

Skatteudvalget
L 124 - Bilag 1
Offentlig

Skatteministeriet

J. nr. 2004-231-0041

Den 25 NOV. 2004

MODTAGET

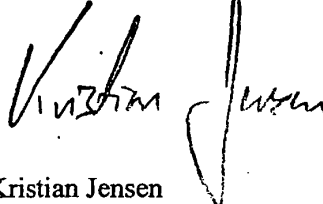
25 NOV. 2004

Den Centrale Indlevering

Til
Folketingets Skatteudvalg

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

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



Kristian Jensen

Lene Skov Henningsen
/Lene Skov Henningsen

Indledningsvis skal det bemærkes, at det ved en fejltagelse fremgår af tabellen over lovforslagets samlede konsekvenser, at nedsættelse af registreringsafgiften medfører et provenutab på ca. 98 mio. Dette er ikke korrekt, og nedsættelsen af registreringsafgiften medfører alene et provenutab på ca. 0,8 mio. kr., hvilket også fremgår af pkt. 3.5.

Det bemærkes også, at de administrative omkostninger til gennemførelse af lovforslaget udgør 159.000 kr., og ikke 149.000 kr. som anført i lovforslaget.

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Dansk Metal	Kan støtte forslaget, som det foreligger.	
Handels-, Transport-, og Serviceerhvervene (HTS), Dansk Transport og Logistik (DTL)	HTS og DTL har ingen bemærkninger til forslaget, men støtter afgiftslempelserne for svovlfri diesel og benzin, da lempelsen medfører en positiv miljøeffekt uden omkostninger for erhvervet.	
Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), Skatte-revisorforeningen. Forsikring og Pension, Dansk Fjernvarme, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, De danske bilimportører, Foreningen Danske Revisorer, Advokatrådet	Har ingen bemærkninger til selve lovforslaget. DAF udtrykker dog ærgrelse over, at registreringsafgiften tilføjes endnu en særbestemmelse, og ser gerne en gennemgribende omlægning af registreringsafgiften	
Elsam	Elsam finder det positivt, at afgiftsstrukturen for motorbrændstof opdeles i en mineralolieafgift og en CO ₂ -afgift. Elsam foreslår, at også motorbrændstof baseret på vind og andre vedvarende energikilder medtages i lovforslaget.	Det er vurderingen, at der i dag ikke foreligger tilstrækkelig viden om disse produkter. Når der foreligger en større viden, kan disse produkter blive vurderet i forhold til afgiftslovgivningen.
Noah	Noah kan ikke støtte den foreslåede afgiftslempelse for biobrændstoffer, bl.a. som følge af, at Noah ikke anser	Indledningsvis skal det bemærkes, at L 124 ikke foreslår en fuldstændig fritagelse for afgift for

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

		<p>Det er imidlertid korrekt, at præciseringen i lovforslagets § 4 forslås på baggrund af det eksempel, som den pågældende virksomhed blandt andre har henledt Skatteministeriets opmærksomhed på.</p>
<p>Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi (NFVE)</p>	<p>NFVE finder, at det er misvisende at opkræve mineralolieafgift af biobrændstoffer, da der ikke er tale om mineralolier.</p> <p>NFVE finder, at mineralolieafgiftsloven bør tages hensyn til, at biobrændstoffer generelt har et lavere energiindhold, og der bør tages hensyn til, at energiforbruget til fremstilling af biobrændstoffer og til fremstilling af fossile brændstoffer.</p> <p>Den foreslåede afgiftslempelse harmonerer ikke med afgiftsfrigørelserne for biobrændstoffer i vores medlemslande.</p>	<p>Efter mineralolieafgiften skal der svares energiafgift af biobrændsler efter den sats, som er gældende for tilsvarende mineralolier. Herved opnås samme incitament til at spare på energi – uafhængigt af energikilden.</p> <p>Problemet er en variant af det generelle forhold, at energiindholdet i en liter brændstof varierer med den nøjagtige specifikation, og kan således også variere for en liter benzin. Af praktiske grunde er det derfor vanskeligt, at indrette mineralolieafgiften nøjagtigt efter energiindholdet.</p> <p>Såfremt visse biobrændstoffer i væsentlige koncentrationer skulle få potentiel vægt på markedet, kan det på det tidspunkt overvejes at justere afgiftssatserne, så der tages højde for mærkbart afvigende energiindhold.</p> <p>Afgiftssatserne i mineralolieafgiftsloven er ikke balanceret efter anvendt energi til fremstilling.</p> <p>Det er den danske holdning, at en fuldstændig afgiftsfrigørelse for biobrændstoffer ikke vil være i overensstemmelse med</p>

