

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06

Bilag
2

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

1. juli 2011

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Beskatning af energiprodukter og elektricitet

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Skatteministeriets grund- og nærhedsnotat vedrørende forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet – KOM (2011)0169.

Lene Espersen



Grundnotat

Om

Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, KOM(2011)169

1. Resumé af forslaget

- *Kommissionen har den 15. april 2011 fremsat forslag om revision af energibeskatningsdirektivet, der fastlægger de overordnede rammer for energibeskatningen herunder minimumssatser mv.*
- *Forslaget skal sikre en mere rationel og målrettet energibeskatning, som kan være et centralt instrument til opfyldelse af EU's klima og energimål, samt være et effektivt supplement til EU's emissionshandelssystem (benævnes CO2kvotesystemet i det følgende).*
- *Med forslaget bliver CO2 udledninger udenfor CO2kvotesystemet beskattet med en afgift på niveau med CO2 kvoteprisen samtidig med, at der undgås overlapninger af de to systemer. De gratis kvoter i emissionshandelssystemet vil blive afspejlet som et bundfradrag i afgiftssystemet.*
- *Der indføres en opdeling af den nuværende minimumsenergiavgift i en CO2 komponent baseret på CO2 indholdet i energiprodukterne og en energikomponent baseret på energiindholdet (GJ) i energiprodukterne og elektricitet.*
- *Strukturændringen foreslås sat i kraft 1. januar 2013 og gennemført gradvist indtil 2023, hvor den vil være fuldt indfaset.*

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM(2011) 169 af 13. april 2011 fremsendt forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.

Forslaget er oversendt til Rådet den 15. april 2011 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 113 og vil skulle vedtages af Rådet med enstemmighed efter høring af Europa Parlamentet

3 Formål og indhold

Formål

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at EU har vedtaget en række ambitiøse og bindende klima- og energimål for perioden frem til 2020. Energi-afgifterne er et af de instrumenter, som medlemsstaterne råder over til virkeliggørelse af disse mål. En rationel tilpasning af energibeskatningen vil kunne forbedre incitamenterne til opnåelse af disse mål. Det Europæiske Råd har derfor opfordret Kommissionen til at fremsætte forslag om en revision af energibeskatningsdirektivet.

Det nuværende energibeskatningsdirektiv fastlægger minimumssatser for beskatningen af energiprodukter (kul, olie, gas og biobrændsler), der anvendes som motorbrændstof eller som brændsel til opvarmning, og for elektricitet. Biomasse som f.eks. halm og træ er ikke omfattet af direktivets anvendelsesområde, men vil kunne fritages eller beskattes efter nationale regler.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at der er en række problemer med det gældende direktiv, jf. nedenfor.

For det første afspejler de nuværende minimumsafgifter ikke energiprodukternes energi eller CO₂ indhold. Det fører til fordrejninger på markedet for energiprodukter og har medført incitament, som er i strid med EU's klima og energimål. Eksempelvis beskattes kul, som har et højt CO₂ indhold, lavere end naturgas og fyringsolie, målt i forhold til t CO₂. Det giver incitament til at bruge kul frem for energikilder, der giver mindre CO₂ udledninger. Hertil kommer, at de nuværende minimumssatser ikke er neutrale i forhold til energiprodukternes energiindhold. Fyringsolie har således en minimumsafgift, som er højere pr. GJ energi end kul og naturgas. Det begunstiger kul og naturgas i forhold til fyringsolie.

Med hensyn til motorbrændstoffer diskriminerer de nuværende minimumsafgifter mellem diesel og benzin. Minimumsafgifterne er højere for benzin, og giver incitament til brug af diesel, som er langt større end den naturlige fordel, som diesel har i forhold til benzin som følge af det højere energiindhold pr. liter. De nuværende minimumsafgifter, som er fastsat pr. liter, diskriminerer også mellem biobrændstoffer og konventionelle brændstoffer. Det skyldes, at minimumssatserne ikke tager hensyn til, at biobrændstoffer har et lavere energi- og CO₂ indhold end de konventionelle brændstoffer pr. liter, hvilket medfører, at ethanol bliver det hårdest beskattede motorbrændstof – målt i forhold til energi- og CO₂ indhold. Der kan p.t. kun korrigeres for dette gennem besværlige statsstøttegodkendelser.

