store transitlandes budgetter via afgiftsindtægter.

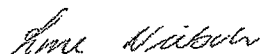
ITD mener derfor, at det er i dansk interesse, at holde dieselafgifterne i EU så lave som muligt. Samtidig er ITD af den mening, at man ikke løser de enkelte medlemslands økonomiske problemer ved at pålægge et enkelt stående erhverv - vejgodserhvervet - særskatter. Derfor bør en eventuel merindtægt i form af afgifter pålagt vejgodserhvervet returneres til erhvervet i form af bedre infrastruktur, rasteplasser mv.

ITD er derfor imod en forhøjelse af minimumssatserne for dieselolie. Det vil betyde en væsentlig forringelse af de danske vognmænds konkurrencevilkår i EU, ligesom det generelt vil få betydning for det danske erhvervslivs eksportevne og varenes fri bevægelighed over længere afstande. Dette gælder så længe, der ikke findes et reelt alternativ til lastbilen som transportmiddel og diesel som drivkraftstof for lastbiler.

Ad 3: ITD finder det glædeligt at Kommissionen har taget de danske og europæiske organisationers henvendelse omkring problemstillingen vedr. fortolkningen af begrebet "standard tanke" til efterretning. Den nye ordlyd i artikel 24 stk. 2 åbner mulighed for en mere u-bureaukratisk håndtering af problematikken end det i dag er tilfældet i fx Tyskland. Da teksten henviser til at tankens godkendelse og størrelse skal fremgå af køretøjets registreringsattest, alternativt et separat dokument fra køretøjets tekniske godkendelse, skal ITD opfordre til at Skatteministeriet undersøger muligheden for at tankstørrelsen kommer til fremgå af lastbilens registreringsattest.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark



Lone Niebuhr
Analytiker



Skatteministeriet
Att. Katja Kuhlmann
Nicolai Eigtsveds gade 28
1402 København K

1. juni 2011
jt/lg

Svar sendt pr. e-mail til: j@skat.dk

Reference: 2009-1241-021

Høring om EU forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-løstestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet)

Dansk Fjernvarme har pr. e-mail af 9. maj 2011 modtaget ovennævnte forslag til høring.

Det generelle indtryk af forslaget er, at det ligner det eksisterende Danske afgiftssystem mht. opdeling af en miljødel via et minimum CO₂-afgift pr. tons CO₂ samt et minimum energibeskatning pr. GJ.

Dansk Fjernvarme er tilfreds med, at der indføres principper som fjerner dobbeltbeskatning mht. CO₂-afgift og kvoter for de kvoteomfattede fjernvarmeværke. Dansk Fjernvarme forventer, at et lignende princip indføres i dansk lovgivning senest når næste periode for kvoteomfattede virksomheder starter i 2013.

I forhold til den generelle energibeskatning som beskrives i Artikel 1 punkt 2 tredje afsnit, er minimumsbeskatningen udvidet til at omfatte de produkter fremstillet af biomasse som er angivet i bilag III i direktiv 2009/28/EF og som anvendes både som motorbrændstoffer eller som opvarmningsbrændsler. Da der i et vist omfang anvendes bioolier og biogas til fremstilling af varme i de Danske Fjernvarmeværker, vil disse brændstoffer som noget nyt i forhold til nuværende regler blive omfattet af den generelle minimumsbeskatning. En minimumsbeskatning på disse brændsler vil ikke fremme anvendelse af biobrændstoffer til varmfremstilling. Bestemmelsen vil udhule incitamentet til at skifte fra fossile brændsler til disse biobrændsler til varmfremstilling. Biobrændslerne angivet i bilag III i direktiv 2009/28/EF giver sig generelt godt til anvendelse i kraftvarmeanlæg. Forslaget vil bl.a. derfor være en hæmsko for udbygning af biogasproduktionen baseret på gylle og spildevandsslam, såfremt det ikke modsvares af et tilsvarende tilskud.

Det fremgår ikke af direktivforslaget hvorfor produkter fremstillet af biomasse som er angivet i bilag III i direktiv 2009/28/EF og som anvendes både som motorbrændstoffer eller som opvarmningsbrændsler skal være omfattet af minimums energibeskatningen ved varmfremstilling, når f.eks. faste biobrændsler som halm og flis ikke er omfattet. Produkterne er relativt forædled. Når de samtidig opfylder bæredygtighedskriterierne, så giver det ikke mening i forhold til andre biobrændsler, at forringe deres konkurrenceevne ved anvendelse til varmfremstilling via en minimumsbeskatning.

Dansk Fjernvarme har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen
Dansk Fjernvarme

John Tang
John Tang

Fra: Nils Hune (DEP) [nhe@oem.dk]
Sendt: 1. juni 2011 12:25
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Alf Therkildsen (DEP); Hasan Dönmez (DEP)
Emne: 2009-241-0021 Høring om EU-forslag til revidering af energibeskatningsdirektiv

Opfølgningsflag: Opfølgning

Flagstatus: Fuldført

Økonomi- og Erhvervsministeriet har følgende bemærkninger til den fremsendte høring om EU-forslag til revidering af energibeskatningsdirektiv.

Forslag til ændring af energidirektivet vil beskatte dels energiproduktet energiindhold, dels CO₂ udledningen. Dette forekommer umiddelbart at være fornuftigt.

- 1) Skatteministeren har vurderet, at der er behov for en politisk afklaring af regeringens holdning til forslaget om revision af energibeskatningsdirektivet, hvorfor grundnotatet til Europa-udvalget efter det oplyste blev trukket tilbage af Skatteministeriet.
- 2) Brændstofafgifterne er i forvejen høje i Danmark. En forhøjelse af dieselaafgiften svarende til benzinafgiften vil umiddelbart øge den relative beskatning, givet at dieselaafgiften i Danmark i dag er lavere end i de umiddelbare nabolande.

Hvis afgiftsforhøjelsen dermed er relativt større for danske vognmænd end for vognmænd i nabolandene, vil tiltaget vel isoleret set stille danske vognmænd dårligere?

Tanken er, at afgiften skal være teknologineutral. Forslaget skal gennemføres gradvist, idet de nye satser vil blive indført i 2023. Her vil den samlede benzinbeskatning være på 4,24 kr. pr liter, mens dieselbeskatningen vil være på 4,68 kr. pr. liter.

En anden bivirkning ved skatteomlægningen vil være at incitamentet til at købe dieslbiler mindskes, og da de er cirka 30 procent mere effektive end benzinbiler kan det samlede resultat blive mere CO₂-udledning og ikke mindre. Dog kan billiggørelse og udvikling af nye teknologier frem mod 2023 f.eks. hybridteknologien indebære, at benzindrevne biler igen vil vinde frem på dieslbilernes bekostning.

Da diesel- og gasolie også anvendes til opvarmning forudsættes det, at man i mineralolieafgiftsloven stadig kan opretholde kategorien "anden gas- og dieselolie.

3) Justeringer som følge af Kommissionens forslag om revision af energibeskatningsdirektivet skal tage hensyn til blandt andet erhvervslivets konkurrenceevne.

På energibeskatningsområdet har DK traditionelt haft en række undtagelsesbestemmelser for at undgå carbon leakage mv. Dansk erhvervslivet har opbygget et kapitalapparat ud fra gældende bestemmelser. SKM må arbejde for, at der ikke sker dramatiske ændringer for dansk erhvervsliv på dette område.

Kontakt eventuelt Alf Therkildsen på tlf.: 33924548 eller Hasan Dönmez på tlf.: 33923159 for uddybning.

Med venlig hilsen / Best regards



Nils Hune

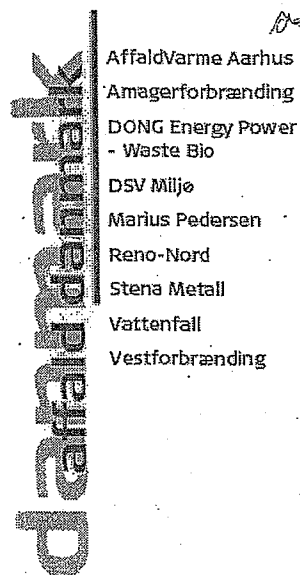
Specialkonsulent / Special Advisor

Tlf.: +45 33 92 31 49

E-mail: nhe@oem.dk

1. juni 2011
mmu/J.nr. 08.09.0010

Skatteministeriet
Nicolai Eigtsveds Gade 28
1402 København K
[sendes alene elektronisk til js@skat.dk]



Høring af EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet, j.nr. 2009-241-0021

affald danmark takker for modtagelsen af høringsmaterialet vedrørende revisionen af energibeskatningsdirektivet. Vi har følgende bemærkninger:

Overordnet

affald danmark finder det overordentlig vigtigt, at EU når Europa 2020-målene i relation til klima- og energi, og vi tror på, at energibeskatning er et vigtigt virkemiddel i den henseende.

Vi finder det desuden vigtigt, at energibeskatningen er teknologisk neutral, og at den går i retningen af at ophæve forfordelingen af visse energityper i beskatningsmæssig henseende.

Vi synes, det er en meget vigtig og ønskelig konsekvens af forslaget, at det skaber mere lige konkurrencevilkår for erhvervslivet i Europa.

Specifikt

Vi opfordrer til, at det i direktivets artikel 2 om anvendelsesområdet tydeliggøres, at affald er et "energiprodukt" og dermed omfattes af direktivets bestemmelser.

En tydeligere definition af anvendelsesområdet for den CO₂-relaterede beskatning er desuden ønskelig, herunder særlig sondringen i forhold til ETS direktivet, som fastlægges i artikel 2, stk. 4.

Det bemærkes, at CO₂-relateret beskatning gælder for IPPC (nu IED) anlæg, uanset deres kapacitet. Affaldsforbrændingsanlæg er IED-anlæg. (se mere herom i Art. 2, stk. 4, øverst på side 22 i forslaget).

Beregningsgrundlaget for CO₂-relateret beskatning er de referenceemissionsfaktorer, som angives i Kommissionens beslutning 2007/589/EF, bilag I, pkt. 11. Det bemærkes, at der i nævnte tabel alene findes emissionsfaktorer for enkelte affaldstyper. Ydermere er der ingen indikation om, hvordan

affald danmark
Vodroffsvej 59, 1.
1900 Frederiksberg C

T 32 96 04 30
F 32 96 04 31
E ad@affalddanmark.dk
W www.affalddanmark.dk

affaldets biomasse fraktion skal bestemmes. Da biomassens emissionsfaktor er iht. pkt. 12 i selvsamme bilag sat til 0 er det afgørende, at kunne skelne mellem biomasse og andet affald. Vi opfordrer til, at grundlaget for beregningen af den CO₂-relateret beskatning tydeliggøres. Dette er en forudsætning for ensartet implementering af direktivets bestemmelser i medlemslandene og dermed for lige konkurrencevilkår. Vi finder derfor den fremgangsmåde, som forslås anvendt i direktivforslagets bemærkninger [på side 7 under "Forslagets retlige aspekter, Resumé af forslaget"] samt direktivforslagets artikel 1, pkt. 2, og hvor det er den enkelte medlemsstat, der skal henholde sig til "relevante oplysninger om dets nedre brændeværdi og/eller CO₂-emissionsfaktorer", for uacceptabel.

Grundlaget for beregning af energiforbrugsbeskatning er til gengæld noget tydeligere, hvad affald angår. Bilag II til Direktiv 2006/32/EF angiver således et spænd, indenfor hvilket affaldets brændværdi anslås at være. Det må dog bemærkes, at en brændværdi mellem 7400 og 10700 kJ/kg affald er godt dækkende for det meste af det blandet husholdningsaffald, men dog ikke afspejler den reelle brændværdi for visse enkle fraktioner, der har en betydelig højere brændværdi.

Artikel 3, litra a) undtager varer under KN-kode 4401 og 4402 fra direktivets anvendelsesområdet. Disse to varegrupper omfatter alene biomasse og vil derfor under alle omstændigheder ikke blive pålagt en CO₂-relateret beskatning på grund af en emissionsfaktor sat til 0. Til gengæld fritages disse produkter for den generelle energiforbrugsbeskatning, når de anvendes udenfor de kvotebelagte sektorer eller på andre anlæg end dem, der reguleres af Direktiv 2010/75/EU, selv om f.eks. pellets har et energiindhold på 16800 kJ/kg. Skal man fremme anvendelse af biomasse til opvarmning, bør alle biomasse fraktioner undtages ellers vil bestemmelsen virke konkurrenceforvridende.

Artikel 3 undtager desuden fra direktivets anvendelsesområde "dobbelt anvendelse af energiprodukter" og der gives eksempler på sådan dobbelt anvendelse. Der anføres ydermere i Art. 4, stk. 3, at "enhver anvendelse, for hvilken der er fastlagt en minimumsafgiftssats i henholdsvis tabel A, B og C i bilag I, for at være en enkelt anvendelse".

