



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-241-0021

Til

Folketinget - Skatteudvalget

**EU-Kommissionens forslag til revision af energibeskatningsdirektivet
af 13. april 2011.**

Hermed sendes hørings svar fra organisationerne.

Peter Christensen

/ Lene Skov Henningsen

Organisationer	Bemærkninger i høringssvar
Advokatrådet	Advokatrådet har ingen bemærkninger.
affald danmark	<p>Affald danmark finder det overordentlig vigtigt, at EU når Europa 2020 målene i relation til klima- og energi, og tror på at energibeskatningen er et vigtigt virkemiddel i den henseende.</p> <p>Finder det vigtigt, at energibeskatningen er teknologisk neutral.</p> <p>En meget vigtigt og ønskelig konsekvens af forslaget, er at det skaber mere lige konkurrencevilkår for erhvervslivet i Europa.</p> <p>Affald danmark opfordrer til, at det i direktivets artikel 2 om anvendelsesområdet tydeliggøres, at affald er et energiprodukt og dermed omfattet af direktivets bestemmelser.</p> <p>Affald danmark opfordrer til, at grundlaget for beregningen af den CO₂-relaterede beskatning tydeliggøres (Kommissionens beslutning 2007/589/EF, bilag I, pkt. 11).</p> <p>Affald danmark finder den foreslåede fremgangsmåde, hvor det er den enkelte medlemsstat, der skal henholde sig til relevante oplysninger om dets nedre brændselsværdi og/eller CO₂-emissionsfaktorer, for uacceptabel. Det er afgørende at kunne skelne mellem biomasse og andet affald. Ens implementering er ønskelig. Beregningsmetoder bør tydeliggøres.</p> <p>Forslaget undtager varer under KN-kode 4401 og 4402 fra direktivets anvendelsesområde (disse varegrupper omfatter alene biomasse). Skal man fremme anvendelse af biomasse til opvarmning, bør alle biomassefraktioner undtages for CO₂-beskatning. Ellers vil bestemmelsen virke konkurrenceforvridende.</p> <p>Forslaget undtager mineralogiske processer for energiforbrugsbeskatning. Det er værd at bemærke, at energiintensive industrier (glas, cement, kalk, gips, keramik, m.m.) gemmes bag ”afdeling DI23” fra forordning (EF) nr. 1893/2006 og dermed fritages helt fra energiforbrugsbeskatning.</p> <p>Affald danmark vil opfordre til tydeliggørelse i artikel 5 af miljøpåvirkning som en lovlig begrundelse for differentiering.</p>
Brancheforeningen for Biogas (BB)	<p>På papiret lyder det hensigtsmæssigt at afgiftsbelaste fossile og vedvarende alternativer ensartet. Det fører imidlertid til særdeles u hensigtsmæssig konkurrenceforvridning, såfremt f.eks. en vedvarende energiform pålægges afgifter, mens andre ikke gør. 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 f.eks. naturgas og dermed mindske udslippet af CO₂ herfra.</p>
Danmarks Rederi-	DRf kan tilslutte sig forslaget om at fritage elektricitet fra land, der tilføres

