

Annette Høegh

Aw 192

Fra: lone.holmberg@3f.dk
Sendt: 18. september 2012 10:34
Til: Annette Høegh
Emne: J.nr. 11-0296400 - Lovforslag elbil m.v.

3F kan støtte forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

Med venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen
Miljø- og arbejdsmiljøpolitisk konsulent
Arbejdsmiljøpolitisk Afdeling



Tlf.: +45 88 92 10 12
Mobil: +45 21 45 74 32
E-mail: jesper.lund.larsen@3f.dk
Web: www.grønnejob.dk

P Tænk på miljøet før du printer

20. september 2012
mmu/J.nr. 08.05.0010

AW 211

SKAT
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
[sendes kun elektronisk til e-mailadressen Annette.Hoegh@skat.dk]

affald danmark

AffaldVarme Aarhus
Amagerforbrænding
DSV Miljø
Marius Pedersen
Reno-Nord
Stena Recycling
Vattenfall
Vestforbrænding

Høringssvar til forslag om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love – j.nr. 11-0296400

Skatteministeriet har sendt et lovforslag i høring, som benævnes "lovforslag elbil m.v.", og som dækker over en lang række ændringer i forskellige afgiftslove. *affald danmark* takker for materialet.

Ændringen i kulafgiftsloven omkring *anvendelsen af røggasmetoden* er de ændringer, som har mest relevans for medlemmerne i *affald danmark*. Vi bifalder de foreslåede ændringer hertil.

Røggasmetoden ved ren varmeproduktion

Reglerne om afgiftslempelse i tillægsafgiften i kulafgiftsloven ved brug af røggaskondensatorer foreslås ændret, så de også omfatter affaldsforbrændingsanlæg, der alene producerer varme eller, som i en afgiftsperiode alene producerer varme.

I de gældende regler er anvendelsen af røggasmetoden alene en mulig for anlæg, hvor der er samtidig produktion af varme og elektricitet.

Røggasmetoden ved benyttelse af v-formlen

Lovforslaget indeholder en præcisering af reglerne (§ 5 a, stk. 1 ændres) i de tilfælde, hvor et affaldsforbrændingsanlæg producerer både elektricitet og varme, og hvor afgiften beregnes ved brug af den såkaldte v-formel i kulafgiftslovens § 5, stk. 7, 8, 9 eller 10. I disse tilfælde skal man også fremover kunne vælge røggasmetoden.

Indarbejdelsen af røggasmetoden i V-formlen foreslås, så vidt vi kan forstå, foretaget via en korrektion af afgiftssatsen. Ved en virkningsgrad på anlægget på 95 %, bliver afgiftssatsen således $26,5 \text{ kr.} \times (0,85/0,95) = 23,71 \text{ kr.}$

Selve virkningsgraden beregnes på baggrund af produceret el og varme, sat i forhold til mængden af energi i indfyret brændsel. I metoden er 260 Nm³ iltfri røggas lig med 1 GJ energi i brændslet. Energiindholdet i eventuelle andre – og afgiftsfrie – brændsler forudsættes kendt, så der kan foretages en korrektion herfor.

Affaldsforbrændingsanlæg bliver omfattet af kvote-sektoren fra 1. januar 2013

Røggasmetoden kan anvendes af affaldsforbrændingsanlæg, som ikke har tilladelse til udledning af CO₂ i medfør af lov om CO₂-kvoter. Dette gælder for alle affaldsforbrændingsanlæggene i dag. Fra nytår vil de største – og langt de fleste – danske affaldsforbrændingsanlæg dog være med i kvotesektoren. Dette bør efter *affald danmark*'s vurdering tilskynde til endnu en justering af tillægsafgiften og CO₂-afgiften for disse anlæg.