Artikel 3, litra b) undtager mineralogiske processer for energiforbrugsbeskatning. Da forslaget indskrives i EU's energi og klimapolitiske mål, herunder en mere effektiv energiudnyttelse, er det værd at bemærke at energiintensive industrier (glas, cement, kalk, gips, keramik, m.m.) gemmes bag "afdeling DI 23" fra forordning (EF) nr. 1893/2006 og dermed fritages helt fra energiforbrugsbeskatning. Der åbnes i forvejen mulighed for afgiftslempelser for generel energiforbrugsbeskatning til fordel for energiintensive virksomheder, jfr. artikel 17, stk. 1, litra a).

Det er vores vurdering, at artikel 5, første led ["når de differentierede satser hænger direkte sammen med produktkvalitet"], også giver adgang til at anvende differentierede afgiftssatser, når de hænger direkte sammen med miljøbelastningen ved energiprodukterne og deres anvendelse. Vi skal dog opfordre til en tydeliggørelse i artikel 5 af

miljøpåvirkning som en lovlig begrundelse for differentiering.

Art. 14 a, stk. 5, referencen til artikel 10a, stk. 13 i direktiv 2003/87/EF syntes at være forkert, da der ikke findes nogle artikel 10a i nævnte direktiv.

Med venlig hilsen

Marianne Munch Jensen
affald danmark

Fra: Jesper Kiholm Andersen
Sendt: 1. juni 2011 12:48
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: Høringssvar til Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet - j.nr. 2009-241-0021

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Til Skatteministeriet

Høringssvar til Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet)

SRF Skattefaglig Forening takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen

Skattefaglig Forening

Jesper Kiholm
 Specialkonsulent

Skatterevisor / Master i skat



SRF Skattefaglig Forening

Formand for SRF Skattefaglig Forenings Skatteudvalg

Skattecenter Tønder

Pioner Allé 1

6270 Tønder

Telefon: 72389468

Mail: jesper.kiholm@skat.dk

Mobiltelefon: 20487375



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt til: js@skat.dk

DONG Energy A/S
Kraftværksvej 53
7000 Fredericia

Tlf 99 55 11 11
Fax 99 55 00 01

www.dongenergy.dk
Cvr-nr. 36 21 37 28

DONG Energy's hørings svar vedr. EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet – SKM reference: j.nr. 2009-241-0021

1. juni 2011

DONG Energy takker for muligheden for at kommentere EU forslaget til en revision af energibeskatningsdirektivet.

Reference: j.nr. 2011-231-0042

Vores ref. KABPE
Dok. ansvarlig KABPE

kappe@dongenergy.dk
Tlf +45 99 55 20 43

Forslaget har til formål at sikre en ensartet beskatning af CO₂-udledning uden for den kvoteomfattede sektor, at øge tilskyndelsen til energieffektiviseringen, samt at mindske konkurrenceforvridning mellem forskellige brændsler med samme anvendelse.

DONG Energy er grundlæggende positiv overfor den forslåede ændring til afgiftsstrukturen som kopierer grundstrukturen i den nuværende danske afgiftsmodel. Forslaget indeholder dog også en del udfordringer for det fremtidige danske afgifts- og tilskudssystem for de følgende områder:

- Tilskudssystem til VE-varme
- El-markedets fremtidige udfordringer
- Europæisk og national supplement til CO₂-kvoteordningen
- Afgiftsmæssig ligestilling af produktion af fossile og VE-brændsler til transport

Udfordringer for det danske tilskudssystem til VE-varme

Det er positivt, at fast biomasse ikke omfattes af minimumsenergiavgiften, hvorved en stor del af incitamentet i den danske afgiftsfritagelse til at omstille til biomasse bevares. Direktivforslaget indeholder dog også en del elementer som varsler drastiske ændringer til det nuværende danske tilskudssystem til vedvarende energi, som for brændsler anvendt til varmfremstilling er baseret på afgiftsfritagelsen fra energi- og CO₂-afgifterne.

DONG Energy vil derfor gerne lede Skatteministeriets opmærksomhed hen på to områder hvor de nuværende ændringsforslag skaber øget usikkerhed i forhold til den fremtidige finansiering af investeringer i vedvarende energi.

Vores ref. KABPE.

1) Afskaffelse af CO2-afgiften på brændsel til varme i den kvotebelagte sektor uden tilsvarende stigning i energiafgiftssatsen

Det økonomiske incitament, der skyldes fritagelse fra CO2-afgift og energiafgift er en afgørende del af investeringskalkulen ved omlægning af de centrale værker til biomassefyring. Ændringer i rammebetingelserne som følge af en afskaffelse af CO2-afgiften uden compensation, f.eks. i form af forhøjelse af energiafgiften eller introduktion af direkte tilskud til varme, vil reducere det samlede tilskud til biomasse-baseret kraftvarmeproduktion og dermed bringe DONG Energys konverteringsprojekter i fare.

2) Krav om fuld energiafgift på biogas og forgasningsgas på basis af biomasse i 2023

En vigtig del af Danmarks planer om at være uafhængig af fossile brændsler i 2050 eller i regeringens mere kortvarige plan om Grøn Vækst, består i en satsning på biogas. Tilskuddet til kraftvarmeproduktion på basis af biogas er stærkt afhængig af det nuværende støtteelement fra afgiftsfritagelsen for energiafgiften (og eksistensen af en CO2-afgift på fossile brændsler i den kvotebelagte sektor, se punktet ovenfor).

Det samme gælder to af fremtidens mest lovende teknologiudviklinger på udnyttelsen af biomasse fra hhv. affald og landbrug, nemlig REnescience og Pyro-neer. Investeringer i både eksisterende teknologi og udvikling af ny teknologi til udnyttelsen af lavværdige biomassefraktioner har en lang tilbagebetalingstid. Selv investeringer foretaget nu vil ikke kunne afskrives inden 2023 hvor energiafgiften skal være fuld indfaset. Investeringsbeslutningerne vil sættes i bedste tilfælde på standby, i værste tilfælde stoppes helt hvis nuværende rammebetingelser ikke kan opretholdes efter 2023.

For at udnytte den store satsning på biogas mest optimal har regeringen planer om at indføre et tilskud til opgradering af biogas til naturgasnettet som ved angår størrelsen følger det tilskudsniveau som biogas anvendt til kraftvarmeproduktion modtager på nuværende tidspunkt. Det er vigtigt at en afskaffelse af energiafgiftsfritagelsen og fjernelse af CO2-afgiften i den kvotebelagte sektor ikke medfører en tilsvarende reduktion i opgraderingstilskuddet for at sikre fortsat rentabilitet i denne teknologi.

Det er meget vigtigt for at sikre investeringssikkerhed her og nu at den danske regering hurtigst muligt melder klart ud hvilke alternative tilskudsformer man vil tage i brug for at opretholde tilskudsniveauet for omstilling til vedvarende energi.

F.eks. kunne ændringsforslagene her give anledning til at man introducerede en mere direkte form for tilskud til VE-varme som evt. også udlignede tilskudsforskellene mellem el og varme baseret på VE-brændsler uden at den samlede tilskud til kraftvarmeproduktionen reduceres.

Vores ref. KABPE

EI-markedets fremtidige udfordringer

Direktivforslaget synes ligeledes ikke at tage det fornødne hensyn til-el-markedets fremtidige udfordringer i forbindelse med en stor andel fluktuerende energikilder, idet der kun i meget begrænset omfang tillades en differentiering af el-afgiften i forhold til anvendelsen.

Det nuværende forslag fortsætter den hidtidige mulighed for at anvende lavere afgiftssatser for el til varme baseret på kvantitative forbrugsniveauer, men åbner ikke op for muligheden for også at anvende en tilsvarende differentiering for el til transport, f.eks. "intelligente" el-biler eller til andre specifikke "intelligente" teknologier, som f.eks. individuelle varmepumper med varmelagre. Dermed udelukkes anvendelsen af afgifter som et direkte styringsinstrument af fleksible el-forbrug i en omstilling til et el-baseret samfund.

Udkastet indeholder som et meget positivt forslag muligheden for at fritage el til skibe fra afgiftsbetaling som dog begrænses i en forsøgsordning til 2021. Investeringer til at levere el til skibe i danske havnefaciliteter vil ifg. DONG Energys egne beregninger have en tilbagebetalingstid på over 10 år. Den tidsbegrænsning som EU Kommissionen forslår, vil dermed ikke garantere at der investeres i denne teknologi.

Mulighed for indførelsen af en CO2-bundpris (Carbon Price Floor) som supplement til EU's Emissionshandelssystem ETS

Med det nuværende ambitionsniveau i EU's ETS system er incitamentet til at investere i vedvarende energikilder ikke stærkt nok til at bane vejen for en omstilling til et fossil-frit samfund. Der arbejdes fra Kommissionens side og fra enkelte medlemslande for en forhøjelse af reduktionsmålsætningen fra 20% til 30% i 2020 for at sikre et tilstrækkeligt højt CO2-prisniveau.

Det er vigtigt at disse forhandlinger – hvis nødvendigt – kan suppleres med europæiske eller nationale tiltag i form af CO2-bundpriser som tillader en yderligere differentiering mellem fossile brændsler mht. CO2-indholdet udover det signal som ligger i den nuværende CO2-kvotepri. Tilføjesen "...end reduktion af CO2-emissioner..." i ændringsforslaget til Artikel 14 stk. 1 (a) bør derfor slettes.

Afgiftsmæssig ligestilling af produktion af fossile og VE-brændsler til transport

Vores ref. KABPE

Det nugældende Energibeskatningsdirektiv indeholder en obligatorisk hjemmel i Artikel 21, stk. 3 til at fritage raffinaderierne for afgiftsbetaling til produktion af benzin og diesel hvis forbruget består i energiprodukter, der produceres på virksomhedens område. Raffinaderierne er dermed fritaget fra betaling af procesafgift for fossile brændsler.

Med udvidelsen af definitionen af energiprodukter til også at omfatte biogas, bioethanol og biodiesel, vil sådanne produkter naturligvis også blive fritaget for afgifter, hvis de benyttes til produktion af tilsvarende produkter.

Imidlertid vil værdien af produktionen være større i transportsektoren, jf. Regeringens målsætning om tilføjelse af 5 pct. bioethanol til benzin, end ved at blive brugt til produktion af tilsvarende produkter, og derfor vil fritagelsen ikke reelt være til stede. Biogas, bioethanol og biodiesel vil derfor fortsat blive produceret på konventionelle brændsler. Dertil kommer, at de allerede foretagne anlægsomkostninger og energivalg vil binde de første 2. generations anlæg i mange år fremover til konventionelle brændsler.

Dermed skabes der konkurrenceforvridning mellem produktion af fossile brændsler til transport og produktion af vedvarende energiprodukter som bioethanol og biodiesel som skal betale procesafgift hvis produktionen sker ved anvendelsen af fossile brændsler.

Denne konkurrenceforvridende særbehandling for raffinaderier bør derfor fjernes eller en tilsvarende afgiftsfritagelse for produktion af VE-brændsler produceret på konventionelle brændsler tilføjes direktivet for at sikre EU's fortsatte satsning på CO₂-reduktioner i transportsektoren"

DONG Energy står gerne til rådighed for en yderligere uddybning af vores bemærkninger.

Med venlig hilsen
DONG Energy

Katja Birr-Pedersen
Lead Regulatory Advisor

at 26

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Gert Elze [GEE@energinet.dk]
Sendt: 1. juni 2011 15:33
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: vedrørende 2009-241-0021

Jeg henviser til jeres høring af 6. maj 2011.

Hermed fremsendes vores bemærkninger til det fremsendte:

Overordnet set vil Kommissionens forslag betyde en europæisk harmonisering mod den danske model for energibeskatning. Dermed vil de danske aktører i nogen grad blive yderligere sidestillet med andre aktører i det indre marked, hvilket kun fra et dansk perspektiv er positivt, selvom afgiftsniveauerne ikke bliver harmoniserede. Spørgsmålet er dog i hvor høj grad direktivets foreslåede model for afgifter vil tillade den nødvendige grad af fleksibilitet i de nationale lovgivninger i forhold til levering af fleksibilitet til elsystemet.

Dette er specielt relevant for elpatronloven, hvor man kunne blive bekymret for om det nye direktiv giver de nødvendige muligheder for afgiftsfritagelser for elforbrug, som har muliggjort udrulningen af elpatroner.

I følgebeskrivelsen er det angivet (side 9):

"I erkendelse af at forskellene i *beskatningen af indenlandsk opvarmningsbrændsel* er mindre relevante for det indre markeds funktion, og at opvarmningsomkostninger kan være et vigtigt spørgsmål for de indenlandske sociale forhold i nogle medlemsstater, foreslår Kommissionen, at man opretholder medlemsstaternes mulighed for at anvende afgiftsfritagelser eller -lempelser for energiprodukter og elektricitet og udvider den til også at omfatte alle opvarmningsbrændsler."