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

	DI ønsker en ophævelse af bilaget til elafgiftsloven	Jf. kommentar til høringssvar fra DRRB.
--	--	---

Herudover har følgende virksomheder/organisationer været hørt:

Amtsrådsforeningen i Danmark
 Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
 Biocentrum (DTU)
 BioEnergy Danmark
 Blik- og Rørarbejderforbundet
 Byggeriets Arbejdsgivere
 Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark
 Centralregisteret for motorkøretøjer
 Danmarks Agentforening
 Danmarks JordbrugsForskning
 Danmarks Naturfredningsforening
 Danisco
 Dansk Arbejdsgiverforening
 Dansk Bil-forhandler Union
 Dansk Erhvervsgartnerforening
 Dansk Camping Union
 Dansk Funktionærforbund
 Dansk Handel og Service
 Danske Biludlejere
 Danske Entreprenører
 Danske Finansieringsselskabers Forening
 Danske Speditører
 Danske Sælgere
 Den Danske Bilbranche
 De Danske Landboforeninger
 Den Danske Skatteborgerforening
 Den alm. Danske Lægeforening
 Det Økologiske Råd
 DK-Teknik og Miljø
 Emmelev Mølle A/S
 FDM
 Forbundet Træ-Industri-Byg i Danmark
 Foreningen Dansk MC Import
 Foreningen af Registrerede Revisorer
 Foreningen af Statsautoriserede Revisorer
 Foreningen for Energi- og Miljø
 Frederiksberg Kommune
 Greenpeace Danmark
 Færdselsstyrelsen
 Håndværksrådet
 International Transport Danmark
 Kommunernes Landsforening
 Kommunernes Revision
 Københavns Kommune
 Landsformand for Trafikfakta
 Landsorganisationen i Danmark
 Ledernes Hovedorganisation
 Malerforbundet i Danmark
 Motorcykelbranchens Landsforbund
 Motorcykel Importør Forening
 Praktiserende Lægers Organisation
 Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforening
 Samvirkende Energi- og Miljøkontorer

SID
Skattechefforeningen
Statens Bilinspektion
Sønderjysk Landboforening
Forskningscenter Risø
WWF
Økologisk Landsforening

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 8
1402 København K

DANSK METAL
Nyropsgade 38
1780 København V
Postboks 308
Tlf.: 3363 2000
Fax: 3363 2100
e-mail:
metal@danskmetal.dk

København den 18. november 2004

Vort ref. nr.: TEJ/SS
(Anføres ved besvarelser)

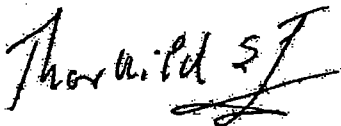
Journal nr.:

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

Dansk Metal kan støtte forslaget, som det foreligger.

Især mener vi, det er positivt at lempe afgifterne for svovlfri diesel og benzin samt for biobrændsel, ligesom vi støtter omlægningerne af CO₂-afgifterne.

Med venlig hilsen



Thorkild E. Jensen

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

Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog

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

Høring om diverse afgiftslove

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

Med venlig hilsen

Katia K. Østergaard
direktør

Christoffer Susé
advokatfuldmægtig

Skatteministeriet
Att.: Joel Nielsen, Lene S. Henningsen og Anne Kirstine V. Krog
Nicolai Eigveds Gade 28
1402 København K

Deres ref.:

Vor ref.: OHO

Vort j. nr.: 04-530103-003

Dato: 23.11.2004

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

Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed fremkomme med bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

DTL finder principielt, at differentiering af afgifter er et effektivt middel til at fremme miljøvenlig adfærd herunder anvendelse af miljøvenligt brændstof, og en nedsættelse af afgiften på svovlfri dieselolie er et længe næret ønske for DTL. Vi ser derfor med tilfredshed på forslaget herom, idet vi har noteret, at Skatteministeriet vurderer, at den foreslåede afgiftsdifferentiering på 2 øre/liter for svovlfri diesel sandsynligvis vil være tilstrækkelig til, at hele dieselmarkedet inden for en overskuelig fremtid overgår til svovlfri diesel.