<p>forening (DRf)</p> <p>Dansk Energi</p>	<p>skibe ved kaj, fra energibeskatning.</p> <p>DRf finder, at det er afgørende, at eventuelle fremtidige overvejelser om ændringsforslag vedrørende fritagelsen for produkter der anvendes i luft- og søtransport forankres i de relevante tjenestegrene.</p> <p>Dansk Energi stiller sig overordnet positivt til forslaget og dets formål.</p> <p>Dansk Energi finder det positivt, at fast biomasse ikke pålægges minimumsenergiavgifter i energibeskatningsdirektivet. Det er en vigtig forudsætning for, at omstillingen til biomasse kan finde sted.</p> <p>Dansk Energi finder, at forslaget om at afskaffe CO₂-afgiften indenfor CO₂-kvotesektoren alt andet lige gør det sværere at få økonomi i f.eks. omstillingen fra kul til biomasse i de store fjernvarmebyer. Vi går naturligvis ikke ind for CO₂-dobbeltskatning, som CO₂-afgiften repræsenterer indenfor 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.</p> <p>Dansk Energi mener, det er en dårlig idé, at forslaget indfører fuld energiavgift på biogas og forgasningsgas fra 2023. Der er lang tilbagebetalingstid for grønne investering. Forslaget vil sætte en stopper for projekter.</p> <p>Dansk Energi foreslår afgiftsfritagelse af produktion af VE-brændsler. Direktivets forslag om at fritage raffinaderier for afgiftsbetaling af produktion af benzin og diesel skaber konkurrenceforvridning. Fritagelsen bør gælde alle.</p> <p>Direktivet bør ændres, så afgifter kan anvendes som styringsinstrument af fleksible el-forbrug. Direktivet bør ikke udelukke differentiering af el-afgiften i forhold til anvendelse.</p> <p>Dansk Energi kan tilslutte sig Kommissionens forslag om at indføre de nye regler fra 2013.</p>
<p>Dansk Erhverv (DE)</p>	<p>DE er tilfreds med Kommissionens forslag om at ændre definition af standardtanke, hvorved dobbeltskatning undgås.</p> <p>DE er meget betænkelig ved den potentielle meget kraftige forøgelse af dieselafgiften. Det vil efter DE's opfattelse være meget hensigtsmæssigt at indføre en såkaldt "erhvervsdiesel". DE bemærker i øvrigt, at en øget dieselafgift i stort omfang vil kunne skade dansk erhvervslivs konkurrenceevne.</p>
<p>Dansk Fjernvarme</p>	<p>Dansk Fjernvarme er tilfreds med, at der indføres principper som fjerner dobbeltskatningen mht. CO₂-afgift og kvoter for de kvoteomfattede fjernvarmeværker.</p> <p>Dansk Fjernvarme mener, at en minimumsbeskatning på biomasse angivet i bilag III i direktiv 2009/28/EF vil mindske incitamentet til at skifte fra fossile brændstoffer til biomasse.</p>

<p>Dansk Gartneri (DG)</p>	<p>DG bifalder hensigten med forslaget til nyt energibeskatningsdirektiv, men finder ikke, at målsætningen opnås med dette forslag til nyt direktiv, der, efter DG's vurdering, blot skaber nye uligheder.</p> <p>Direktivforslaget 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.</p> <p>Efter DG's vurdering, er det helt afgørende, at der også på gartneriområdet indføres et bundfradrag for at minimere uligheden EU landene imellem.</p> <p>DG 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. DG skal derfor anbefale, at forslaget til nyt energibeskatningsdirektiv ændres, så det rent faktisk udgør en parallel til EU's nye CO₂-kvotedirektiv. Forslaget skaber ikke parallelitet mellem energiforbruget indenfor kvotesystemet og udenfor. Ikke carbon leakage produktion pålægges fuld CO₂-afgift på 20 euro/ton CO₂ fra 2013.</p> <p>DG er 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. DG anbefaler her, at tilsvarende afgiftsreduktioner også skal kunne opnås i den mere betydningsfulde CO₂-afgift.</p> <p>DG henviser i øvrigt til hørings svar fra Landbrug og Fødevarer.</p>
<p>Dansk Metal (DM)</p>	<p>DM 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.</p> <p>Forhøjelsen af minimumssatsen i forslaget til revision af energibeskatningsdirektivet vil efter DM's opfattelse betyde, at danske virksomheder relativt set vil blive stillet bedre i konkurrencen med de øvrige EU-lande.</p> <p>Forslaget betyder efter DM's opfattelse i højere grad, at omstilling i retning af mere brug af vedvarende energi fremmes.</p> <p>DM er tilfreds med, at der tages højde for eventuelle carbon-leakage problemer. Dog ønskes en nøje overvågning.</p> <p>DM bemærkninger er givet under forudsætning af, at forslaget ikke har negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for dansk industrivirksomheder og øvrige konkurrenceudsatte dele af dansk erhvervsliv.</p>
<p>Dansk Revisorforening</p>	<p>Dansk Revisorforening har ingen bemærkninger</p>