Og i Kommissionens resumé af direktivet (også side 9):

"I videst mulig udstrækning at begrænse de fakultative lempelser og fritagelser i artikel 15 med hensyn til generelle energiforbrugsafgifter for at etablere et omfattende og kohærent CO₂-prissignal uden for EU-emissionshandelsordningen (jf. artikel 1, nr. 13), litra a), i forslaget). Dette vil imidlertid ikke gælde for artikel 15, stk. 1, litra f) og litra h) til l), af følgende årsager:

- Medlemsstaterne bør forsat have fuldstændig fleksibilitet til at anvende fritagelser eller lempelser til fordel for husholdninger og vælgørende organisationer af sociale grunde (litra h); jf. også nærmere nedenfor)."

Jf. ovenstående kunne det være relevant at overveje at indføre flere muligheder for afgiftsfritagelser i direktivet, som ikke kun er begrundet i sociale forhold, f.eks. hvis dette sker af hensyn til integration af VE. Uden en mulighed for afgiftsfritagelse vil der blive opsat væsentlige barrierer for fremtidens fleksible elsystem, hvor nye typer af fleksibelt forbrug sandsynligvis kommer til at spille en betydelig rolle.

Desuden kunne man også være bekymret for elbilernes og batteriers fremtidige muligheder for at levere fleksibilitet til elsystemet, hvis ikke der er mulighed for afgiftsfritagelse. Jeg har kunnet forstå på Better Place, (DONGs elbilsforretning) at man arbejder på at blive fritaget for nogle afgifter, idet man mener, at elbilers elforbrug er i industriel skala, og man derfor vil kunne opnå en form for afgiftsfritagelse. Uden denne afgiftsfritagelse kunne man tvivle på om elbiler vil blive udrullet i stor skala.

Med venlig hilsen

Gert Elze

Senior Advokat/

Senior In-house lawyer

Telefon + 45 7622 4307

Mobil +45 2333 8641

Energinet.dk

Tonne Kjærsvvej 65

1. juni 2011

Skatteministeriet

Nicolai Eigtvedsgade 28

1402 København K

Sendt på e mail til js@skat.dk

Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (2009-241-0021)

Dansk Gartneri takker for det fremsendte høringsmateriale og for muligheden for at komme med bemærkninger hertil.

Med forslaget til nyt energibeskatningsdirektiv har EU-Kommissionen angiveligt ønsket at skabe større lighed i afgiftsforholdene, såvel mellem de enkelte EU medlemslande som mellem energiforbrug inden- og udenfor EU's CO₂-kvotehandels system. Dansk Gartneri bifalder hensigten, men finder ikke at målsætningen opnås med dette forslag til nyt direktiv, der efter DG's vurdering blot skaber nye uligheder.

Uligheder EU-landene imellem

Det mest markante nye element i direktivforslaget er forslaget om at indføre en CO₂ minimumsafgift på 20 euro/ton CO₂, stort set svarende til det danske afgiftsniveau. Der foreslås samtidig indført en art bundfradrag i CO₂-afgiften, men kun for de erhverv, der ifølge EU's kvotedirektiv er konkurrenceudsat i forhold til 3. lande. Gartneriprodukter er ikke omfattet af denne carbon leakage bestemmelse, da handelen med grøntsager, blomster, m.v. i vidt omfang foregår mellem EU medlemslandene.

Direktivforslagets bestemmelse i artikel 18 stk. 5, om at samtlige østeuropæiske lande friholdes for CO₂-afgiften frem til foreløbig 2021, vil derfor medføre en meget ulige konkurrencesituation, hvor det må forventes, at eksempelvis det store tyske marked, der er meget vigtig for dansk gartneri, vil blive oversvømmet af østeuropæisk produktion. Og det vil her først og fremmest være den energitunge danske væksthusholdning, der vil blive påført en markant meromkostning.

EU-Kommissionen er øjensynlig opmærksom på denne problemstilling, da det fremgår, at Kommissionen er i færd med at udarbejde en rapport, hvori den undersøger risikoen for carbon leakage i jordbrugssektoren. Efter Dansk Gartneris vurdering, er det helt afgørende, at der også på gartneriområdet indføres et bundfradrag i CO₂-afgiften for at minimere uligheden EU landene imellem. Dansk Gartneri finder det derfor utilfredsstillende, at denne rapport ikke allerede er tilvejebragt, og at det på nuværende tidspunkt er helt usikkert, om der efterfølgende indføres nødvendige opfølgingsforanstaltninger for jordbrugssektoren.

Uligheder mellem energiforbrug inden- og udenfor kvotesystemet

I EU's kvotedirektiv er der bestemmelser om,

- at gratis kvoter til ikke carbon leakage udsat produktion gradvist skal udfases i perioden fra 2013 til 2027, og

- at tildelingen af gratis kvoter til den konkurrenceudsatte produktion skal opretholdes 100 % frem til foreløbig 2020

Dansk Gartneri kan her konstatere, at forslaget til nyt energibeskatningsdirektiv langt fra vil skabe parallelitet mellem energiforbruget indenfor kvotesystemet og udenfor. For det ikke kvote omfattede område foreslås det nemlig,

- at ikke carbon leakage produktion pålægges fuld CO₂-afgift på 20 euro/ton CO₂ allerede fra 2013. Dette vil svare til at samtlige gratis kvoter i ETS området fjernes allerede i 2013, og
- at den konkurrenceudsatte produktion tildeles et bundfradrag i CO₂-afgiften, der imidlertid kun udgør ca. 10 % af afgiftens størrelse jf. den angivne formel for beregning af afgiftsgodtgørelsesbeløbet i artikel 14a stk. 2. Dette vil svare til, at antallet af gratiskvoter indenfor ETS området reduceres til 10 % allerede i 2013.

Dansk Gartneri finder det både uforståeligt og urimeligt, at EU-Kommissionen, på trods af intentioner om det modsatte, fremsætter et forslag, der indebærer stor forskelsbehandling af energiforbrugende virksomheder, afhængig af om de, mere eller mindre tilfældigt, er omfattet af kvotesystemet eller ej. Dansk Gartneri skal derfor anbefale, at forslaget til nyt energibeskatningsdirektiv ændres, så det rent faktisk udgør en parallel til EU's nye CO₂-kvotedirektiv.

Mulighed for indgåelse af energiaftaler

Dansk Gartneri har gode erfaringer med indgåelse af energiaftaler. Gartnerierhvervet har således haft en brancheaftale med Energistyrelsen om energieffektivisering siden 1996 og her opnået store energibesparelser (38 % i 2010 set i forhold til 1996). DG er på den baggrund principielt positiv overfor aftaleinstrumentet som alternativ til afgifter, og finder det derfor uheldigt, at energieffektivitetsordninger kun muliggør reduktioner i den forholdsvis begrænsede energiforbrugsbeskatning, jf. bestemmelsen i artikel 15 stk. 3. Dansk Gartneri anbefaler her, at tilsvarende afgiftsreduktioner også skal kunne opnås i den mere betydningsfulde CO₂-afgift.

Afslutningsvist skal Dansk Gartneri tillige henvise til høringsvaret fra Landbrug & Fødevarer.

Med venlig hilsen

Leif Marienlund



DANSK METAL



DANSK METAL
Formandssekretariatet
Nyropsgade 38
1780 København V
Tlf.: 3363 2000
Fax: 3363 2150
e-mail:
metal@danskmetal.dk

Høringssvar til EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet)

Under henvisning til den af Skatteministeriet fremsendte høringsmail d. 6. maj 2011, skal Dansk Metal hermed fremsende nedenstående bemærkninger til udkastet til forslaget til revision af energibeskatningsdirektivet.

Regeringen har i skrivende stund endnu ikke fremsendt sit grundnotat til Folketinget, hvori der dels redegøres for regeringens holdning til forslaget, dels redegøres for de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget i en dansk kontekst. Nedenstående holdning fra Dansk Metal er derfor afgivet under forudsætning af, at forslaget ikke har negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for danske industrivirksomheder og øvrige konkurrenceudsatte dele af dansk erhvervsliv, som Dansk Metal på det foreliggende grundlag ikke har kendskab til.

Danmark er et af de lande i Europa, med de højeste energiafgiftssatser for erhvervslivet. Efter Dansk Metals opfattelse koster de højere afgifter på danske virksomheder danske arbejdspladser, uden samtidig at bidrage til en forbedring af det globale klima. Det er beklageligt. Det er derfor vigtigt for Dansk Metal, at alle ændringer på energiafgiftsområdet bidrager til at mindske forskellen mellem den afgiftsbyrde, der er pålagt danske konkurrenceudsatte virksomheder og virksomheder i andre EU lande.

Dansk Metal er grundlæggende positiv overfor hensigterne med forslaget til et revideret energibeskatningsdirektiv, og bakker principielt set op om ethvert tiltag, der søger at harmonisere afgiftsforholdene internationalt.

Efter Dansk Metals opfattelse sikrer direktivet en højere grad af ensartethed i beskatningen af forskellige energiprodukter, og skaber samtidig en ramme for mere ensartet energibeskatning mellem landene i EU. Forhøjelsen af minimumssatserne i forslaget til revision af energibeskatningsdirektivet vil efter Dansk Metals opfattelse samtidig betyde, at danske virksomheder relativt set vil blive stillet bedre i konkurrencen med de øvrige EU-lande, eftersom Danmark allerede har afgifter i samme størrelsesorden som det, der foreslås. Det er positivt.

Herudover betyder forslaget efter Dansk Metals opfattelse, at omstillingen i retning af mere brug af vedvarende energi i EU fremmes af forslaget, da en af hensigterne med forslaget er at gøre op med den diskrimination af vedvarende energiprodukter, der er konsekvensen af de eksisterende afgiftsregler.

Endelig er Dansk Metal tilfreds med, at der tages højde for eventuelle carbon-leakage problemer i forhold til lande udenfor EU. Det er efter Dansk Metals opfattelse vigtigt, at denne problemstilling nøje overvåges, og at der træffes de nødvendige foranstaltninger, hvis det viser sig, at de foreslåede regler fører til carbon-leakage.

Med venlig hilsen,



Michael Baunsgaard Schreiber
Chefanalytiker

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Pr. mail: js@skm.dk

1. juni 2011

Høringssvar – EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet – j.nr. 2009-241-0021

Skatteministeriet har den 6. maj 2011 fremsendt ovennævnte høringssag.

Generelle bemærkninger

Både nationalt og på EU-niveau har Dansk Erhverv en langsigtet målsætning om højere grad af sektorneutralitet i energiafgifterne, dvs. en afgiftsmæssig ligebehandling mellem de forskellige erhvervssektorer.

Dansk Erhverv finder overordnet, at det samlede system af energiafgifter og tilhørende refusionsordninger ikke i tilstrækkelig grad lever op til den målsætning.

Således bør også energiafgiftspolitikken afspejle, at vi har bevæget os væk fra industri- og landbrugssamfundet og hen imod servicesamfundet, herunder videns- og oplevelsesøkonomien.

Specifikke bemærkninger

Dansk Erhverv har følgende specifikke bemærkninger til forslaget:

Dobbeltbeskatning

Dansk Erhverv er overordnet tilfreds med Kommissionens forslag om ændret definition af standardtanke.

Den nuværende definition har givet anledning til visse afgiftsmæssige uhensigtsmæssigheder. Mange danske lastbiler og lastbiler fra andre lande har af forskellige tekniske og praktiske hensyn fået eftermonteret en ny tank, hvorefter de er blevet afgiftspligtige i ethvert EU-land, som lastbilerne måtte køre ind i. Dertil kommer det faktum, at de tyske toldmyndigheder både kontrollerer og håndhæver afgiftsreglerne, hvorfor der er opstået en række afgiftssager, hvor danske vognmænd er blevet opkrævet tysk afgift af diesel, der i forvejen var beskattet i Danmark (eller andre lande).

Dansk Erhverv ser derfor frem til, at Skatteministeriet snarest iværksætter den refusionsordning, der af ministeriet samt den forrige skatteminister er blevet stillet i udsigt.

En refusionsordning, der i tråd med EU-reglerne herom, sikrer, at der ikke sker dobbeltbeskatning. Dette kan undgås ved, at Skatteministeriet refunderer den danske afgift af diesel, der tillige er blevet beskattet i eksempelvis Tyskland.

Forøgelse af dieselaafgiften

Dansk Erhverv er meget betænkelige ved den potentielt meget kraftige forøgelse af dieselaafgiften, der lægges op til i forslaget, som følge af reglen om ens afgiftsniveau for benzin og diesel i de enkelte medlemslande.

Såfremt denne regel vedtages, vil det efter Dansk Erhvervs opfattelse være hensigtsmæssigt at indføre en såkaldt "erhvervsdiesel" (commercial diesel), hvor der sikres en ens og lavere sats for diesel i hele EU. Det nuværende forslag vil dels kunne øge dieselaafgiften uforholdsmæssigt meget, hvilket i øvrigt vil skade klimapolitikken, da dieselmotorer generelt er mere CO₂-effektive end benzinkøretøjer, dels vil det ikke sikre ens dieselaafgifter for lastbiltrafikken i EU.