På tilsvarende vis finder vi det fornuftigt – som foreslået – at fritage biobrændstoffer for kuldioxidafgiften.

Vi har ikke bemærkninger til lovforslaget i øvrigt.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik

Ove Holm

SCANNET
Service Center



D · A · F

87755

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

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

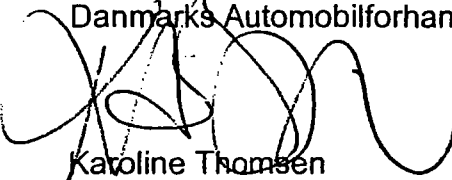
**VEDR.: NEDSÆTTELSE AF VISSE AFGIFTER PÅ VIRKSOMHEDERS RES-
SOURCEFORBRUG M.V.**

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

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

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

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening



Karoline Thomsen
kontorchef, cand.jur.

2004-231-0041

akt62

Fra Jesper Kiholm <jk@toender.dk>
Til: "jn@skm.dk" <jn@skm.dk>, "lsh@skm.dk" <lsh@skm.dk>, "avk@skm.dk" <avk@skm.dk>
Dato 22-11-2004 10:55:47
Emne: Høringssvar til forslag vedrørende nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourceforbrug

Til Skatteministeriet
Departementet
Att. Anne Kirstine V. Krog

Høringssvar til forslag til lov vedrørende nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourceforbrug

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale, og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne lovforslag

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Skatterevisor
Skatterevisorforeningen
Vestsønderjyllands Skatteforvaltning
Kongevej 57
6270 Tønder
Tlf.: 74 72 80 92
Fax: 74 72 81 99
Email: jk@toender.dk

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

Att.: Kirstine Villumsen Krog

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

Med venlig hilsen

Charlotte Høholt

Forsikring & Pension
Amaliegade 10
1256 København K

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

88345

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

22. november 2004
kmn/ig

SCANNED
Service Center

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

Skatteministeriet har pr. e-mail af 16. november 2004 anmodet Dansk Fjernvarme om eventuelle bemærkninger til det ovenfor nævnte forslag.

Dansk Fjernvarme har nu gennemset forslaget, og kan oplyse, at vi ikke har bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen
Danske Fjernvarme


Karen Marie Nygaard

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

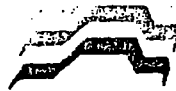
KVL J.nr. 275-545

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

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

vh

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



DE DANSKE BILIMPORTØRER

DBI 04:157e

Skatteministeriet

Att.: Anne Kirstine V. Krog, e-mail: avk@skm.dk

Joel Nielsen, e-mail: jn@skm.dk

Lene S. Henningsen, e-mail: lsh@skm.dk

23. november 2004
BM/ejo

Vedr.: Deres J.nr. 2004-231-0041 – Forslag til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourceforbrug m.v.)

Vi har med tak modtaget ovennævnte forslag til høring og kan herved meddele, at vi ingen bemærkninger har til forslaget.

Med venlig hilsen

Bent Mikkelsen
Adm. direktør

Foreningen Danske Revisorer

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



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

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

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

Lovudvalget i FDR har ikke bemærkninger til ovenstående.

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

Med venlig hilsen
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen
direktør

Advokatrådet

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

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 23-11-2004
J.NR.: 04-012702-04-2510
REF.: Spi/Kfp

Høringssvar – Forslag til lov om ændring af kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv.

Skatteministeriet har ved e-mail af den 16. november 2004 anmodet Advokatrådet om en udtalelse vedrørende ovennævnte lovforslag.

Forslaget har været forelagt Advokatrådets Skatteudvalg, og Advokatrådet skal på denne baggrund meddele, at forslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad

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

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

Tlf. 76 22 20 00
Fax 76 22 19 66

CVR-nr. 10153158

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

Sag nr. E000589.04

Side 1 af 2

22. november 2004

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

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

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

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

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

Derudover har Elsam følgende konkrete kommentarer:

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

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

med anvendelsen af miljødeklarationer, og erfaringerne herfra vil også kunne anvendes i transport sektoren.