<p>Dansk Told & Skatteforbunds Skatte- og Afgiftsudvalg</p>	<p>Dansk Told & Skatteforbunds Skatte- og Afgiftsudvalg har ingen bemærkninger.</p>
<p>Dansk Transport og Logistik (DTL)</p>	<p>DTL er meget tilfreds med, at Kommissionen lægger op til en ændring af definitionen af standarttanke.</p> <p>DTL finder det unødvendigt, at der i energibeskatningsdirektivet stilles ”tekniske og sikkerhedsmæssige krav” (vedrørende standarttanke). Det er angivet i anden lovgivning og kan give anledning til unødigt administrativt besvær.</p> <p>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 standarttanke i alle EU-lande, og at dobbeltbeskatning dermed undgås.</p> <p>DTL er betænkelige ved den meget kraftige forøgelse af dieselafgiften, der potentielt vil kunne ske, hvis reglen om ens afgiftsniveau for benzin og diesel i de enkelte medlemslande gennemføres. DTL finder det da hensigtsmæssigt at indføre en såkaldt ”erhvervsdiesel”, som skal være lavere beskattet.</p> <p>Endelig skal DTL henvise til, at en øget dieselafgift i stort omfang vil kunne skade dansk erhvervslivs konkurrenceevne.</p>
<p>Det Økologiske Råd (DØR)</p>	<p>DØR finder opdelingen af den eksisterende energibeskatning hensigtsmæssigt.</p> <p>DØR finder, at transportbeskatningsniveauet generelt er for lavt. Satserne skal være mere ambitiøse og med en varslet stigning i energibeskatningen for at have den fornødne effekt på energiforsyningsikkerheden, energibesparelser, vedvarende energi, teknologiske innovation og medlemslandenes økonomiske situation.</p> <p>DØR finder at CO₂ beskatning sat til 20 EURO tilsvarende den nuværende kvotepris i EU’s kvotehandelsordning er for lav. Det bemærkes, at både IEA og Stern påpeger, at kvoteprisen skal være meget højere, hvis den skal fremme omstilling i en sådan grad, at EU lever op til sine forpligtigelser under Kyoto-protokollen.</p> <p>DØR finder ikke grund til at undlade beskatning af brændsel til opvarmning. Undladelsen vil skævvride konkurrencen mellem fjernvarme og fossile brændstoffer, øge forskellen mellem rig og fattig og resultere i store skatteprovenuertab. Socialpolitik bør ikke føres gennem energibeskatningen.</p> <p>DØR finder, at beskatningsniveauet af energiforbrug udenfor transportsektoren er for lav.</p> <p>Den foreslåede beskatning på bl.a. brændsel til opvarmning er 63 gange lavere end beskatningen af transportsektoren. Sådan en forskel syntes ikke rimelig, hverken ud fra det store behov for at gøre energibespareindsatsen</p>

DI	<p>mere rentabel eller ud fra hensynet til en CO₂ reduktion uden forvridninger mellem de forskellige sektorer.</p> <p>DØR støtter beskatning af diesel og benzin efter CO₂-udslip.</p> <p>I øvrigt finder DØR problemer med den manglende stillingstagen til beskatning af import af brændstof i især lastbilers tanke, beskatningsfritagelsen af biobrændstoffer, samt den manglende beskatning af atomkraft.</p> <p>DØR er utilfreds med forbuddet mod beskatning af international fly- og skibstransport og undtagelsesreglerne for central- og østeuropæiske lande.</p> <p>DI kan tilslutte sig opdelingen af energiafgiften i et CO₂-element og et energielement.</p> <p>DI opfordrer til, at Skatteministeriet analyserer, hvorvidt andre energipolitiske prioriteringer udover effektivisering, så som forsyningssikkerhed, etablering af et velfungerende europæisk energimarked m.m. kan håndteres indenfor direktivet. (Analyserer fleksibiliteten af direktivet).</p> <p>DI finder, at hvis direktivet bliver vedtaget i sin nuværende form, vil der være et behov for at sikre transportsektorens konkurrence vilkår (ændringer i dieselafgiften).</p> <p>DI savner særligt en adgang til at købe udledningsrettigheder i andre (EU)-lande. 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 2100 kr. pr. ton CO₂, hvilket er 8-9 gange så højt som den forventede pris på CO₂-kvoter.</p> <p>DI kan principielt tilslutte sig en energibeskatning, der er teknologineutral.</p> <p>DI finder generelt, at de omstillingsperioder, der arbejdes med, er for korte i forhold til de politikmål (og dermed investeringer), der hidtil har været anvendt. Produktcykler på 15-20 år er ikke ukendt i industrien, hvorfor ændringerne i energibeskatningen bør afspejle sådanne mere langsigtede forhold. Derfor bør der også være tilsvarende lande overgangsperioder i direktivet.</p> <p>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 energifgifterne uden tilbageførsel, så er der tale om et negativt vækstbidrag.</p> <p>DI foreslår, at Skatteministeriet inviterer til en teknisk gennemgang af direktivforslaget.</p> <p>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.</p> <p>DI finder ikke, at der bør ske en afskaffelse af den afgiftsmæssige differentiering mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie, idet det kan vise sig at være et af de nødvendige værktøjer for at sikre konkurrenceevnen for erhvervene.</p>
----	---