Dansk Erhverv bemærker i øvrigt, at en øget dieselaafgift i stort omfang vil kunne skade dansk erhvervslivs konkurrenceevne, og vi skal i samme forbindelse pege på Skatteministeriets rapport "Energiafgift for erhverv og konkurrenceevne (Konkurrenceevnerapport)" fra marts 2011, hvor følgende fremgår:

"Vognmænd mv. vil normalt kunne overvælte afgifterne i højere fragtpriiser mv., mens det kan være vanskeliggere for nogle af de erhverv, der køber fragtydelserne at foretage fuld overvæltning i priserne for deres varer. Afgifterne vil dermed særligt belaste erhverv, der skal have transporteret store mængder (med lav pris pr. ton eller m³)."

Dansk Erhverv har ingen yderligere bemærkninger til de øvrige dele af forslaget.

Med venlig hilsen
Dansk Erhverv

Bo Sandberg
Skattepolitisk Chef

Brancheforeningen for Biogas

30
Axeltorv 3, 1.
1609 København V
Tlf. 3339 4267
Fax 3339 4141
E-mail: bsn@lf.dk
www.biogasbranchen.dk

3. juni 2011

Skatteministeriet
Nicolaj Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: js@skat.dk

Vedr. høring af EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet

Skatteministeriet har udsendt ovennævnte forslag i høring (**J. nr. 2009-241-0021**). Brancheforeningen for Biogas finder, at selv om det på mange måder kan være hensigtsmæssigt at harmonisere afgifter mellem Medlemsstaterne, så skal man samtidig være opmærksom på, at en sådan harmonisering samtidig kan føre til særdeles u hensigtsmæssige effekter.

På papiret lyder det hensigtsmæssigt at afgiftsbelægge fossile og vedvarende alternativer ensartet. Det fører imidlertid til særdeles u hensigtsmæssig konkurrenceforvridning, såfremt for eksempel en vedvarende energiform pålægges afgifter, mens andre ikke gør. Derfor vil der være særdeles konkurrenceforvridende, såfremt biogas pålægges energiafgifter fra 2017.

Det vil være særdeles u hensigtsmæssigt, hvis biogassens konkurrenceevne forringes gennem indførelse af energiafgifter – i særdeleshed fordi netop produktion af biogas på basis af husdyrgødning vil bidrage til ikke alene at substituere for eksempel naturgas og dermed mindske udslippet af CO₂ herfra. Afgasningen af husdyrgødningen mindsker samtidig udslippet af drivhusgasserne metan og lattergas fra husdyrgødningen.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Michael Mücke Jensen [mmj@eof.dk]
Sendt: 3. juni 2011 08:31
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Katja Kuhlmann; Hanne Kathrine Lange; Jørgen Holm Damgaard; Hans Larsen
Emne: SV: Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet

Til Skatteministeriet

EOF støtter det generelle princip om beskatning af energiprodukter baseret på energiindhold.

Nedenfor har vi nærmere redegjort for vores kommentarer til det konkrete indhold i forslaget:

Ligestilling af afgiften på benzin og diesel

En ligestilling af benzin- og dieselaftgifterne i forhold til energiindhold må dog ses i sammenhæng med den samlede beskatning som bilisten oplever.

Hvis ligestillingen betyder at energiafgiften på diesel skal hæves så den svarer til energiafgiften på benzin – det modsatte kunne jo også være konsekvensen af ligestillingen – må det samtidig betyde at den nuværende udigningsafgift (forhøjet grøn ejerafgift/vægtafgift) på dieselmotorer, -varebiler og lastbiler under 12 ton ikke længere vil være begrundet.

Vi står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af vores kommentarer.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

Teknik- og miljøchef

Telefon: +45 3345 6514
 Mobil: +45 2042 2636



energi-
og olieforum.dk

Fra: Katja Kuhlmann [mailto:katja.kuhlmann@skat.dk]
Sendt: 6. maj 2011 15:46
Til: EOF/OFR
Emne: Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet

Til adressaterne på medsendte høringsliste

Høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (Forsalg til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet)

Kommissionen har den 15. april 2011 fremsat forslag til ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, jf. vedhæftede fil.

Forslaget indebærer overordnet set, at såvel energiindholdet som CO₂udledninger afgiftsbelægges. Dermed ligger forslaget tæt op ad den danske energiafgiftsstruktur. Endvidere indebærer forslaget en forøgelse af de såkaldte minimumsatser.

Yderligere oplysninger om EU-forslaget, kan findes på Kommissionens hjemmeside ved følgende link:

http://ec.europa.eu/danmark/eu-politik/alle_emner/finanser/2011/110412_energibeskatning_da.htm

Skatteministeriet skal venligst anmode om eventuelle bemærkninger senest d. 3. Juni 2011. Høringsvar bedes sendt til js@skat.dk, venligst med henvisning til 2009-241-0021.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til:

Hans Larsen tlf.: 23 49 82 50 eller mail: Hans.J.Larsen@skat.dk

Kathrine Lange tlf.: 72 37 32 20 eller mail: Kathrine.Lange@Skat.dk

Jørgen Holm Damgaard tlf.: 72 37 32 39 eller mail: Joergen.Damgaard@skat.dk

Med venlig hilsen

Katja Kuhlmann



SKATTEMINISTERIET

Miljø og energi

Direkte telefon: (+45) 72 37 32 25

E-mail: Katja.Kuhlmann@skat.dk

Nicolai Eigtveds Gade 28, 1402 København K

Telefon: (+45) 33 92 33 92

Fax: (+45) 33 14 91 05



Skatteministeriet
 js@skat.dk; Hans.J.Larsen@skat.dk

Deres ref.: 2009-241-
 0021

Vor ref.: 11-511310-004

Dato: 03.06.2011

Høringsvar til EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (Forsalg til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet)

Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed fremkomme med bemærkninger til EU-forslaget til revision af energibeskatningsdirektivet.

DTL er meget tilfreds med, at Kommissionen lægger op til en ændring af definitionen af standardtanke. Problemet med den nuværende definition er den, at mange danske lastbiler (og andre landes lastbiler) af forskellige tekniske og praktiske årsager har fået eftermonteret en ny tank og derfor er afgiftspligtig i ethvert EU-land, som lastbilen måtte køre ind i. Hvad værre er, så kontrollerer og håndhæver de tyske toldmyndigheder rent faktisk reglerne, og derfor har vi en række afgiftssager, hvor danske vognmænd er blevet opkrævet tysk afgift af diesel, der i forvejen var beskattet i Danmark (eller andre lande). Det er for DTL uhyre vigtigt, at denne definition ændres, og vi har haft møder med både Skatteministeriet og Europa-Kommissionen om problemstillingen.

Ifølge forslaget om ændring af definitionen af standardtanke vil det blive krævet, at "*registreringsdokumenterne eller attesten for teknisk kontrol for køretøjet opfylder de gældende tekniske og sikkerhedsmæssige krav*". DTL finder det unødvendigt, at der i energibeskatningsdirektivet stilles "*tekniske og sikkerhedsmæssige krav*", da disse er regulering i anden lovgivning, og da det kan give anledning til unødigt administrativt besvær. Det er under alle omstændigheder afgørende vigtigt, at danske lastbilers tanke med eller uden det/den i forslaget (danske) *registreringsdokument eller attest* sikres anerkendelse som standardtanke i alle EU-lande, og at dobbeltbeskatning dermed undgås.

Da forslagets vedtagelse erfaringsmæssigt kan ventes at tage ganske lang tid, formentlig flere år, ser DTL i øvrigt frem til, at Skatteministeriet snarest iværksætter den refusionsordning, som ministeriet og deres minister (forrige minister Troels Lund Poulsen) har lovet, dvs. en refusionsordning, der i tråd med EU-reglerne herom, sikrer, at der ikke dobbeltbeskattes. Det kan ske ved, at Skatteministeriet refunderer den danske afgift af diesel, der tillige er blevet beskattet i f.eks. Tyskland.

DTL er meget betænkelige ved den meget kraftige forøgelse af dieselaafgiften, der potentielt vil kunne ske, hvis reglen om ens afgiftsniveau for benzin og diesel i de enkelte medlemslande gennemføres. I fald det sker, vil det efter DTLs opfattelse være hensigtsmæssigt at ind-

føre en såkaldt "erhvervsdiesel" (commercial diesel), hvor man sikrer en ens og lavere sats for diesel til erhvervstrafikken på tværs af medlemslandene i EU, hvilket har langt større værdi end en mere ensartet beskatning af diesel sammenlignet med benzin. Kommissionens forslag vil netop ikke sikre ens dieselafgifter for lastbiltrafikken i EU. Kommissionens ædle ønske om en mere ens beskatning af benzin sammenlignet med diesel står i øvrigt i skærende kontrast til de store forskelle, der ifølge forslaget forsat vil bestå på tværs af energiprodukter og anvendelsesformål.

Desuden vil det nuværende forslag kunne skade klimapolitikken, da dieseldrøjetøjer generelt er mere CO₂-effektive end benzindrøjetøjer.

Endelig skal DTL skal henviser til, at en øget dieselafgift i stort omfang vil kunne skade dansk erhvervslivs konkurrenceevne, og vi skal pege på Skatteministeriets rapport "Energi-afgift for erhverv og konkurrenceevne (Konkurrenceevnerapport)" fra marts 2011 (citater): *"Vognmænd mv. vil normalt kunne overvælde afgifterne i højere fragtpreiser mv., mens det kan være vanskeligere for nogle af de erhverv, der køber fragtydelserne at foretage fuld overvæltning i priserne for deres varer. Afgifterne vil dermed særligt belaste erhverv, der skal have transporteret store mængder (med lav pris pr. ton eller m³). Det gælder f.eks. landbrug."*

Med venlig hilsen

Ove Holm
Erhvervspolitisk chef



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
2100 København Ø

Landbrug & Fødevarer

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Sendes til js@skat.dk

Høringssvar til forslag fra EU-kommissionen om revision af EU's Energibeskatningsdirektiv

EU-Kommissionen fremlagde den 15. april 2011 sit endelige forslag til en revision af EU's Energi-
beskatningsdirektiv. Landbrug & Fødevarer har den 6. maj 2011 modtaget ovennævnte i høring, jf.
j.nr. 2011-231-0042. Vi har følgende kommentarer:

Landbrug & Fødevarer er generelt positive overfor den del af revisionen af Direktivet, der indebærer
en ændring af Direktivets struktur, således at der fastsættes minimumssatser for henholdsvis energi
og CO2-emissioner. Opsplitningen af beskatningen til de to komponenter er helt i tråd med det
danske afgiftssystem. Set fra et dansk konkurrenceevneperspektiv er det således et skridt fremad,
da afgiftsniveauerne med revisionen må forventes at tilnærme sig hinanden mere.

Stigende energifgifter på erhvervsvirksomheders energiforbrug bidrager til en yderligere forringel-
se af erhvervslivets konkurrenceevne i forhold til vore konkurrentlande i EU. I forvejen er de politisk
fastsatte omkostninger (energifgifter, CO2-afgifter, PSO og politisk bestemte tariffer) på danske
erhvervsvirksomheders energiregning høje i forhold til vore konkurrenter i andre EU-lande. I værste
fald fører denne konkurrenceforringelse til udflytning af dansk produktion og hermed tab af arbejds-
pladser og indtægter til samfundsøkonomien. I den forbindelse skal Landbrug & Fødevarer henvise
til rapporten "*En analyse af de politisk fastsatte omkostninger på energiregningen*", som analysefir-
met Pöyry i august 2010 udarbejdede for Landbrug & Fødevarer. I rapporten dokumenteres det
klart, at de politisk fastsatte omkostninger på vore fødevarer virksomheders energiregning er væ-
sentligt over det vore konkurrenter i en række udvalgte, men meget sammenlignelige EU-lande har.
Rapporten er tidligere fremsendt til Skatteministeriet.

En reform af det danske afgiftssystem trænger sig derfor kraftigt på, men samtidig er der også
behov for at sænke afgiftsniveauet i Danmark, så det er konkurrencedygtigt med andre lande.

Det er helt afgørende, at EU's energibeskatningsdirektiv medvirker til, at der ikke sker konkurrence-
forvridninger på energiområdet mellem virksomheder i medlemslandene. Markederne for el, olie og
naturgas er liberaliseret i EU, og energibeskatningsdirektivet må ikke medvirke til, at markedsme-
kanismerne undermineres af politiske omkostninger på energiregningen, der afviger markant fra
land til land. Målet med energibeskatningen i EU må derfor være en fuld harmonisering og en ens-
artet håndhævelse af reglerne i de enkelte lande. Ellers kan vi risikere, at Energibeskatningsdirek-
tivet medvirker til at hæmme væksten og beskæftigelsen i de enkelte lande. Harmoniseringen vil
også være i tråd med ideerne med EU's indre marked.