Elsam Kraft A/S
Dok. nr. 349007

Elsam står selvfølgelig til rådighed for yderligere uddybning og kommentarer til lovforslaget.

Side 2 af 2

Med venlig hilsen
Elsam Kraft A/S

Peter Markussen

NOAH-trafik

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

22. november 2004

J. nr. 2004-231-0041

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

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

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

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

Når NOAH-trafik tager afstand fra forslaget skyldes det

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

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

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

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

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

Også tidsfaktoren spiller en rolle. Hvor længe vil det vare, inden produktionen af biobrændstoffer er af en sådan størrelse, at den kan erobre markedsandele? Hvor lang tid vil det tage at opbygge et forsyningsnet? Og hvor længe vil det vare inden bilisterne er parate til at bruge biobrændstof? Om miljøet og økosystemerne kan vente så længe inden der sker mærkbare reduktioner i den trafikskabte forurening, er tvivlsomt.

DEN MANGLENDE ØKOLOGI

Den væsentligste anke, der kan rettes mod øget brug af biobrændsel er den manglende økologi. Hidtidige forsøg med økologisk dyrkning af raps, roer mv. har ikke været heldige. Kun få har forsøgt - og de holdt hurtigt op igen. Bl.a. fordi raps er værtsplante for et stort antal insekter, vira og svampe og kræver megen sprøjtning. For roer ser det ikke stort bedre ud; de skal sprøjtes fem gange og have tilført ca. 1 t handelsgødning pr. hektar.

Det økologiske aspekt affærdiges imidlertid som værende "*af hypotetisk interesse og at hensynet til roehakningsindsatsen på 50-100 timer/år/ hektar har større betydning*" (Kalundborgegnens Erhvervsråd).

Men er det overhovedet realistisk at forestille sig at aftagerne af biobrændsel - det være sig kraftværker eller bilister - vil stille krav om at drivmidlet skal dyrkes økologisk? Næppe, det er jo ikke tale om økologiske fødevarer, som skal være fri for kemikalier, farvestoffer mm.

Landbrugets generøse brug af sprøjtemidler gør det mere end vanskeligt at opfylde div. vandmiljø- og pesticidplaner. En storstilet produktion af pesticidkrævende planter, som der her lægges op til, må derfor afvises på grund af truslen mod grundvandet. Overalt i Europa lukkes borer og i mange EU-lande er det nødvendigt, at rense drikkevandet. Iflg. EU's miljødirektorat skønnes det, at 65% af alt drikkevand er forurennet med kvælstoffer, der primært stammer fra landbruget.

Til det dårlige miljøregnskab skal desuden lægges energiomkostningerne ved at fremstille de pesticider, der anvendes ved produktion af biobrændsler. Også dét er til gunst for biobrændsel.

FORURENING

Biobrændsler belaster omgivelserne med...

Emissioner udledes i mindre kvanta end fra de fossile brændstoffer, dog mere end hidtil erkendt.

CO²-udslippet er 15-20% lavere end i en forbrændingsmotor. Tilsættes benzinen 5% biobrændsel, stiger benzinforbruget med 2%. Sveriges Naturfredningsforening angiver at benzinforbruget for en mellemklassebil (Taunus FFV) stiger fra 12,1 liter pr. 100 km til 15,4 liter.

Kvælstofdioxidudslippet ligger lidt under niveauet for de fossile brændstoffer.

Svovldioxid optræder kun som sporstoffer og i mindre kvanta end i de fossile brændstoffer.

Aldehyder kan være cancerogene. Niveauet ligger over emissioner fra alm. benzin.

Partikelemissionernes antal er behæftet med en vis usikkerhed. Nogle kilder hævder, at de ligger under transportsektorens gennemsnitstal. Det svenske Vägverket har rejst tvivl om biobrændsels positive egenskaber og begrundet det med, at kulbrinte- og partikelemissioner fra ethanolbusser ikke er lavere end udslippet fra alm. busser, der kører med partikelfiltre (*Ingeniøren* 2. september 1999).