<p>DONG Energy</p>	<p>DI finder ikke, at der er grundlag for at ophæve artikel 2(4) fsva. elektricitet, når udgifter til elektricitet udgør mere end 50 % af omkostningerne.</p> <p>DI henstiller 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.</p> <p>DONG Energy er grundlæggende positiv. DONG Energy ser dog en del udfordringer for det fremtidige danske afgifts- og tilskudssystem på følgende områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilskudssystem til VE-varme • El-markedets fremtidige udfordringer • Europæisk og nationalt supplement til CO₂-kvoteordningen • Afgiftsmæssig ligestilling af produktion af fossile og VE-brændsler til transport. <p>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.</p> <p>DONG Energy påpeger to områder, hvor ændringsforslaget skaber øget usikkerhed i forhold til den fremtidige finansiering af investeringer i vedvarende energi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afskaffelse af CO₂-afgiften på brændsel til varme i den kvotebelagte sektor uden tilsvarende stigning i energifgiftssatsen. Det økonomiske incitament til omlægning af de centrale værker til biomassefyring mindskes. • Krav om fuld energifgift på biogas og forgasningsgas på basis af biomasse i 2023. Påvirker incitament til investering. Et vigtigt del i Danmarks planer om at være uafhængig af fossile brændsler i 2050 består i en satsning på biogas. <p>DONG Energy finder, at det nuværende forslag forsætter 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. Dermed udelukkes anvendelsen af afgifter som et direkte styringsinstrument af fleksible el-forbrug i en omstilling til at el-baseret samfund.</p> <p>Dong Energy er positiv overfor forslaget om at fritage el til skibe ved kaj, dog ser DONG Energy et problem ved den tidsbegrænsede ordning. De nødvendige investeringer har en tilbagebetalingstid på over 10 år og forslaget er begrænset til 2021.</p> <p>Mulighed for indførelsen af en CO₂-bundpris som supplement til EU’s Emissionshandelssystem ETS. ETS er ikke ambitiøst nok til at bane vejen for en omstilling til et fossil-frit samfund. Differentieringen mellem fossile brændsler mht. CO₂-indhold udover den nuværende CO₂-kvotepris er ønskelig. Derfor bør tilføjelsen ”end reduktion af CO₂-emissioner” i ændringsforslaget til Artikel 14. stk. 1 (a) slettes.</p> <p>DONG Energy ønsker, at den konkurrenceforvridende særbehandling for</p>
--------------------	--