Landbrug & Fødevarer repræsenterer
landbruget og fødevarerhvervet i
Danmark. Organisationen er resultatet
af en fusion mellem Landbrugsraadet,
Danske Slagterier, Dansk Svine-
produktion, Dansk Landbrug med
Dansk Landbrugs Medier og Dansk
Landbrugsrådgivning, samt væsentlige
dele af Mejeriforeningens aktiviteter.

Landbrug & Fødevarer repræsenterer
Danmarks største kompetenceklynge
med 150.000 beskæftigede og en samlet
eksport på mere end 100 mia. kr. årligt.



Det er vigtigt, at Energibeskatningsdirektivet ikke favoriserer bestemte energiteknologier og energiproduktioner. Fx en energiproduktion på baggrund af kul, som er tilfældet i dag. Dette bør selvsagt ikke udelukke muligheden, for at de enkelte EU-medlemslande kan fremme bestemte vedvarende energiteknologier, der passer til de ressourcer og kompetencer, der findes i de enkelte lande.

Principielt er det en god idé, at Energibeskatningsdirektivet skal medvirke til at fremme energieffektiviteten i EU. Øget energieffektivitet har positive effekter i forhold til klimaet og kan give virksomhederne besparelser i forhold til indkøb af energi. Imidlertid er det i relation til dette vigtigt at være opmærksom på, at EU-landene er meget forskellige med hensyn til, hvor langt de er kommet med energispareindsatsen. Danmark er et af de lande, der har den højeste energieffektivitet, og det er derfor vigtigt, at de muligheder der i direktivforslaget lægges op til med hensyn til at anvende reducerede afgiftssatser (skal ligge over minimumssatserne) for at fremme øget energieffektivitet, fx gennem brancheaftaler, tilpasses det aktuelle niveau for energieffektiviteten i det enkelte land.

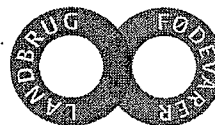
Landbruget

Landbrug & Fødevarer er dog særlig opmærksom på eventuelle negative konsekvenser for landbruget:

- I direktivet lægges op til en ændring af muligheden for særordninger for jordbrug. Det er vanskeligt at afgøre, hvad konsekvenserne heraf vil være, da implementeringen både afhænger af Kommissionens kommende analyse af sektorens carbon leakage-risiko og nationale ordninger, der kan træde i stedet for afgiftssatserne. Landbrug & Fødevarer finder det helt afgørende, at den nuværende mulighed for særordning for landbruget og dens virksomheder opretholdes, og tager derfor forbehold for at måtte komme med yderligere bemærkninger til direktivforslaget, når resultaterne af denne analyse foreligger. Landbrug & Fødevarer forventer, at den danske regering arbejder for dette.
- Desuden lægges der op til en obligatorisk CO₂-afgift på ca. 16 øre/liter for så vidt angår landbrugsdiesel. Landbrug & Fødevarer er stærkt imod nye obligatoriske afgifter for landbruget og understreger, at det er væsentligt, at der efter Kommissionens forslag ikke vil ske ændringer i fradragsretten af afgifterne for landbrugsvirksomhederne mv., således at forslaget ikke vil pålægge landbruget yderligere udgifter og dermed påvirke landbrugsvirksomhedernes konkurrenceevne.
- Direktivets krav om at fjerne konkurrenceforvridningen mellem diesel og benzin betyder, at Danmark enten skal hæve afgiften på diesel eller nedsætte afgiften på benzin. Fødevarerhvervet er afhængigt af muligheden for effektiv og omkostningseffektiv transport. Det er særdeles vigtigt, at Danmark på dette punkt er konkurrencedygtigt med udlandet, også lande uden for EU. Det er derfor skadeligt for vækstmulighederne i den europæiske landbrugs- og fødevarerektor, hvis afgifterne på diesel hæves.

Generelle kommentarer til direktivforslaget

I Kommissionens analyser regnes på to modeller, hvor det i den ene forudsættes, at alle lande synkront hæver med de foreslåede nye niveauer. Dette scenarie bør ikke være en mulighed – Danmark kan ikke lægge 20 EUR/t CO₂ oven i de eksisterende afgifter. Landbrug & Fødevarer finder en sådan hævnings af afgiftsniveauet helt uacceptabel og anbefaler, at Regeringen arbejder imod den foreslåede hævnings af afgiftsniveauet.



I direktivets forslag anføres, at minimumssatserne for CO₂-relateret beskatning bør fastsættes på baggrund af de nationale mål for medlemsstaterne. Det virker ikke helt klart, hvordan dette skal forstås, og det strider vel principielt med harmoniseringstanken.

I Kommissionens konsekvensanalyser antages det i alle scenarier, at medlemsstaterne anvender det øgede provenu til at sænke generelle arbejdsgiveromkostninger, dvs. forslaget er provenu-neutralt. Dette er en central præmis for, at den samlede konsekvens bliver positiv for vækst og beskæftigelse i EU.

Energiintensive industrier

Direktivforslaget indebærer, som det gældende direktiv, en mulighed for, at energiintensive industrier kan få særligt lempelige vilkår, såfremt minimumssatserne overholdes i gennemsnit for alle virksomheder. Landbrug & Fødevarer bakker op om, at der fortsat vil være mulighed for at indføre gunstigere vilkår for erhvervsmæssige enheder,

Carbon leakage-udsatte sektorer

Direktivet lægger op til, at virksomheder i sektorer udsat for carbon leakage – jf. reglerne under ETS – fritages for CO₂-afgift. Dette vil have betydning for mindre virksomheder uden for kvotehandelsystemet, men inden for nævnte sektorer. Landbrug & Fødevarer bakker op om dette, da implementeringen af direktivet vil give kontante besparelser for f.eks. de danske kartoffelmelsfabrikker.

Det er vigtigt, at reglerne ikke medfører skævvridninger mellem danske virksomheder inden for - og uden for carbon leakage-listen. Det skyldes også, at vi i dag har en problematik, hvor vores medlemmer i f.eks. slagterisektoren ikke er optaget på carbon leakage-listen på trods af en meget stor eksport til lande uden for EU27 (den europæiske svineslagterisektor som helhed eksporterer mindre til tredjelande).

I fald Danmark og/eller de nærmeste EU-konkurrentlande vælger at ekskludere mindre produktionsenheder fra ETS-systemet, vil reglerne for carbon leakage-udsatte virksomheder uden for ETS blive endnu vigtige. Denne overvejelse pågår i øjeblikket (i Danmark i Energistyrelsen).

Landbrug & Fødevarer finder det dog vanskeligt at vurdere de samlede konsekvenser af forslaget, før Kommissionens analyse af landbruget foreligger. Dette vil have stor betydning for konsekvenserne for vores medlemmer. Landbrug & Fødevarer vil derfor opfordre Regeringen til at tage aktiv del i analysearbejdet.

Afgiftsregler i landbruget

I det eksisterende direktiv levner Artikel 15 (3) mulighed for, at medlemsstaterne kan anvende en afgiftssats ned til nul for energi, der anvendes til arbejde i landbrug, havebrug, akvakultur og skovbrug. I arbejdet forud for Kommissionens forslag, herunder tidligere udkast hertil, har der været lagt op til at fjerne denne særordning. Det har blandt andet givet anledning til anmodninger fra COPA-COGECA til Kommissionen.

I det foreliggende udkast anføres, at medlemsstaterne kan anvende en energiafgiftssats for landbruget (mm.) til nul, såfremt de begunstigede er omfattet af ordninger, der stort set svarer til det, der ville være opnået, hvis EU-standardsatserne var blevet anvendt. Det vil i praksis betyde, at afgiftsreglerne i landbruget vil afhænge af national implementering. Ideelt set kunne man måske forestille sig brancheaftaler med Energistyrelsen, hvilket Landbrug & Fødevarer vil være fortalere for.



Kommissionen udarbejder ifølge Direktivforslaget en analyse af risikoen for carbon leakage i landbruget (i lighed med den tidligere analyse af industrien i forbindelse med ETS). Såfremt analysen viser en betydelig risiko antages det, at landbruget ligeledes fritages for CO2-afgifter.

Det er helt afgørende for Landbrug & Fødevarer, at regeringen arbejder for, at spørgsmålet omkring carbon leakage ikke kommer til at skade Dansk landbrugs konkurrenceevne.

Det er svært at vurdere konsekvenserne af de ændrede afgiftsregler i landbruget, når direktivudkastet som nævnt foregriber en kommende analyse. Landbrug & Fødevarer forbeholder sig ret til at fremkomme med yderligere kommentarer senere vedrørende dette, idet det vil være mere hensigtsmæssigt at drøfte ændringerne, når Kommissionens analyse er færdigarbejdet.

Landbrugsdiesel

Direktivet vil i udgangspunktet ophæve muligheden for at afgiftsfritage motorbrændstoffer, der anvendes i landbrug, gartneri, skovbrug og akvakultur. I stedet opkræves 'almindelige' CO2-afgifter og energiafgifter svarende til minimumssatserne for varme.

For Danmark betyder det, at afgiften på landbrugsdiesel hæves fra 0 til 21 EUR/1000 liter. Det vil betyde en afgiftsomkostning på ca. 16 øre/liter diesel for landbrugsdiesel. Landbrug & Fødevarer er stærkt imod nye obligatoriske afgifter for landbruget.

Det er uklart, hvad forslaget til ændring af direktivet vil indebære for afgiften af motorbrændstof. Efter Mineralolieafgiftslovens § 11, stk. 3 kan afgiften af motorbrændstof, der anvendes af virksomheder med blandt andet jordbrug tilbagebetales efter § 11, stk. 2. Hvis der efter Kommissionens forslag vil ske ændringer i fradragretten af afgifterne for landbrugsvirksomhederne mv. vil det påvirke landbrugsvirksomhedernes konkurrenceevne.

Det fremgår ligeledes af forslaget, at man vil afskaffe medlemslandenes mulighed for at differentiere mellem afgiftsbehandlingen af erhvervmæssig og ikke erhvervmæssig brug af dieselolie som motorbrændstof, men det er ikke nærmere beskrevet, hvad det vil få af konsekvenser.

Forslaget mangler på dette punkt konsekvensberegninger, som gør det vanskeligt at komme med præcise kommentarer til mulige konsekvenser af forslagets gennemførelse. Landbrug & Fødevarer forbeholder sig derfor ret til at komme med supplerende bemærkninger senere i processen.

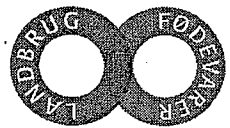
Biobrændstoffer

Direktivet indebærer tre afgørende forskelle for beskatningen af biobrændstoffer.

Ændringen af beskatning fra volumen til energiindhold er i tråd med eksisterende dansk lovgivning. At dette skrives ind i Direktivet er positivt, for så vidt det er med, til at harmonisere beskatningen af biobrændstoffer i medlemsstaterne.

Direktivet etablerer en sammenhæng med bæredygtighedskriterierne i biobrændstofdirektivet, hvorefter ikke-bæredygtige brændstoffer skal beskattes på lige vilkår med konventionelle brændstoffer (dvs. med CO2-afgiften). Dette fremmer de bæredygtige biobrændstoffer på markedet, og det ligger helt i tråd med Landbrug & Fødevarers generelle ønsker til udviklingen.

Direktivet lægger op til en udfasning af eventuelle nationale afgiftsfritagelser for biobrændstoffer senest 2023. Landbrug & Fødevarer ønsker at understrege, at det er vigtigt, at der også i fremtiden vil være mulighed for at støtte innovative miljøteknologier, og at afgiftsreglerne fortsat bør være et



muligt redskab til denne støtte. Direktivet bør ikke lægge hindringer i vejen for en national satsning på f.eks. nye 2G-teknologier.

Andre transportafgifter

Beskatningen af energiindhold og drivhusgasudledning betyder, at afgifterne for diesel hæves. Afgiften på diesel vil hæves med seneste implementering i 2023.

Direktivets krav om at fjerne konkurrenceforvridningen mellem diesel og benzin betyder, at Danmark enten skal hæve afgiften på diesel eller nedsætte afgiften på benzin.

Fødevarerhvervet er afhængigt af muligheden for effektiv og omkostningseffektiv transport. Det er særdeles vigtigt, at Danmark på dette punkt er konkurrencedygtigt med udlandet også lande uden for EU. Det er derfor skadeligt for vækstmulighederne i den europæiske landbrugs- og fødevarersektor, hvis afgifterne på diesel hæves.

Direktivet gør op med muligheden for særligt lempelige afgiftsregler for gas i transportsektoren. I Kommissionens Impact Assessment anføres, at ca. 15 pct. af passagerbilerne i Polen kan køre på gas, og at 3,6 pct. af alle nyregistrerede passagerbiler i EU27 (2009) er indrettet til gas. Derfor skal afgifterne på gas også afspejle drivhusgasemissionerne, og det skal bringes i overensstemmelse med de generelle regler om ens beskatning for alle energikilder.