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

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

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

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

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

AREALFORBRUG

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

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

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

FORDELENE VED BIOBRÆNDSEL

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

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

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

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

DET FISKALE

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

Når der intet oplyses om størrelsen på det mistede provenu, er det så fordi, der ikke findes nogen viden derom, eller er det fordi provenuet er så beskedent, at det ikke er værd at nævne? Måske lige så ubetydelig som den påståede CO²- fordel?

Dette bekræftes til en vis grad af bemærkningerne til lovforslaget hvori det hedder, at *"under de aktuelle markedsforhold, skønnes det indtil videre kun i begrænset omfang, at øge forbruget af biobrændstoffer. Ud fra regeringens politik om mest miljø for pengene, bemærkes det at fremme af biobrændstoffer til transportbrug aktuelt ikke er et omkostningseffektivt middel i klimapolitikken pga biobrændstoffernes høje pris"*.

Alligevel...!

Det anføres under pkt. 3.1., at i fald oliepriserne stiger, er der forventninger om øget brug af bio-brændsel, og at dette kan betyde et provenutab for staten i det omfang biobrændstofferne erstatter afgiftspligtige brændstoffer. Dette vil så føre til, at når de stigende oliepriser for alvor slår igennem fordi olieklenderne tørrer ud, og der skal iværksættes et utal af ændringer i det samfund, der baserer sin udvikling og lykke på en vedvarende strøm af billig olie, da vil de offentlige kasser til den tid have færre økonomiske ressourcer at gøre godt med. Det vil alt andet lige gøre det vanskeligere at klare den nødvendige omstilling til andre drivmidler og produktionsformer, og vil give samfundet færre ressourcer til fx at kunne omskole den del af arbejdsmarkedet, der i dag er afhængig af olie og benzin. Hatten af for en så fremsynet politik!

Hvad angår miljøeffekten er det tvivlsomt, om forslaget vil medføre en gevinst, der står mål med omkostningerne. Den miljømæssige effekt der tilstræbes vil være stærkt begrænset bl.a. fordi dyrkningen og forarbejdningen er temmelig energikrævende, ligesom der ved dyrkning af fx rapsolie kan frigives andre drivhusgasser.

Sagen er imidlertid den, at de miljømæssige aspekter ved anvendelse af biobrændstof og dyrkningen af energiafgrøder, endnu ikke er særlig godt afklaret.

NOAH-trafik er betænkelig ved at der iværksættes en afgiftsdifferentieret og subsidieret produktion af en gedigen skinløsning på et tidspunkt, hvor der i langt højere grad er brug for forskning og udvikling af reelle alternativer, især brint.

ALTERNATIVER

NOAH-trafik ser dog gerne, at der forskes indenfor biobrændsler, og at der udføres skalaforsøg. I de senere år er der på Risø blevet forsket i at udvinde biobrændsel fra plantemasse. Processen går ud på at udnytte halm og gylle som råmateriale. Forsøget lader forstå, at processen - i hvert fald indtil videre - er mere i balance med omgivelserne, end de hidtidige forsøg. Også økonomien ser ud til at være god; halmens og gyllens kulstof udnyttes bedre samtidig med at der kun opstår begrænsede mængder spildvand eller emissioner fra processen.

Sideløbende med en sådan forskning, skal der satses på at støtte forsøg som det, der foregår i Ringkøbing Amt, og som går ud på at belyse hvilken rolle brint og brændselsceller kan komme til at spille i de næste 20-30 år.

Det er glædeligt, at videnscentre, uddannelsesinstitutioner, virksomheder, brancheorganisationer, erhvervsråd og kommuner har opdaget de teknologiske og erhvervsmæssige udviklingsmuligheder, der ligger i en sådan satsning.

Det problematiske stof MTBE kan muligvis erstattes af bioethanol, men også her er yderligere forskning nødvendig.

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

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

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

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

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

REELLE ALTERNATIVER TIL BIOBRÆNDSEL

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

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

LEMPELSE AF AFGIFTER FOR SVOVLFRI DIESEL OG BENZIN

En større anvendelse af svovlfri diesel og benzin hilses velkommen. Dog mener vi ikke, at der er nogen grund til at nedsætte afgifterne med de anførte beløb. Brugen af svovlfri benzin og diesel kan fremmes ved at hæve afgiftssatserne markant på svovlholdig benzin og diesel mens den svovlfrie benzin og diesel fortsat koster det, den koster i dag.