	<p>raffinaderier fjernes (Den 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.) eller en tilsvarende afgiftsfritagelse for produkter af VE-brændsler tilføjes direktivet for at sikre EU's fortsatte satsning på CO₂-reduktioner i transportsektoren.</p>
Energi- og Olieforum (EOF)	<p>EOF støtter det generelle princip om beskatning af energiprodukter baseret på energiindhold.</p> <p>En ligestilling af benzin- og dieselaftgifterne i forhold til energiindhold må dog ses i sammenhæng med den samlede beskatning, som bilisten oplever.</p> <p>Ligestillingen af energiafgiften på benzin og diesel må samtidig betyde at den nuværende udligningsafgift (forhøjet ejerafgift/vægtafgift) på dieselbiler, -varebiler og lastbiler under 12 ton ikke længere vil være begrundet.</p>
Energinet.dk	<p>Energinet.dk finder, at Kommissionens forslag vil betyde en europæisk harmonisering mod den danske model. Dermed vil danske aktører i nogen grad blive yderligere sidestillet med andre aktører i det indre marked, hvilket kun fra et dansk perspektiv er positivt.</p> <p>Energinet.dk stiller dog spørgsmål ved, hvorvidt den foreslåede model vil tillade den nødvendige grad af fleksibilitet i de nationale lovgivninger i forhold til levering af fleksibilitet til el-systemet.</p>
FSR – dansk revisorer	<p>FSR foreslår, at der for perioden 2013-2020, hvor CO₂ kvotedirektivet udfaser omfanget af gratis kvotetildeling for den CO₂ kvoteregulerede sektor, laves en tilsvarende indfasning af minimumsafgiften på CO₂.</p> <p>Af hensyn til sikring af danske virksomheders konkurrenceevne indenfor EU i disse sektorer opfordres, at der i forbindelse med justeringen af energibeskatningsdirektivet fra dansk side tages initiativ til, at der sker en præcisering af rækkevidden af fritagelsen for de mineralogiske og metallurgiske processer.</p> <p>FSR foreslår, at såfremt der indføres en lempelsesordning for det primære erhverv i Danmark, at der også overvejes om der kan indføres en tilsvarende ordning for den øvrige industri. Det bemærkes at der i artikel 17, er hjemmel hertil.</p> <p>Det bemærkes at elektricitet, tilsyneladende ved en fejl, er blevet fjernet fra bestemmelsen i artikel 17 stk. 1. FSR foreslår at elektricitet fastholdes under bestemmelsen.</p> <p>FSR foreslår at der sker en yderligere præcisering af de enkelte definitioner for kriterierne for energiintensiv virksomhed under artikel 17, stk. 1, a).</p> <p>I forhold til ”køb af energiprodukter og elektricitet” anbefaler FSR, at det præciseres, at det er virksomhedens bruttoomkostninger til køb af el og brændsel, dvs. alle afgifter – uanset om de kan godtgøres, der indregnes i afgiftsbelastningen.</p>

<p>International Transport Danmark (ITD)</p>	<p>FSR foreslår, at der præciseres, at den skyldige nationale energiafgift defineres, som afgiftsbelastningen af samtlige energiafgifter, der er pålagt energiproduktet, uanset om disse kan godtgøres.</p> <p>Lempelsesniveauet indgår ikke længere af bestemmelsen, den nugældende bestemmelse hjemler, at medlemsstaterne kan anvende afgifter ned til 0 kr. FSR anbefaler, at sådanne bestemmelser også indarbejdes i den nye direktivtekst. FSR anbefaler, at det præciseres i direktivet, hvornår sådanne afgiftsdifferentieringer kan foretages.</p> <p>FRS anbefaler, at det præciseres i energibeskatningsdirektivet om, og i bekræftende fald i hvilket omfang, forbrugsbegrebet i artikel 11 kan fraviges.</p> <p>FSR opfordrer til, at sondringen i forhold til motorbrændstof i artikel 7-8 implementeres fuldt ud i dansk ret.</p> <p>ITD finder det vigtigt at fremme en afgiftsharmonisering af afgifterne for den europæiske vejgodstransport.</p> <p>ITD er imod en forhøjelse af minimumssatserne for dieselolie, hvilket vil forringe de danske vognmænds konkurrenceevne i EU.</p> <p>ITD finder, at den nye ordlyd i artikel 24 stk. 2 åbner mulighed for en mere u-bureaukratisk håndtering af problematikken omkring udtrykket ”standardtanke”.</p>
<p>Landbrug & Fødevarer (L&F)</p>	<p>L&F er generelt positive overfor den del af revisionen af direktivet, der indebærer en ændring af direktivets struktur, således at der fastsættes minimumsgrænser for henholdsvis energi og CO₂-emissioner. Set fra et dansk konkurrenceevneperspektiv er det et skridt fremad.</p> <p>L&F mener, at stigende energiafgifter på erhvervsvirksomheders energiforbrug bidrager til en yderligere forringelse af erhvervslivets konkurrenceevne i forhold til vore konkurrentlande i EU.</p> <p>Markederne for el, olie og naturgas er liberaliserede i EU, og energibeskatningsdirektivet må ikke medvirke til, at markedsmekanismerne undermineres af politiske omkostninger på energiregningen, der afviger markant fra land til land.</p> <p>Energibeskatningsdirektivet må ikke favorisere bestemte energiteknologier og energiproduktioner, men bør beholde muligheden for at fremme bestemte vedvarende energiteknologier i de enkelte medlemslande.</p> <p>Principielt er det en god idé, at energibeskatningsdirektiv skal medvirke til at fremme energieffektiviteten i EU. Imidlertid er der 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.</p> <p>L&F finder det helt afgørende, at den nuværende mulighed for særordning for landbruget og dens virksomheder opretholdes.</p> <p>Fødevarerhvervet er afhængig af muligheden for effektiv og omkostnings-effektiv transport. Det er derfor skadeligt for vækstmulighederne i den eu-</p>