Danmark har i dag i særklasse de højeste afgifter på gas i transportsektoren, jf. blandt andet Kommissionens analyse. Direktivet vil derfor ikke mærkes hér. Direktivets forslag kan imidlertid vise sig at lægge hindringer for en øget brug af biogas i transportsektoren. Det ville være i direkte strid med de politiske intentioner i Danmark. I relation til ønsket om en markant udbygning med biogas. Landbrug & Fødevarer skal derfor kraftigt understrege at det er vigtigt, at Direktivet ikke blokerer for støtte til innovative miljøteknologier.

Det skal endelig bemærkes, at den danske Regerings synspunkt om at kompensere en evt. dieselafgiftsforhøjelse gennem en reduktion af ejerafgiften på dieseldrøjetøjer i givet fald også må indbefatte den samme sænkning af lastbilernes vejafgifter.

Vi henviser i øvrigt til høringssvaret fra Dansk Gartneri for så vidt angår de særlige konsekvenser, forslaget indebærer for denne sektor.

Som nævnt flere steder i høringssvaret finder vi der er en række uklarheder i direktivet, som gør det vanskeligt at vurdere de enkelte effekters rækkevidde. Landbrug & Fødevarer forbeholder sig derfor muligheden for at vende tilbage med yderligere kommentarer,

Med venlig hilsen

Katrine Bargisen
Chefkonsulent

D 3339 4673
M 3083 1079
E kbb@lf.dk

Jens Astrup Madsen
Chefkonsulent/Energichef

D 3339 4222
M 2724 5722
E ja@lf.dk



Deres sagsnr.: 2009-241-0021

Skatteministeriet
 Att.: Hans Larsen / Kathrine Lange /
 Jørgen Holm Damgaard
 Nicolai Eigtveds Gade 28
 1402 København K
 e-mail: js@skat.dk

Organisation for erhvervslivet
 Confederation of Danish Industry

DI's bemærkninger til EU-Kommissionens forslag til revision af energibeskatningsdirektivet

DI har den 6. maj 2011 modtaget energibeskatningsdirektivet i høring. DI har i den forbindelse noteret sig, at Skatteministeriets grundnotat samt beregninger af de økonomiske konsekvenser for Danmark endnu ikke foreligger. DI imødeser disse beregninger.

Forslaget fra EU-Kommissionen indebærer en opdeling af energiafgiften i et CO₂-element og et energielement, hvilket svarer til den danske afgiftsstruktur. DI kan tilslutte sig denne opdeling, der vil skabe et ensartet regelsæt i Europa. For DI er det vigtigt, at der etableres fælles rammer for beskatning af ikke mindst CO₂ udenfor kvotesektoren, hvis de enkelte medlemsstater vælger at beskatte CO₂-udledninger. Det er også centralt, at beskatningen på lang sigt bliver teknologineutral. Når der skal ændres i rammerne for energibeskatning er det dog vigtigt at sikre, at ændringerne fremtidssikrer direktivet, således at relevante politikprioriteringer ikke blokeres af direktivet, men kan håndteres indenfor direktivets rammer. DI skal derfor opfordre til, at Skatteministeriet analyserer, hvorvidt andre energipolitiske prioriteringer udover effektivisering så som forsyningssikkerhed, etablering af et velfungerende europæisk energimarked, etablering af et intelligent energisystem med styrket integration af VE, fremme af energiteknologi etc. kan håndteres indenfor direktivet.

DI's gennemgang af direktivet viser, at såfremt Direktivet bliver vedtaget i uændret form, så vil det for Danmark især betyde ændringer i benzin- og dieselaftgiften. Dette vil få betydning for transportsektoren og for mobiliteten. Specifikt har DI beregnet, at afgiften på diesel (ved en uændret benzinafgift) skal stige med 1,76 kr. pr. l før moms. Dette svarer til en forøgelse af afgiften med lidt under 3/4. Bliver direktivet således vedtaget i sin nuværende form, vil der være et behov for at sikre transportsektorens konkurrencevilkår, ikke mindst set i lyset af det i forvejen høje danske energiafgiftstryk. Dette kan ske ved, at det forventede merprøvenu fra højere dieselaftgift anvendes til dels en afskaffelse af udligningsafgiften, der er etableret for delvis at kompensere for den lavere dieselaftgift, og dels til direkte at sikre transportsektorens konkurrenceevne ved at aflyse den planlagte kørselsafgift på lastbiler.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 di@di.dk
 Danmark di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25 Sundkrogsvej 20
 København S København Ø

CO2-elementet

DI finder, at en europæisk ramme er nødvendig for at sikre en ensartet CO2-beskatning i Europa, som fuldt ud komplementerer ETS-systemet. DI har i den forbindelse særligt lagt vægt på, at forslaget

- Fritager udledninger omfattet af CO2-kvoter fra CO2-beskatning,
- Opererer med en kompensation til installationer, der er udsat for carbon-leakage, men ikke er omfattet af kvotesystemet
- Søger at skabe en CO2-afgift, der harmonerer med kvoteprisen.

DI finder dog, at forslaget ikke til fulde lever op til disse målsætninger, idet forslaget ikke tager højde for, at de enkelte lande har forskellige udledningsmål i den ikke-kvote belagte del af økonomien (såkaldt non-ETS). DI savner særligt en adgang til at købe udledningsrettigheder i andre (EU)-lande. Denne adgang bør enten skabes på medlemsstatsniveau, eller ideelt set være tilgængelig for den enkelte udleder, således at der ikke pålægges CO2-skat på udledninger, hvortil der er købt udledningsrettigheder. Uden denne adgang har det Miljøøkonomiske Råd i foråret 2011 påvist, at hvis Danmark skal nå sit reduktionsmål alene med en indenlandsk afgift, så vurderes denne afgift at skulle være på 2.100 kr. pr. ton CO2, hvilket er 8-9 gange så højt som den forventede pris på CO2-kvoter. Dette bør der tages højde for ved revisionen af energibeskatningsdirektivet, således at CO2-afgiften kan holdes på et niveau, der harmoniserer med kvoteprisen. Hvis dette ikke indarbejdes, vil det grundet de høje danske reduktionsmål særligt skade både dansk erhvervsliv og dansk økonomi, idet vi – med det miljøøkonomiske råds ord - i højere grad vil importere varer med højt drivhusgasindhold. Derved flyttes noget af Danmarks drivhusgasudledning til udlandet **sammen med** de bagvedliggende arbejdspladser. I bilag til høringssvaret er der vedlagt en oversigt over de enkelte EU-landes reduktionsmål.

Energibeskatningen

Med forslaget lægges der op til en ændring af beregningsgrundlaget for energiafgiften, hvorefter afgiften skal fastsættes på baggrund af energiindholdet. Dette vil give en fast afgift pr. forbrugt GJ.

DI kan principielt tilslutte sig en beskatning, der er teknologineutral. De danske afgifter flugter generelt med dette princip, men DI skal som nævnt ovenfor bemærke, at specielt for afgiften på diesel vil forslaget få en endog meget stor betydning. Udover de ovenfor angivne problemer og løsninger finder DI generelt, at de omstillingsperioder, der arbejdes med, er for korte i forhold til de politikmål (og dermed investeringer), der hidtil har været anvendt. Direktivet vil betyde et politikskifte, som kan være endog ganske omkostningsfyldt. Produktcykler på 15-20 år er ikke ukendt i industrien, hvorfor ændringer i energibeskatningen bør afspejle sådanne mere langsigtede forhold. Derfor bør der også være tilsvarende lange overgangsperioder i direktivet.

DI finder også som nævnt ovenfor, at det bør overvejes, om ændringerne fjerner fleksibiliteten til at tilgodese andre politikmål.

Konsekvensberegninger

DI har noteret sig, at de konsekvensberegninger, der er foretaget, alene viser positive vækstbidrag ved en **fuldstændig** tilbageførsel af provenuet. Konsekvensberegningerne viser også, at hvis der sker en forhøjelse af energiafgifterne uden tilbageførsel, så er der tale om et **negativt** vækstbidrag.

Teknisk gennemgang

DI skal afslutningsvis bemærke, at dele af forslaget er meget teknisk, hvorfor DI gerne vil opfordre til, at Skatteministeriet inviterer til en teknisk gennemgang af direktivforslaget, eksempelvis i forbindelse med, at konsekvensberegningerne for det danske afgiftssystem foreligger.

Revision af minimumsafgifterne (artikel 1 nr. 6, 7, 8 og 23 – ETD artikel 7, 8 og 9 samt bilag 1)

DI kan tilslutte sig en gennemgang af minimumsafgifterne, men skal konstatere, at de danske energiafgifter generelt er væsentlige høje end i de andre europæiske lande. DI kan ligeledes tilslutte sig en indeksering af energiafgifterne, idet det vil sikre en udvikling i minimumsafgifterne, hvilket vil være positivt for danske virksomheder. DI skal dog opfordre Skatteministeriet til specifikt at forholde sig til, om dette samt den foreslåede harmonisering af afgifterne på brændsler anvendt til opvarmning hhv. motorbrændsel giver anledning til ændringer i de danske energiafgifter.

Krav om, at nationale afgiftssatser skal respektere forholdet mellem minimumsafgifterne (artikel 1 nr. 4 – ETD artikel 4)

DI er generelt positiv for forslaget, der medfører en teknologineutral beskatning. DI er finder dog som nævnt ovenfor, at det bør overvejes, om denne del af forslaget vil låse medlemsstaterne i forhold til andre politikmål så som forsyningssikkerhed, vækst etc., og om dette i givet fald giver den fornødne fremtidssikring.

DI skal endvidere henstille til, at Skatteministeriet i grundnotatet specifikt forholder sig til, hvorvidt (og i givet fald hvor meget) de danske afgifter skal ændres for at overholde direktivets forslag. I den forbindelse skal DI særligt pege på diesel- og benzinavgifterne samt el-afgiften.

Afskaffelse af afgiftsmæssig differentiering mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig brug af dieselolie (artikel 1 nr. 6 – ETD artikel 7)

DI finder ikke, at der bør ske en afskaffelse af denne differentieringsmulighed, idet det kan vise sig at være et af de nødvendige værktøjer for at sikre konkurrenceevnen for erhvervene i form af en sund balance i forhold til konkurrentlande i og udenfor EU. DI er således ikke enig i betragtningerne nederst side syv, specielt ikke, da der også kan være andre initiativer på dette område, som kan give de ønskede effektivitetsforbedringer.

Afgiftsgodtgørelse for CO₂-afgifter med hensyn til anlæg, der hører til sektorer eller delsektorer med en betydelig risiko for carbon leakage (artikel 1 nr. 12 – ETD ny artikel 14a)

DI kan tilslutte sig den foreslåede afgiftsgodtgørelse, men skal bemærke, at referenceperioden rammer perioder med en meget lav produktion grundet finanskrisen, hvilket kan vise sig problematisk.

Ophævelse af artikel 2(4) fsva. elektricitet, når udgifter til elektricitet udgør mere end 50 pct. af omkostningerne.

Hidtil har en så intensiv elektricitetsanvendelse været udenfor direktivets anvendelsesområde, og DI finder ikke, at der er grundlag for at ophæve denne begrænsning af direktivets anvendelsesområde.

Definition af mineralogisk proces (nuværende artikel 2(4))

DI opfordrer til, at afgrænsningen af de mineralogiske processer m.v. præciseres, så der ikke opstår uklarheder om afgrænsningen af de processer, der ikke vil være omfattet fremover. Ved denne præcisering bør det sikres, at den mineralogiske proces ses som en sammenhængende proces fra råvare til produkt.

Ophævelse af artikel 9 (2)

DI kan støtte ophævelsen af denne artikel.

Ændring i artikel 16 vedrørende biobrændstoffer eller –brændsler

DI skal konstatere, at ændringen er en logisk konsekvens af tankerne omkring en langsigtet teknologineutralitet. DI skal dog konstatere, at der er en række initiativer (herunder forsøgsanlæg), der er igangsat under det eksisterende regime, og som ikke fuldt ud er kommercielt bæredygtigt / rentabelt inden 2023. DI skal derfor opfordre til, at overgangsperioden nøje revurderes, samt at det sikres, at der i direktivet skabes en hjemmel til i givet fald at støtte nye, alternative energikilder generelt, indtil de bliver konkurrencedygtige alternativer til fossile brændsler.

Ændring i artikel 17 Energiintensive virksomheder (artikel 1 nr. 14)

Der foreslås en nyaffatning af artikel 17, der angiver kriterier for lempelse af energiafgifter og CO₂-afgifter for energiintensive virksomheder. I den forbindelse angives, at i artikel 17(1) b, at lempelserne af energiafgifterne eksempelvis kan ske med omsættelige tilladelser eller tilsvarende foranstaltninger. Forudsætningen er dog, at minimumsafgiften i gennemsnit overholdes for alle virksomheder. DI skal i den forbindelse bemærke, at virksomheders omkostninger til eksempelvis omsættelige tilladelser og andet bør sidestilles med afgifter, idet disse alternative modeller jo netop har samme formål (forbedring af energieffektivitet), påfører omkostninger og genererer en (marginal) pris på energieffektivitet. DI finder derfor, at energiforbrug omfattet af disse alternative modeller helt skal kunne fritages og dermed ikke indgå i kalkulationen.