Hertil kommer, at det nuværende energibeskatningsdirektiv ikke er koordineret med EU's CO₂-kvotesystem, jf. eventuelt www.ens.dk for en beskrivelse af EU's CO₂-kvotesystem. Den manglende koordinering har givet anledning til, at visse sektorer er blevet udsat for dobbeltregulering, dvs. kvoter og afgifter, medens andre er blevet belastet enten med afgifter eller kvoter, og andre igen er blevet fritaget for både afgifter og kvoter.

Forslagets indhold

Forslaget indebærer en opsplitning af den nuværende beskatning i en CO₂-komponent og en energikomponent.

CO₂ beskatningen baseres på energiprodukternes CO₂-emissioner med en sats på 20 euro pr. ton CO₂ (150 kr. pr. ton CO₂), uanset energiproduktets art. Den CO₂-relaterede del af beskatningen vil være nul for alle biobrændstoffer og biobrændsler, idet de anses for at være CO₂-neutrale. Det vil give biobrændslerne og biobrændstofferne en naturlig fordel.

Videre vil alle CO₂-emissioner, som er omfattet af EU's CO₂-kvotesystem blive fritaget for CO₂-afgift. Dermed løses det dobbeltreguleringsproblem, som findes i det nuværende direktiv, jf. ovenfor. Forslaget til revision af energibeskatningsdirektivet sikrer således en ensartet belastning af energi indenfor og udenfor kvotesektoren. Energi udenfor kvotesektoren pålægges en CO₂afgift, der svarer til den kvote pris, der betales indenfor kvotesektoren, mens energi indenfor kvotesektoren pålægges kvoter.

Forslaget indebærer også, at der indføres et bundfradrag i CO₂-afgiften for sektorer, der er udsat for såkaldt carbon leakage. Carbon leakage referer til, at høje afgifter i visse tilfælde alene leder til eksport af et givent miljøproblem, idet den berørte produktion flytter til lande med mere lempelig regulering. Det styrker ikke det globale klima. Bundfradraget modsvarer de gratis kvoter, der uddeles indenfor CO₂-kvotesystemet til sektorer, som er udsat for carbon leakage, jf. Kommissionens beslutning af 24. december 2009 (nr. K(2009) 10251). Dermed vil CO₂-belastningen af virksomheder fra samme sektorer grundlæggende være ens og uafhængig af, om virksomhederne er indenfor eller udenfor kvotesystemet.

For elektricitet indføres ingen særskilt CO₂-afgift, idet brændsel til fremstilling af el enten vil være omfattet af CO₂-kvotesystemet eller også af CO₂-afgifterne. Det sidste vil være tilfældet for de små værker, der er udenfor kvotesektoren. På denne måde vil elprisen indeholde en indirekte kvote- eller CO₂-afgiftsbelastning. Ved at fritage elektricitet for CO₂-afgift undgås dermed en dobbeltbelastning af elektricitet, som ikke vil have nogen miljømæssigbegrundelse, men alene vil medføre en omkostningsforhøjelse. Dette skyldes, at CO₂ udledningerne er reguleret i kvotesystemet, og en el CO₂ afgift på toppen af kvoteprisen vil ikke medføre yderligere CO₂ reduktioner i det samlede kvotesystem.

For så vidt angår landbrugssektoren foreslås den nuværende adgang til fuldstændig afgiftsfritagelse ophævet, og at sektoren pålægges samme

CO2-afgifter som industrien. Kommissionen har dog bebudet en rapport, hvori den undersøger risikoen for carbon leakage i denne sektor, og at den vil træffe passende foranstaltninger til, at alle sektorer med risiko for carbon leakage behandles ens.

Den generelle energibeskatning vil blive baseret på energiprodukternes energiindhold målt i GJ, således at der bliver et incitament til at spare energi. Samtidig sikres, at beskatningen vil være neutral overfor valget mellem forskellige brændsler. Videre vil det – i forhold til de gældende minimumssatser – give en naturlig fordel til biobrændstoffer og biobrændsler, som har et lavere energiindhold end konventionelle brændsler, jf. nedenfor.