	<p>ropæiske landbrugs- og fødevarersektor, hvis afgifterne på diesel hæves.</p> <p>Danmark kan ikke lægge 20 EURO/t CO₂ oven i de eksisterende afgifter. L&F finder en sådan hævnning helt uacceptabel og anbefaler, at der arbejdes imod den foreslåede hævnning af afgiftsniveauet.</p> <p>L&F bakker op om, at der forsat skal være mulighed for at indføre gunstige vilkår for erhvervsmæssige enheder.</p> <p>L&F bakker op om, at virksomheder udsat for carbon leakage fritages for CO₂-afgift. Det er vigtigt at reglen ikke medfører skævvridning mellem danske virksomheder inden for og uden for carbon leakage-listen.</p> <p>Kommissionen analyserer i øjeblikket carbon leakage risikoen for landbruget, såfremt denne analyse viser betydelig risiko, antages det, at landbruget ligeledes fritages for CO₂-afgifter.</p> <p>L&F er stærkt imod nye obligatoriske afgifter på landbruget.</p> <p>Ændringen af beskatningen fra volumen til energiindhold er positivt, for så vidt det er med til, at harmonisere beskatningen af biobrændstoffer i medlemsstaterne.</p> <p>L&F ønsker at understrege, at det er vigtigt, at der også i fremtiden vil være muligt at støtte innovative miljøteknologier, og at afgiftsreglerne forsat bør være et muligt redskab til denne støtte.</p> <p>L&F tager forbehold til at måtte komme med yderligere bemærkninger til direktivforslaget, når resultaterne af den kommende analyse af landbrugssektorens carbon leakage-risiko foreligger. L&F vil opfordre Regeringen til at tage aktivt del i analysearbejdet.</p>
SFR Skattefaglig Forenings Skatteudvalg	SFR har ingen bemærkninger til forslaget.
WWF Verdensnaturfonden	<p>WWF mener, at det nye direktiv indeholder flere gode elementer, bl.a. det foreslåede grundprincip om at opdele den eksisterende energibeskatning i henholdsvis en CO₂-relateret komponent og en energibeskatningskomponent.</p> <p>Minimumsbeskatninger er for lav til at opnå de ønskede effekter. Minimumskravene for brændselsbeskatningen bør være højere. De foreslåede stigninger ligger betydeligt under inflationen i samme periode.</p> <p>Positivt at minimumsenergibeskatningen fra 1. juli 2016 automatisk hvert tredje år inflationsjusteres.</p> <p>Det er WWF opfattelse, at direktivets forslag om CO₂-beskatning på baggrund af den nuværende kvotepris i EU's kvotehandelsordning giver en for lav beskatning.</p> <p>WWF mener, at brændsel til opvarmning i private husholdninger ikke bør</p>

kunne undtages beskatning.

WWF mener, at højere beskatning af diesel er et skridt i den rigtige retning.

Fly- og skibsbrændstoffer skal inkluderes i direktivet.

Biobrændsler skal også beskattes. Fritagelse for beskatning bør svare til biobrændslernes CO₂-fortrængningseffekt.

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