Tilsvarende formulering ses i artikel 17(2) fsva. CO₂-afgifter. Her finder DI ligeledes, at hvis de alternative modeller opnår en CO₂-reduktion, så må det sikres, at der kan fritages for en CO₂-afgift, med den konsekvens at CO₂-udledning omfattet af disse alternative modeller ikke indgår i beregningen af den gennemsnitlige overholdelse af minimumsafgiftssatserne.

Baggrunden for dette er, at det må være ønsket om en reduktion af CO₂-udledningen respektive en forbedring af energieffektiviteten, der er det bærende i direktivet.

Forpligtelse til hvert 5 år og for første gang ved udgangen af 2015 at forelægge en rapport til Rådet om anvendelsen af energibeskatningsdirektivet

DI kan tilslutte sig denne krævede og kontinuerlige evaluering af energibeskatningsdirektivet.

Implementering i national lovgivning (Artikel 2)

DI skal bemærke, at der i forslaget lægges op til, at medlemsstaterne senest den 31. december 2012 skal have vedtaget og offentliggjort de love og regler, der er nødvendige for at efterkomme direktivændringerne, samt at direktivets bestemmelser finder anvendelse fra 1. januar 2013.

DI skal henstille til, at der laves et tidsrum på mindst 6 måneder mellem det tidspunkt, hvor de nationale regler og love skal være vedtaget og offentliggjort og det tidspunkt, hvor direktivet træder i kraft. Dette vil give virksomhederne en vis mulighed for at tilpasse deres administrative systemer og indrette sig på det nye afgiftsbillede i hele EU, dvs. i alle 27 medlemsstater. I modsat fald risikerer virksomhederne, at størstedelen af landene tilpasser reglerne i sidste øjeblik, og at virksomhederne derfor kun får 14 dage til at lave systemændringer sidst i december.

--- 000 ---

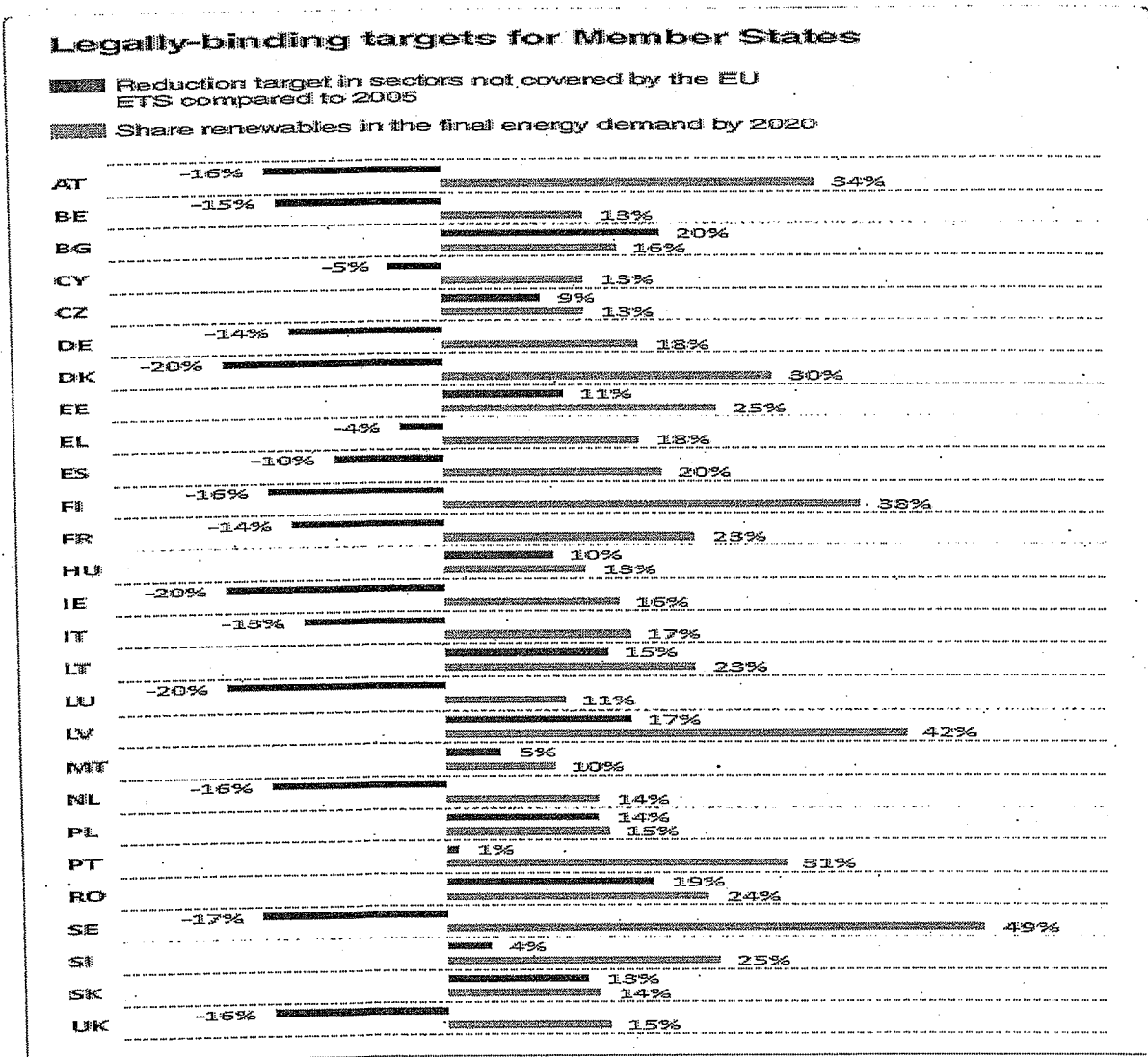
Såfremt vort høringssvar giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står DI naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Kristian Koktvedgaard
Chefkonsulent, Skat og Regnskab

Bilag 1

Oversigt over non-ETS targets i EU)





WWF for a living planet®

WWF Verdensnaturfonden

Tlf. 35363635

Svanevej 12
2400 København NV

wwf@wwf.dk
www.wwf.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

js@skat.dk

3/6 2011

EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet

WWF Verdensnaturfonden finder det særdeles vigtigt, at energibeskatningsdirektivet nu revideres. Vi anser energibeskatningspolitikken som et centralt element i de kommende års europæiske klima- og energipolitik, hvor et hovedformål er at sikre en kraftig reduktion af drivhusgasudslippet og forbedret energisikkerhed i Europa gennem en omlægning til et energi- og transportsystem, der i stigende grad baseres på vedvarende energi.

Det nye direktiv indeholder flere gode nye elementer, bl.a. det foreslåede grundprincip om at opdele den eksisterende energibeskatning i henholdsvis en CO2-relateret komponent og en energibeskatningskomponent, der er brændselsneutral. Dette vil skabe mere lige konkurrencevilkår mellem virksomheder i og udenfor ETS-systemet.

Vi har følgende specifikke kommentarer:

Minimumbeskatningen er for lav til at opnå de ønskede effekter

Helt generelt mener vi, at minimumsniveauerne for brændselsbeskatning bør være højere, end direktivet lægger op til, for at opnå den ønskede effekt og skabe øget incitament til energibesparelser og investeringer i miljøvenlige løsninger – samt økonomisk udvikling i medlemslandene gennem øgede indtægter gennem energibeskatningen. De foreslåede stigninger ligger betydeligt under inflationen i samme periode.

Vi finder det imidlertid positivt, at der lægges op til, at minimum energibeskatningen vil blive inflationsjusteret automatisk hvert tredje år fra 1. juli 2016.

CO2-beskatningen bør øges

Det er vores opfattelse, at direktivets forslag om CO2-beskatning på baggrund af den nuværende kvotepris i EU's kvotehandelsordning giver en for lav beskatning. Der er en række problemer knyttet til kvoteordningen, som gør, at den ikke fungerer hensigtsmæssigt i dag. For at kvotesystemet kan spille sammen med EU's målsætninger om en kraftig reduktion af drivhusgasudledningen er der behov for at stramme reduktionskravene, og forventningerne til øget kvotepris bør afspejles i det niveau for CO2-beskatning, som fastsættes i direktivet.



for a living planet[®]

Højere beskatningsniveau for brændsler i de private husholdninger

Brændsler til opvarmning i private husholdninger bør ikke kunne undtages beskatning, således som direktivudkastet lægger op til. Vi mener ikke, at det er rigtigt at koble energibeskatning sammen med socialpolitik – disse hensyn bør varetages på anden vis. Hvis brændsler til opvarmning slet ikke beskattes – eller beskattes for lavt – skabes der ikke nok incitament til, at de private husholdninger energirenoverer og dermed reducerer boligernes betydelige bidrag til CO₂-udledningen.

Højere beskatning af diesel er et skridt i den rigtige retning

Reduktion af transportsektorens CO₂-udledning er en kæmpe udfordring, og derfor er CO₂-beskatningen af transportbrændsler en væsentlig driver i omlægningen til en mere miljøvenlig transport.

Vi bakker op om direktivets forslag om en højere beskatning af diesel end i dag, så der ikke skabes et stærkere incitament til at købe dieselmotorer frem for andre typer biler, end dieselmotorernes CO₂-udslip rent faktisk be-
rettiger til.

Fly- og skibsbrændstoffer skal inkluderes

Direktivforslaget fastholder det aktuelle forbud mod beskatning af fly- og skibsbrændstoffer. Vi mener imidlertid, at Kommissionen bør revidere forbuddet, således at disse brændstoffer kan beskattes – hvilket også vil skabe overensstemmelse med EU's udmeldinger om, at hvis der ikke opnås en international klimaaftale, vil EU indføre beskatning af i hvert fald skibsfarten.

Biobrændsler skal også beskattes

Biobrændsler vil spille en væsentlig rolle i fremtidens grønne transport, men det er afgørende, at biobrændslerne produceres bæredygtigt, og at de – da de er en knap ressource – primært anvendes i luft- og skibstrafikken, samt til tung transport. Vi mener ikke, at en fuldstændig fritagelse for beskatning er hensigtsmæssig, men at fritagelsen bør svare til biobrændslernes CO₂-fortrængningseffekt, som EU har fastsat krav til (dvs. 35% frem til 2017). Desuden skal ILUC-faktoren medregnes, når en sådan er vedtaget (ILUC: Indirect Land Use Change).

Atomkraft skal inkluderes

Endelig mener vi, at atomare brændsler også bør beskattes svarende til den miljø- og klimaeffekt disse giver anledning til i forbindelse med brydning og oparbejdning.

Vi håber, at der fra dansk side vil blive arbejdet for at styrke direktivet på de nævnte områder, så det kan fungere som et effektivt redskab i de kommende års vigtige omlægning af energi- og transportsektorerne og samtidig understøtte EU-landenes muligheder for at skabe øget vækst og beskæftigelse.

Venlig hilsen

Hanne Jersild

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 Kbh. K

Rosenhøorns Allé 9
DK 1970 Frederiksberg C
Tlf: 35 300 400
Fax: 35 300 401
e-mail: de@danskenergi.dk
www.danskenergi.dk

Att.: Katja Kuhlmann
js@skat.dk; Joergen.Damgaard@skat.dk

Dok. ansvarlig: JKO
Sekretær: JKO
Sagsnr: 99/621
Doknr: 70

03-06-2011

Høringsvar om EU-forslag om revision af energibeskatningsdirektivet (ændring af 2003/96/EF)

Dansk Energi takker for modtagelse af høring over EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (EBD). Dansk Energi stiller sig overordnet positivt til forslaget og dets formål om at øge energieffektiviteten ved at øge minimumsafgifterne, at mindske konkurrenceforvridningen mellem forskellige brændsler, og at indføre CO₂-afgifter for emissioner uden for kvotehandelsdirektivet. Der er tale om et forslag, der på mange må indarbejder den danske idé om så vidt muligt at opretholde samme CO₂-afgiftsbelastning udenfor CO₂-kvotesystemet som indenfor kvotesystemet.

EU står på tærsklen til en kolossal omstilling fra fossile brændsler til vedvarende energikilder. Især biomasse fylder meget i EU's mål om 20 % vedvarende energi i EU27 i 2020. Efter vores vurdering skal der derfor indenfor de næste 10 år investeres ca. 100 mia. € alene i biomasse-teknologier. I Danmark er tallet op imod 1 mia. €. EU Energibeskatningsdirektivet udgør i den sammenhæng en særdeles vigtig ramme for dem, der skal investere i omstillingen. Energibeskatningsdirektivet bør således også have som formål at understøtte en økonomi, så de grønne løsninger kan realiseres. Derfor er det positivt, at fast biomasse ikke pålægges minimumsenergi-afgifter i EBD. Det er en vigtig forudsætning for at omstillingen til biomasse kan finde sted.