For opvarmningsbrændsel anvendes den nuværende minimumssats for elektricitet på 0,15 euro pr. GJ (1,125 kr. pr. GJ) svarende til ca. 0,5 euro pr. 1000 kWh eller 3,75 kr. pr. 1000 kWh på alle energiprodukter, der anvendes til opvarmning. Herved opnås samme satser for ensartede energianvendelser.

For motorbrændstofferne, herunder biobrændstoffer, er minimumsenergi-afgiften fastsat til 9,6 euro pr. GJ (72 kr. pr. GJ) i 2018, svarende til den nuværende minimumssats for benzin, der dog er fastsat pr. liter, minus den tilsvarende CO2 del af minimumssatsen. Der foreslås en gradvis forhøjelse af dieselaafgiften op til det nuværende niveau for minimumsafgiften for benzin, jf. tabel 1.

Tabel 1. Ændring af minimumsafgifterne for motorbrændstofferne

		Det nuværende direktiv	Kommissionens forslag		
			2011	2013	2015
		EURO pr. GJ			
Energiafgift	Benzin	-	9,6	9,6	9,6
	Diesel	-	8,2	8,8	9,6
		EURO pr. ton CO2			
Co2afgift	Benzin	-	20	20	20
	Diesel	-	20	20	20
		EURO pr. 1000 liter			
Total	Benzin	359	359	359	359
	Diesel	330	359	382	412

På grund af højere energi- og CO2-indhold i diesel vil minimumsafgiften pr. liter blive højere end afgiften pr. liter benzin, jf. tabel 1. Omlægningen fra liter afgift til energi- og CO2-afgift medfører, at dieselaafgiften forhøjes til 412 euro pr. 1000 liter (3090 kr. pr. 1000 liter), medens benzinaafgiften bliver uændret 359 euro pr. 1000 liter (2690 kr. pr. 1000 liter). Dieselsatsen pr. liter vil således blive ca. 15 pct. højere på diesel end på benzin.

Med de nuværende regler har medlemsstaterne en vis frihed til at fastsætte forholdet mellem afgiftsbelastningen på tværs af de forskellige energiprodukter – dette gælder så længe minimumsavgiftskravet er opfyldt. Med revisionen af Energibeskatningsdirektivet foreslår Kommissionen, at nationale afgifter, som ligger over minimumsavgifterne, skal fastsættes med udgangspunkt i såvel CO₂-indholdet som energiindholdet og således, at der fastsættes samme nationale satser for de produkter, hvor der er fastsat samme minimumsavgifter. Med andre ord skal det nationale afgiftsniveau fremover være ens for kul, olie og naturgas i forhold til CO₂ og energiindholdet – også selvom minimumssatserne er opfyldt.

Dette har ikke den store betydning for den danske beskatning af brændsler, idet de allerede er afgiftsbelagt med samme satser.

Den danske beskatning af motorbrændstoffer er fastsat med samme CO₂ sats for benzin og diesel, men energisatserne er væsentligt højere for benzin end for diesel

Kommissionens forslag medfører store tilpasninger for diesel, som i de fleste medlemsstater ligger væsentligt under benzinsatserne. Der foreslås en overgangsperiode indtil 2023. Ved de nuværende danske satser (med standard biobrændstofindhold) er dieselsatsen på i alt 290,2 øre pr. liter og benzinsatsen på 424,5 øre pr. liter. Dvs. belastningen af diesel ligger aktuelt knap 30 pct. under afgiftsbelastningen af benzin.

For landbrugssektoren ophæves som nævnt ovenfor muligheden for at give hel eller delvis afgiftsfritagelse for sektorens energiforbrug. Men der indføres en mulighed for, at der kan gives afgiftslempelse for energiafgiftselementet, hvis de begunstigede bliver omfattet af ordninger, som fører til øget energieffektivitet, der stort set svarer til det, der ville være opnået, hvis EU-standardminimumssatserne var blevet anvendt.