Med venlig hilsen
Marianne Munch Jensen
affald danmark

affald danmark
Vodroffsvej 59, 1.
1900 Frederiksberg C

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

17/1 194

Advokatrådet

ADVOKAT  SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

Annette.Hoegh@skat.dk

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

DATO: 18. september 2012
SAGSNR.: 2012 - 2812
ID NR.: 197570

Høring - over forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love

Ved e-mail af 23. august 2012 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

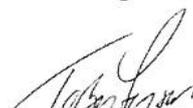
Advokatrådet har kun en bemærkning til ikrafttrædelsesreglerne. I forslaget § 11, stk. 3, er anført, at virksomheder, der er berettigede til tilbagebetaling af energiafgift skal søge told- og skatteforvaltningen herom senest tre måneder efter lovens ikrafttræden.

Det er en forholdsvis kort frist for virksomhederne. De virksomheder, der følger med, kender selvfølgelig allerede den – på dette tidspunkt potentielle - mulighed for tilbagebetaling ved forslaget fremsættelse, men vished vedrørende muligheden fås først ved vedtagelsen af loven.

Den almindelige reaktionsfrist i skatteforvaltningsloven for fremsættelse af tilbagebetalingskrav vedrørende afgifter er 6 måneder, jf. lovens § 32, stk. 2, 1. punktum.

Advokatrådet foreslår, at virksomhederne får en tilsvarende frist – altså 6 måneder - for at søge tilbagebetaling af de energiafgifter, der er omfattet af det foreliggende forslag.

Med venlig hilsen


Torben Jensen



19-9-2012

Høringssvar til lovforslag om godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af elbiler

Better Place takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lovforslaget, som vi overordnet støtter og betragter som en nødvendig præcisering af lovgivningen i takt med at udbredelsen af elbiler og de nye forretningsmodeller, der opstår med henblik på at understøtte udbredelsen.

Better Place har følgende bemærkninger til lovforslaget:

A) Tidsbegrænsning kan skabe usikkerhed for slutkunden

Præciseringen af gældende lovgivning er i lovforslaget gjort tidsbegrænset til udgangen af 2015. Dette mener vi, kan skabe unødigt usikkerhed om fremtidige driftsomkostninger for elbilejere, som allerede nu har købt en elbil eller som anskaffer en elbil i de kommende år. Eventuelle senere indskrænkninger i adgangen til tilbagebetaling af elafgifter vil i sidste ende skulle betales af den enkelte elbilejer i form af højere priser på opladning af batterier. Der tales i bemærkningerne til lovforslaget om en symmetri til registreringsafgiften i forhold til tidsbegrænsningen til udgangen af 2015, men for registreringsafgiften er der den forskel, at denne vedrører en engangsudgift på tidspunktet, hvor forbrugeren beslutter om de ønsker at investere i en elbil, mens elafgiften har afgørende betydning for omkostningen ved faktisk at anvende elbilen efter investeringsbeslutningen er taget.

B) Detail placering af måler bør ikke være specificeret i lovforslaget

Det nævnes i bemærkningerne til lovforslaget at der skal ligge en måling til grund for opgørelsen af den el, der er forbrugt til opladning af elbiler. Dette støtter vi fuldt ud op omkring. Det specificeres endvidere, at måleren skal sidde i ladestanderen, hvilket vi dog ikke finder er hensigtsmæssigt. Det afgørende må være, at elforbruget til opladning kan adskilles fra det øvrige forbrug og kan registreres/måles korrekt.

Teknisk set foregår installationen af de fleste ladestandere ved at disse kobles på elnettet gennem

- a. En eksisterende måler, der allerede er opsat af forsyningsselskabet,
- b. Ved at der i samarbejde med forsyningsselskabet opsættes en ny måler hvortil der udelukkende kobles en eller flere ladestandere til brug for opladning af elbiler.

Med hensyn til scenarie a. hvor der er behov for at adskille den el som er brugt til opladning af elbiler fra andet forbrug på installationen vil der enten blive opsat endnu en måler umiddelbart inden ladestanderne eller en måler i selve ladestanderne. Måler vil i dette scenarie fungere som en bi-måler.