NOAH-trafik finder at prisen på benzin og diesel er alt for billig. Siden 1982 er benzinprisen faldet med ca. 80%, og der er afgjort behov for en genopretning af beskatningsniveauet.

Om end lovforslaget søger at bagatellisere de fiskale virkninger af afgiftsnedsættelsen (der sættes til 120 mio kr.), så kan dette beløb andet steds gøre ganske god nytte ved at mindske transportsektorens miljøbelastning. Vi anbefaler derfor at afgifterne sættes op og at provenuet øremærkes til montering af partikelfiltre på tunge køretøjer der ejes af off. myndighed (busser, udrykningskøretøjer, renovationsbiler, mv.)

Endelig anbefales der, at indførelsen af svovlfri diesel og benzin ikke kun kommer til at gælde for vejtransporten, men også skal omfatte skibe, der ejes af danske rederier og/eller anløber danske havne og/eller sejler i danske farvande.

Med venlig hilsen
NOAH-trafik
Arne Lund
Langebjergvej 260A
3050 Humlebæk
tlf/fax; 49 16 22 50
e-mail: arlu@ofir.dk

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

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

Dato 23. november 2004

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

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

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

Biobrændstoffer

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

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

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

stof er yderst mobilt og resistent i naturen og kun vanskeligt lader sig nedbryde, hvilket er en risiko for grundvandet. En iblanding af ethanol i benzin vil dermed kunne erstatte brugen af MTBE og derved medvirke til beskyttelse af grundvandet.

Der er i bemærkninger til lovforslaget nævnt mere traditionelle afgrøder som sukkerrør, sukkerroer, majs, hvede og raps som udgangspunkt for produktion af biobrændstoffer. Sådanne afgrøder har traditionelt behov for input af hjælpepestoffer såsom gødning og pesticider, hvilket kan medføre en risiko for udvaskning af disse stoffer til det omgivende miljø. Det er vigtigt, at man i den forbindelse tænker mere utraditionelt og undersøger muligheden for at andre afgrøder, som ikke kræver så meget input af hjælpepestoffer, kan indgå i en bioenergiproduktion. I den forbindelse kan specielle energiafgrøder samt plantemasse fra naturarealer indgå i en biomasseproduktion. Nye energiafgrøder kan samtidig medvirke til at øge mangfoldigheden på markerne. Endvidere er der mulighed for at udnytte en række restprodukter fra land- og skovbruget til fremstilling af biobrændstoffer.

Udover ovennævnte fordele ved øget anvendelse af biomasse til transportformål, vil en sådan indsats kunne medvirke til at skabe grundlag for et nyt dansk industrielt vækstområde bl.a. i landdistrikterne med de heraf afledte muligheder for øget beskæftigelse i udkantsområderne.

Vi mener på baggrund af ovennævnte, at alene en fjernelse af CO₂-afgiften på biobrændstoffer er for lidt visionært. For at sikre Danmark en førerposition på dette område er det vigtigt, at der hurtigst muligt etableres et hjemmemarked for anvendelse af bioenergien som platform for den videre forskning og udvikling. Vi vil således foreslå, at man tilsvarende situationen i hovedparten af de øvrige EU-lande indfører en afgiftslempelse for biobrændstoffer til transportformål, så disse bliver konkurrencedygtige med fossile brændstoffer.

Præcisering vedrørende lempelse af CO₂-afgiften af brændsler i kvoteomfattende virksomheder

Fra erhvervets side er vi tilfredse med, at man har taget hensyn til vores tidligere bemærkninger om de problemstillinger, der var forbundet med de kvoteomfattende virksomheder, der ikke kunne opnå lempelser på grund af en særlig virksomhedskonstruktion, hvor energiproduktionen er udlagt i et særligt selskab eller produktionsenhed, der udgør en juridisk person. Med forslaget til ændringer i § 4 i Lov nr. 464 af 9. juni 2004 (Lempelse af CO₂-afgiften af brændsler i kvoteomfattende virksomheder mv.) håber vi, at de problemstillinger enkelte af vore fødevarer virksomheder har haft i relation til ovennævnte bliver løst, så de fremover kan opnå den tilsigtede afgiftslempelse.