Efter det nuværende direktiv fritager medlemsstaterne elektricitet, der produceres om bord på et fartøj, herunder fartøjer der ligger ved kaj i en havn, fra beskatning. Kommissionen foreslår, at elektricitet, der tilføres fra land til skibe ved kaj i en havn, fritages for beskatning for at anspore til, at skibene undlader at producere elektricitet på egne afgiftsfri brændsler, og i stedet anvender den renere strøm, der kan leveres fra land. Ordningen indføres i første omgang for en otte års periode.

Forslaget begrænser anvendelsesområdet for mineralogiske og metallurgiske processer, som hidtil har været udenfor direktivet, til kun at omfatte de generelle energiafgifter med mulighed for hel eller delvis afgiftsfritagelse for dette element. Brændsler til de omhandlede processer vil herefter være belastet af enten CO₂-kvoter eller af en CO₂-afgift.

Der har været nogle problemer i forbindelse med det nuværende direktivs definition af brændstoftanke. Definitionen har medført, at nogle vognmænd, som har fået ændret deres tanke i forbindelse med ombygning af køretøjerne, har fået problemer i visse medlemsstater, idet de har skullet beta-

le afgifter af tankenes indhold af brændstof, der allerede har været beskattet i en anden medlemsstat. Kommissionen foreslår en ny definition, hvorefter det ikke længere kun er fabrikterne, der udelukkende kan tilpasse tankene til kommercielle køretøjer. Den ombygning, som sker i Danmark, vil herefter kunne godkendes, selvom den ikke er sket hos lastbilfabrikanten.

Minimumssatserne for energiafgifterne foreslås reguleret hvert 3. år efter et harmoniseret forbrugerprisindeks. Med hensyn CO₂-afgiften skal Kommissionen i forbindelse med, at den hver 5. år forelægger Rådet en rapport om anvendelsen af energibeskatningsdirektivet, undersøge CO₂-minimumsafgiften i lyset af udviklingen i markedsprisen for emissionskvoterne.

En række af de østeuropæiske medlemsstater får overgangsperioder indtil 2021 med hensyn til indførelse af CO₂-afgifter. Hvis Unionen beslutter sig for yderligere reduktioner i drivhusgasemissionerne i tiden frem til 2020, undersøger Kommissionen om overgangsperioderne er hensigtsmæssige, og om der skal foreslås forkortelser eller ændringer i CO₂-afgiften.

4. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentets skal høres i overensstemmelse med proceduren i TEUF artikel 115. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Der er tale om et forslag om ændring af et allerede eksisterende direktiv. Ved det foreslåede direktiv sikres medlemsstaterne fortsat en betydelig grad af fleksibilitet til eksempelvis – som Danmark – at fastsætte afgifter, der overstiger minimumsafgifterne. Kommissionen finder, at forslaget er i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. Den danske regering er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Kommissionens forslag er i stor overensstemmelse med de ændringer, som gennem nogle år er foretaget i de danske energi- og CO₂-afgifter. Der har således gennem mange år været en opdeling i en energiafgift og en CO₂-afgift.

Danmark har endvidere foretaget nogle ændringer, som har taget hensyn til samspillet mellem CO₂-afgiften og EU's emissionshandelssystem. Der er således afgiftsfritagelse for CO₂-afgift af det kvotebelagte energiforbrug til elproduktion og brændsel til proces i industrien m.v.

Der er også indført bundfradrag i CO₂-afgiften, som har samme formål som Kommissionens forslag, nemlig at skabe ligestilling med de gratis kvoter i kvotesystemet.

Kommissionens forslag er lidt mere stringent end det danske mht. dobbeltreguleringsproblematikken, idet der efter de danske regler betales CO₂-afgift af fjernvarme- og kraftvarmeværkernes kvoteomfattede brændselsforbrug til varmeproduktion. Kommissionens forslag indebærer, at der skal gives CO₂-afgiftsfritagelse for dette brændselsforbrug.