Der er imidlertid også elementer i forslaget, der modvirker den dansk og europæiske omstilling til vedvarende energi. Disse er nævnt herunder.

Biomasse mv.

Først og fremmest vil forslaget om at afskaffe CO₂-afgiften indenfor CO₂-kvotesektoren alt andet lige gøre det sværere at få økonomi i fx omstilling fra kul til biomasse i de store fjernvarmebyer. Vi går naturligvis ikke ind for CO₂-dobbeltskatning, som CO₂-afgiften repræsenterer indenfor CO₂-kvotesystemet. Men da værdien af CO₂-afgiften på kul, olie og naturgas er en forudsætning for, at biomasseprojekterne kan blive realiseret, er det nødvendigt at finde en erstatning for CO₂-afgiften. En afskaffelse af CO₂-afgiften, som vil koste staten et provenutab på ca. ¼ mia. kr årligt, vil derfor uden et alternativt økonomisk virkemiddel, f.eks. højere energifgift på varme (eller større tilskud til elproduktion) være ødelæggende for økonomien i de biomasse-

baseret kraftvarmeprojekter. Derfor bør den danske stat sikre den fornødne fleksibilitet til at kunne indføre særlige, og begrundede nationale økonomiske virkemidler.

I den forbindelse mener vi ikke EU's ETS-system giver tilstrækkeligt incitament til at omstille til vedvarende energikilder. En måde at skabe bedre betingelser for investeringer i grønne energiprojekter er at supplere med nationale tiltag i form af fx en CO₂-bundpris. Tilføjelsen "... end reduktion af CO₂-emissioner..." i ændringsforslaget til Artikel 14 stk. 1 (a) bør derfor slettes. En anden måde er at øge CO₂-afgiften uden for ETS. En sådan model vil tilgodese den stærkt konkurrenceudsatte del af erhvervslivet samt statens provenu.

Biogas/forgasningsgas

Vi mener det er en dårlig idé, at forslaget indfører fuld energiafgift på biogas og forgasningsgas (fra biomasse) fra 2023. Det vil være skadeligt for Danmarks store satsning på udnyttelse af biogas samt for at kunne udvikle de meget lovende teknologier om udnyttelse af biomasse fra affald og halm fx REnescience-projektet. Investeringer i fremtidens grønne teknologier har som bekendt en lang tilbagebetalingstid. Selv investeringer der foretages nu, vil næppe være afskrevet inden 2023. Dermed er der risiko for, at direktivet forslag om energiafgifter på biogas og forgasningsgas sætter en stopper for ovennævnte projekter.

Transport

Vi ønsker endvidere ens vilkår mellem produktion af fossile brændsler til transport og produktion af vedvarende energiprodukter. Bioethanol og biodiesel betaler i dag procesafgift, hvis produktionen sker ved anvendelsen af fossile brændsler. Energibeskatningsdirektivet (2003/96/EF) fritager (Artikel 21, stk. 3) derimod raffinaderier for afgiftsbetaling af produktion af benzin og diesel. Denne regel gælder ikke for andre end raffinaderierne. Det skaber konkurrenceforvriddning.

Derfor foreslår vi at afgiftsfritage produktion af VE-brændsler.

Behovet for afgifter der fremmer el som fremtidens energibærer

El-markedets fremtidige udfordringer med fluktuerende produktion og forbrug indebærer nytænkning af bl.a. afgifter. Således bør direktivet ikke udelukke, at der kan ske differentiering af el-afgiften i forhold til anvendelse. I dag kan der med direktivet fastlægges lavere afgiftssatser for el til varme. Denne mulighed for differentiering findes dog ikke for el til transport, eller andre teknologier, fx individuelle varmepumper. Direktivet bør derfor ændres, så afgifter kan anvendes som styringsinstrument af fleksible el-forbrug.

Afslutningsvis mener vi, at forslaget med vores forslag til ændringer bør implementeres hurtigst muligt. Vi kan desuden tilslutte os Kommissionens forslag om at indføre de nye regler fra 2013, så der skabes tidsmæssigt sammenfald med kvotehandelssystemets tredje fase, der iværksættes den 1. januar 2013.

Med venlig hilsen

Dansk Energi

Jesper Koch





DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

Skatteministeriet
js@skat.dk
Nicolai Eigtsveds Gade 28
1402 København K

1.6.2011

Det Økologiske Råds høringssvar til:

”EU-forslag til revision af energibeskatningsdirektivet”.

Det Økologiske Råd takker for invitationen til at afgive høringssvar.

Overordnet set hilser vi revisionen af energibeskatningsdirektivet velkomment. Revisionen er af stor betydning på en række områder, idet en forbedret og mere ambitiøs fælles energibeskatningspolitik kan og må medvirke markant til:

- Reduktion af udledning af klimagasser
- Forbedret energisikkerhed
- Forbedrede markedsvilkår for vedvarende energi
- Øgede incitamenter til energieffektivisering
- Forbedring af nationale budgetter

Vi er således enige i, at det er hensigtsmæssigt at opdele den eksisterende energibeskatning i to komponenter, en CO₂ relateret komponent og en energibeskatningskomponent og lade energibeskatningskomponenten være brændselsneutral.

Der er dog en hel række forhold i det fremlagte forslag til energibeskatningsdirektiv, som bør forbedres:

Generelt for lavt beskatningsniveau

For transportbrændstofferne vil forslaget stort set kun indekseres i forhold til udviklingen siden det sidste energibeskatningsdirektiv i 2003. Satserne må derfor gøres langt mere ambitiøse og med en forudsigelig og varslet stigning i energibeskatningen. Uden dette vil beskatningen ikke få den fornødne effekt for energiforsyningsikkerhed, energibesparelser, vedvarende energi, teknologisk innovation og forbedring af medlemslandenes økonomiske situation.

CO₂ beskatningen skal øges

Forslaget lægger CO₂ beskatningsdelen fast på 20 Euro svarende til den nuværende meget lave kvotepris i EU's kvotehandelsordning. Der er klare tegn på, at reduktionskravene i kvotehandelsordningen har behov for opstramninger, og en proces for udtagning af for rigelige kvoter af auktionering i 2013 og frem er påbegyndt. Sker dette vil kvoteprisen stige. Vi bemærker her, at både IEA og Stern påpeger at kvoteprisen skal være meget højere, hvis den skal fremme



omstillingen i en sådan grad, at EU lever op til sine forpligtelser i forhold til at reducere den globale opvarmning til under to grader.

Fjern mulighed for at undlade beskatning af brændsler til opvarmning

Private husholdninger er ansvarlige for 12 % af CO₂ udledninger i EU. Og undladelse af at beskattede fossile brændsler, som medfører denne udledning har en hel del u hensigtsmæssige effekter:

- Konkurrencen mellem fjernvarmen og fossile brændsler til husholdninger bliver skævvredet.
- Ved at undtage for beskatning af brændsler til opvarmning (angiveligt af sociale hensyn) vil også rige folk undgå at betale skat af deres brændselsforbrug. Og da rige mennesker normalt har et højere energiforbrug end fattige, så vil en total fritagelse for beskatning faktisk betyde, at de rige i samfundet får en større skattebonus end de fattigere. Beskatningen kan evt. fases ind over en forudbestemt årrække, så folk kan tilpasse sig en fremtid med større beskatning af især de fossile brændsler, som vi gerne ser udfaset.
- Der tabes meget store skatteprovenuier ved at føre socialpolitik igennem energibeskatningen

I stedet for ret til fritagelse bør al energiforbrug til opvarmning kræves beskattet. Provenuet fra beskatningen kan så anvendes til sociale kompensationer til de fattigste f.eks. via en grøn energi-check, til energiforbedringer især af de dårligste bygninger og til at give provenu i statskasserne.

Beskatningsniveau af energiforbrug uden for transportsektoren er alt for lavt

Beskatningen af bl.a. brændsler til opvarmning og elektricitet er foreslået at skulle være 63 gange lavere end for transportens brændstofforbrug. Sådan en stor forskel synes ikke rimelig, hverken ud fra det store behov for at gøre energispareindsatsen mere rentabel eller ud fra hensynet til en CO₂ reduktion uden forvridninger mellem de forskellige sektorer.

Den store forskel appellerer i nogle lande til omfattende snyd, således at skatteprovenu for milliarder af Euro tabes ved at lavt beskattet fyringsolie anvendes i transporten.

Højere beskatning af diesel bydes velkommen

Vi støtter beskatning af diesel og benzin efter CO₂-udslip. Dette vil ikke, som det har været hævdet, stoppe salget af dieselmotorer, som kører langt på literen. Men det vil medføre, at dieselmotorer ikke som i dag favoriseres mere end deres CO₂-udslip berettiger til. Det vil samtidig betyde en mere ligelig fordeling mellem diesel og benzinbiler passende til det miks mellem diesel og benzin, som raffinaderierne kan levere. Herved undgås en stigende import og eksport.

Det skal dog sikres, at beskatningen efter energiindhold ikke medfører, at benzinbeskatningen reduceres.

Fuel Turism skal adresseres

Det fremlagte forslag tager ikke ordentlig fat på problemet med at brændstof importeret i lastbilernes tanke beskattes, hvor det er købt. Det er særlig problematisk for lastbiler, som har så store tanke, så det kan betale sig at spekulere i at købe i lande med lav beskatning. Her må indlægges en mulighed eller måske endda en forpligtelse til at udligne beskatningen af importeret brændstof i tanke, for herved at undgå tab af beskatningsprovenu og unødigt kørsel i de mest udsatte lande.



Biobrændstoffer skal beskattes

Forslaget angiver, at biobrændstoffer helt kan fritages for beskatning hvis de lever op til EU's bæredygtighedskrav til biobrændstoffer. EU's krav er dog frem til 2017 kun at biobrændstoffer skal have en 35 % CO₂ fortrængningseffekt, hvorfor fritagelse for beskatning kun bør være disse 35 %. I 2017 og 2018 forøges kravet til CO₂ fortrængning til 50 % og 60 %, hvorved beskatningsfritagelsen bør følge dette fortrængningskrav. Desuden skal ILUC-faktoren (Indirect Land Use Change) medregnes, så snart en sådan er vedtaget. Den vil for en del 1. generations biobrændstoffer medføre, at klimagasudslippet tværtimod øges sammenlignet med fossile brændstoffer.

Atomkraft må også beskattes

Atomkraft bruger faktisk også brændsler – og disse brændsler har givet anledning til en masse udledning af CO₂ under brydning og oparbejdning. Ligesom der jo er andre uløste problemer. Derfor bør beskatning af atomare brændsler medtages i energibeskatningen.

Beskatningsmulighed for fly og skibe

Kommissionen foreslår, at en beskatning af international fly- og skibstransport skal være forbudt. Det virker særdeles uhensigtsmæssigt, idet ingen internationale aftaler påbyder dette forbud – selv om det hævdes af USA - ligesom EU jo i de internationale klimaforhandlinger netop anvender argumentet med, at hvis ikke en international aftale opnås, så vil EU som næstbedste selv indføre beskatning i hvert fald af skibsfarten.

Ingen specielle undtagelser

Forslaget inkluderer også en fortsættelse af undtagelsesregler for ni Central og Østeuropæiske lande. Denne undtagelse kan paradoksalt nok medvirke til både at forøge udledningen af drivhusgasser og reducere disse landes vækstmuligheder. Der er i stedet behov for vedtagelse af økonomiske investeringsmuligheder, således at også disse lande gennem en ambitiøs indsats kan opnå en standard for bygninger og transportmidler, som svarer til de 15 gamle EU-landes.

Resumé

Der er behov for en række opstramninger:

- Et generelt højere beskatningsniveau – specielt skal CO₂-beskatningsdelen øges
- Det er vigtigt at støtte princippet om at beskatte benzin og diesel svarende til CO₂-udledning
- Brændsler til opvarmning må ikke kunne undtages beskatning – i stedet kan gives sociale kompensationer til de fattigste
- En stor forskel på beskatning af brændsler til transport og opvarmning åbner desuden for snyd
- Fuel tourism skal begrænses ved at udligne beskatningen mellem landene – specielt af dieselskatten mellem nabolande og ved foranstaltninger ved EU's grænser
- Hvis man ønsker at reducere beskatningen af biobrændstoffer, må det kun ske forholdsmæssigt set i forhold til de enkelte brændslers klimagasbidrag. Her skal en ILUC-faktor ganges på så snart en sådan er vedtaget



- Også el fra atomkraft skal beskattes – i henhold til miljø- og klimaeffekterne af A-kraft
- Også fly- og skibsbrændstof skal kunne beskattes
- De nye medlemslande i øst skal ikke undtages fra beskatning – i stedet skal EU støtte dem med investeringer i at forbedre standarden for bygninger og transportmidler

Søren Dyck-Madsen

Energimedarbejder i Det Økologiske Råd