I lyset af den korte høringsfrist vil vi gerne have lov til at vende tilbage med yderligere kommentarer, hvis vi får behov for dette.

Med venlig hilsen

Dansk Landbrug

Landbrugsraadet

Anne Marie Zinck

Jens Astrup Madsen

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

Skatteministeriet
Att. Lene Skov Henningsen

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

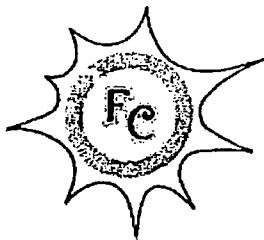
Med venlig hilsen

Thomas Sørensén
Manager, Cand.merc.jur
Afgifter

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

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

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



Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi

Dansk Videncenter for Planteolieteologi

Kammersgaardsvej 16, DK-7760 Hurup Thy

Tlf.: +45 97956600 , fax.: +45 97956565

Homepage: www.folkecenter.dk/plant-oil

Email : planteolie@folkecenter.dk

Hurup Thy 23/11 2004

Skatteministeriets Departement
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Høringssvar vedr.:

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

Det har indenfor den meget korte frist for høringssvaret ikke været muligt at udarbejde et udførligt høringssvar.

Vi vil dog gerne bringe følgende kommentarer og forslag i forbindelse med lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter og lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. , specielt i relation til biobrændstoffer.

- Fjernelse af CO₂ afgift for biobrændstoffer er korrekt idet biobrændstoffer per definition er CO₂ neutrale. Afgiftslettelsens beskedne størrelse vil dog næppe i sig selv få nogen særlig effekt på udbredelsen af biobrændstoffer.
- Det er misvisende at opkræve mineralolieafgift af biobrændstoffer, idet de per definition ikke mineralolier.
- Med udgangspunkt i gældende lov, og det som forslaget ligger op til, at der fortsat skal opkræves mineralolieafgift af biobrændstoffer beregnet efter volumen og ikke efter energiindhold, bør man som minimum tage hensyn til at biobrændstoffer generelt har et lavere energiindhold per liter end de fossile brændstoffer. Herudover bør tages hensyn til energiforbruget til fremstilling af hhv. de fossile brændstoffer og forskellige biobrændstoffer. Eksempelvis har Ren Planteolie, som rapsolie, et energiindhold på 33,7 MJ/l, hvilket er ca. 4% mindre end for fossilt diesel, med et energiindhold på 35,1 MJ/l. Praksis har hidtil været at afregne afgiften efter volumen uden korrektion for energiindhold.

Beregnet efter Energistyrelsens EMBIO model, går der i alt 13%¹ energi til fremstilling af ren koldpresset rapsolie, når det fremstilles decentralt på gårdanlæg i samproduktion med protein- og energirige foderkager. Til sammenligning er energiforbruget til fremstilling af fossilt diesel i Europa i gennemsnit 12%, men marginalt 16%². Der går således ca. 19% mindre energi til fremstilling af koldpresset rapsolie ift. marginalomkostningen for fossilt diesel, som i realiteten er det fossile brændstof der fortrænges først. Dette forhold bør sammen med det reelle energiindhold per liter afspejles i afregning af mineralolieafgiften.

- Opkrævning af mineralolieafgift af biobrændstoffer i Danmark harmonerer ikke med vores nabolande Tyskland, Sverige og Norge, hvor biobrændstoffer er 100% afgiftsfritaget. I Tyskland er der oven i købet kun 7% fødevareoms på Ren Planteolie, hvilket sammen med den danske mineralolieafgift giver en forholdsvis stor prisdifference i størrelsesorden 3,80kr/l over den danske tyske grænse. Dette giver incitament til en større grænsehandel i form af at danske bilister og vognmænd vil tanke deres køretøjer syd for grænsen.