Endvidere vil der – efter forslaget – ikke kunne ydes bundfradrag i CO₂-afgiften til gartnerne, som der gøres i Danmark, idet disse ikke er omfattet af de sektorer, som er udsat for carbon leakage, hvilket betyder, at der heller ikke i fremtiden kan gives gratis kvoter til store gartnere. Forslaget sikrer således på sigt ligestilling indenfor gartnerierne. Men Kommissionen undersøger, om der er risiko for carbon leakage i landbrugssektoren. Endvidere vil bundfradragene i den nuværende CO₂-afgift skulle beregnes på en lidt anden måde end efter de danske regler.

Den foreslåede CO₂-minimumsafgift er på niveau med den danske, som er på ca. 158 kr. per ton CO₂ for alle brændsler. Den danske energiafgift er på 58,4 kr. pr. GJ for alle brændsler, hvilket derimod er mange gange højere end Kommissionens forslag på 1,125 kr. pr. GJ for brændsler.

Den danske CO₂-afgift for motorbrændstoffer er den samme som for brændsler (36,1 øre pr. liter benzin og 39,1 øre pr. liter diesel, iblandet standard biobrændstof). Derimod er den danske energiafgift på motorbrændstoffer særligt for benzin væsentligt højere end de foreslåede minimumsafgifter. For benzin (standard biobrændstofblanding) er satsen på 120,3 kr. pr. GJ (EU minimumsatsen er 72 kr. pr. GJ for benzin og diesel i 2018 og 62 kr. pr. GJ i 2013 for diesel). Dieselsatsen er på 70,4 kr. pr. GJ i dag, men stiger til 75,6 kr. pr. GJ i 2015 og er derfor lidt over Kommissionens foreslåede sats både i 2013 og i 2018.

Hvis dieselsatsen som foreslået af Kommissionen skal være på niveau med benzinsatsen (efter energi og CO₂-indhold) i 2023, vil den skulle forhøjes til 468,1 øre pr. liter svarende til en stigning på 177,9 øre pr. liter eller en afgift, som bliver 43,6 øre pr. liter højere end benzinsatsen på 424,5 øre pr. liter.

Kravet fra Kommissionen kan nås enten ved en opjustering af dieselafgiften, en nedjustering af benzinafgiften eller en kombination heraf. Udviklingen i afgiftssatserne fremgår af nedenstående skema, såfremt tilpasningen i dieselafgiften sker til det nuværende niveau for benzinafgiften. Benzinafgiften, som er betydeligt over minimumsafgiften, kan dog være såvel lavere som højere end det nuværende niveau i 2011. Den nuværende indeksering medfører højere benzinafgifter i f.eks. 2015.

Tabel 2. Udviklingen i afgiften på hhv. diesel og benzin

Øre pr. liter standard biobrændstof blanding	Danske satser 2011	Danske satser 2015	Com satser 2013	Com satser 2015	Com satser 2018	Satser i 2023 ved DK benzin satser,
	Løbende priser					2011priser
Energiafgift						
Benzin	388	417	233	233	233	388
Diesel	251	270	219	236	257	429
CO2 afgift						
Benzin	36	39	34	34	34	36
Diesel	39	42	37	37	37	39
Total						
I alt benzin	424	456	267	267	267	424
I alt diesel	290	312	256	273	294	468

Det bemærkes, at der vil være en mindre afvigelse i Kommissionens minimumssatser, som er angivet i den forrige tabel på grund af, at de danske emissionsfaktorer – CO2-indholdet i de enkelte energiformer – er lidt lavere end dem, som Kommissionen har lagt til grund.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Gældende dansk lovgivning er i stor udstrækning i overensstemmelse med direktivforslaget. En vedtagelse af direktivforslaget vil dog nødvendiggøre justeringer i den danske lovgivning vedrørende beskatningen af motorbrændstoffer som følge af, at forholdet mellem dieselafgiften og benzinafgiften skal tilpasses, som vist i oversigten ovenfor. Der vil efter en sådan tilpasning ikke være nogen begrundelse for den forhøjede vægtafgift på dieseldrøjetøjer (udligningsafgiften), som har haft til formål at modsvare den nuværende afgiftsbesparelse på diesel.

Videre vil forslaget medføre, at CO2-afgiften på brændsler til de kvoteomfattede fjernvarme- og kraftvarmeanlæg ikke længere kan opretholdes.