¹ http://www.folkecenter.dk/plant-oil/publikation/energi_og_CO2_balance.pdf

² fremlagt i DG TRENS Alternative Fuels Contact Group

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folkecenterets høringssvar til

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

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

Folkecenterets høringssvar til

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

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

Rapport: Anvendelighed af rapporten EMBIO

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

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

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

Venlig hilsen

Niels Ansø



OLIEBRANCHENS FÆLLESREPRÆSENTATION

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

22. november 2004

Forslag til lov om ændring af energifgifter mm. Journal nummer 2004-231-0041

Skatteministeriet har d. 16. november 2004 sendt Lovforslag om ændring af energifgifter mm.

Generelt

Oliebranchen kan støtte de foreslåede ændringer af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter og lov om energifgift af mineralolieprodukter. De øvrige foreslåede ændringer har vi ingen kommentarer til.

Specifikke kommentarer

Vi hilser de foreslåede afgiftslettelser på svovlfri benzin og diesel (benzin og diesel med mindre end 10 ppm svovl) velkommen som et middel til en hurtigere overgang til svovlfri brændstoffer på det danske marked.

I Resumé af forslaget fremgår det af side 2 Provenumæssige konsekvenser at "provenutabet ved afgiftslempelsen for svovlfri benzin og diesel (helårsvirkning) er ca. 120 mio. kr. fordelt med ca. 45 mio. kr. for diesel og 75 mio. kr. for benzin".

Forudsættes der en fuldstændig indfasning af svovlfri brændstoffer på det danske marked, er det vores vurdering at provenutabet vil være højere i størrelsesordenen 150 mio. kr. I 2003 blev der solgt ca. 2.416.000 m³ autodiesel (provenutab ca. 48 mio. kr.) og ca. 2.594.000 m³ benzin (provenutab ca. 100 mio. kr.).

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

Michael Mücke Jensen
Tlf. direkte + 45 33 45 65 14
Mobil tlf. + 45 20 42 28 36
E-mail: mmj@oil-forum.dk

Oliebranchens Fællesrepræsentation
Vognmagergade 7,5.
Postboks 120
1004 København K

Telefon + 45 33 45 65 10
Telefax + 45 33 45 65 11
Internet: www.oil-forum.dk
CVR nr. 30 84 47 18

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

Skatteministeriets Departement
Nicolai Eigtvæds Gade 28
1402 København K

Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog

AdA ? 22. november 2004

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Bjørn Karsholt

André d'Auchamp
Juridisk konsulent

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

Ny Media Scandinavia 2004 på gaden - også online version!

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



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Valby den 23. november 2004

L124: Kommentarer til forslag til lov om ænd. af lov om kuldioxidafgift af visse energiprod., lov om energiafg. af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om reg.afgift af motorkøretøjer m.v.

Campingrådet hilser med tilfredshed, at ministeriet har valgt at gøre reglerne for blandt andet vandafgiftsloven mere gennemskuelige og enkle.

Campingrådet er især tilfreds med, at bilaget for hvilke virksomheder, der kan og ikke kan få tilbagebetaling for vandafgifter, afskaffes, så alle virksomheder er omfattet af de samme regler.

På baggrund af ændringerne vil blandt andet forlystelser, herunder vandlande, kunne få tilbagebetaling af vandafgift. Campingrådet efterlyser dog, at ministeriet går endnu videre med forenklinger til gavn for virksomhederne.

For at skabe ensartethed i reglerne opfordrer Campingrådet til, at Skatteministeriet arbejder for samme regelforenkling i forhold til tilbagebetaling af energiafgifter. Lige som ved lov om afgift af ledningsført vand eksisterer der et bilag over visse virksomheder, som ikke kan fradrage energiafgifterne. På listen optræder blandt andet forlystelser, herunder badelande.

På den baggrund skal Campingrådet opfordre til, at ministeriet begynder arbejdet på at skabe ensartede regler på afgifts-området. Badelande er en integreret del af de faste tilbud til gæsterne på mange campingpladser, og det vil derfor være naturligt at lade dem få mulighed for tilbagebetaling af energiafgifter.

Med venlig hilsen

Mogens Folkmann Andersen
Campingrådet
Sekretariatsmedarbejder
Mosedalvej 15
2500 Valby
Tlfnr: 39 27 88 44
Fax: 39 27 80 44
mfa@campingraadet.dk



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

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

22. november 2004

Nedsættelse af visse afgifter på virksomheders ressourceforbrug m.v.

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Niels O. Gram
Chefkonsulent