Hertil kommer, at de nuværende bundfradrag i CO2-afgiften, som ydes til gartnerne, ikke vil kunne opretholdes. Kommissionen har imidlertid bebudet en rapport, hvori den undersøger risikoen for carbon leakage i landbrugssektoren, samt at den vil træffe passende foranstaltninger til, at alle sektorer med risiko for carbon leakage behandles ens. Der vil også kunne blive tale om justeringer i bundfradragene for virksomheder, som er omfattet af CO2-afgiftslovens procesliste. Endelig skal der ske justeringer i lov om statsstilskud til dækning af udgifter til kuldioxidafgift mv. (aftaleordning), for at energiintensive virksomheder fortsat kan få tilskud i forbindelse med indgåelsen af aftaler om energieffektivisering.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser

Såfremt man vælger at opjustere dieselaafgiften til benzinaafgiften, vil forhøjelsen af dieselaafgiften isoleret set medføre en betydelig provenugevinst på i størrelsesordenen 8 mia. kr. i 2023 før tilbageløb og adfærd.

Vælges det i stedet at reducere benzinaafgiften til dieselaafgiften, skønnes nedsettelsen at føre til et isoleret mindreprovenu på knap 4 mia. kr. i 2023 før adfærd og tilbageløb. Heraf forventes 250 mio. kr. at skyldes mindre afgift af benzin brugt i varebiler, hvilket primært er erhvervsmæssig anvendelse.

Udligning af afgifterne på diesel og benzin fjerner begrundelsen for udligningsafgiften på diesebiler. En ophævelse af udligningsafgiften på diesebiler vil i dag medføre et provenutab på ca. 1 ¼ mia. kr., som især vil tilfalde private og varebiler, men må forventes at stige frem mod 2023 grundet en voksende andel af dieselpersonbiler.

Endvidere skal eventuelle kommunaløkonomiske konsekvenser forhandles med de kommunale og regionale parter, hvis man ønsker at undgå prisstigninger på den kollektive trafik.

Afgiftsforhøjelsen for diesel vil under alle omstændigheder blive gennemført gradvist, men vil efter overgangsperiodens udløb være betydelig for de danske vognmænd. Det skal imidlertid også ses i sammenhæng med, at vognmænd under alle omstændigheder har adgang til at købe af brændstoffer i andre lande, samt at implementeringen af revisionen af energibeskatningsdirektivet generelt vil betyde store tilpasninger i dieselaafgiften, som i de fleste medlemsstater ligger væsentligt under benzinsatserne.

Forslaget om at ophæve CO₂-afgiften på fjernvarme- og kraftvarmeværkerne kvoteomfattede brændselsforbrug til varmeafproduktion vil medføre et provenutab i størrelsesordenen ¾ mia. kr.

Forslaget indebærer, at det nuværende bundfradrag for gartnerierne udenfor kvotesektoren, ophæves. Det medfører en provenugevinst. Men Kommissionen overvejer dog, om der vil kunne være tale om carbon leakage problemer i landbrugssektoren, som vil kunne begrunde foranstaltninger, som sikrer ensartet behandling af alle sektorer med risiko for carbon leakage.

8. Høring

Forslaget har været i høring hos relevante erhvervsorganisationer og myndigheder. Resume af høringssvar vedlægges.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har været afholdt 2. møder i rådsarbejdsgruppen (embedsmandsniveau) om Kommissionens forslag. En lang række lande har taget forbehold for

delelementer i forslaget. Men der var også en del lande, som tilkendegav en generel positiv holdning til forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark støtter forslaget, der indebærer bedre konkurrencevilkår for danske erhverv. Danmark vil arbejde aktivt for, at forslaget ikke medfører en forpligtelse til at tilpasse benzin- og dieselaftgifterne til samme niveau nationalt, når blot de nationale afgifter overstiger EU's minimumsafgifter. Effekten heraf vil være, at direktivet ikke automatisk fører til øgede transportudgifter for erhvervene.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



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 hørings svar
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 stillingtagen 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>
----	--

DONG Energy	<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.