Med hensyn til scenarie b. hvor der opsættes en ny måler af netseselskabet der alene vil måle ladestanderens forbrug vil der ikke nødvendigvis sidde en måler i hver enkelt ladestander. Det kan f.eks. være situationer, hvor der etableres flere ladestandere på samme parkeringsplads

Der vil således være flere scenarier, hvor det vil være unødvendigt og fordyrende at kræve måleren skal sidde i selve ladestanderen hvorfor vi forslår at bemærkningen på side 13 om at "måleren skal være placeret i ladestanderen" udgår.

Der er ingen tvivl om at både de tekniske løsninger og forretningsmodellerne til understøttelse af de tekniske løsninger for elbiler fortsat vil udvikle sig og vi finder det derfor meget positivt, at Skatteministeriet har tilkendegivet, at de fortsat vil følge denne udvikling med henblik på at sikre ensartede afgiftsregler.

Såfremt Skatteministeriet har spørgsmål til ovennævnte eller på anden måde ønsker uddybning er I velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Mikkel Westenholz
Business Development Manager
Better Place Danmark
Lygten 39
2400 København NV
Tlf: 31636903
Email: mikkel.westenholz@betterplace.com

Annette Høegh

AW 162

Fra: Karin Møller Christensen <KC@shipowners.dk>
Sendt: 29. august 2012 11:03
Til: Annette Høegh
Emne: lovforslag elbil m.v. journalnummer 11-0296400

Kære Annette Hoegh

Høring over forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love journalnummer 11-0296400

Danmarks Rederiforening har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen / Kind regards

Jacob K. Clasen
Director
Danmarks Rederiforening / Danish Shipowners' Association
Amaliegade 33
DK - 1256 Copenhagen K
Tel: + 45 33 11 40 88
Direct: + 45 33 48 92 14
web: www.shipowners.dk

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>

Annette Høegh

Ant 163

Fra: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Sendt: 24. august 2012 10:59
Til: Annette Høegh
Emne: VS: lovforslag elbil m.v 23.8.12

Fra: Dansk Arbejdsgiverforening [mailto:DA@da.dk]
Sendt: 23. august 2012 16:48
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: SV: lovforslag elbil m.v 23.8.12

Kære Annette Høegh

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jette L. Andersen
Chefsekretær

Fra: JP-Jura og Samfundsøkonomi [mailto:js@skat.dk]
Sendt: 23. august 2012 13:39
Til: 3f@3f.dk; samfund@advocom.dk; ad@affalddanmark.dk; ae@aeraadet.dk; koebenhavn@bdo.dk; forbundet@blikroer.dk; biogas@landbrug.dk; bdk@helgamoos.dk; mvp@victorenergi.dk; info@businessdanmark.dk; info@cepos.dk; Letbyrder-i-eu@eogs.dk; sav@dakofa.dk; info@danisco.com; info@danishoperators.com; djf@agrsci.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; KC@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; ab@dkvind.dk; Dansk Arbejdsgiverforening; info@danskbyggeri.dk; de@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; mail@danskfjernvarme.dk; dff-s@dff-s.dk; lmk@danskgartneri.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; pgk@dgc.dk; info@dgu.org; di@di.dk; metal@danskmetal.dk; hr@danfoss.dk; info@textile.dk; dts@dts.dk; dtl@dtl-dk.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; db@db-dk.dk; regioner@regioner.dk; post@dasp.dk; danva@danva.dk; dl@dansklandbrug.dk; fs@fs.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; Force@force.dk; dongenergy@dongenergy.dk; jora@ecpower.dk; info@ejendomsforeningen.dk; elsam@elsam.com; ed@energidanmark.dk; ofr@oil-forum.dk; ffem@ffem.dk; ekn@ekn.dk; fvk@energimidt.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; et@dera.dk; evm@evm.dk; letbyrder@erst.dk; Christian.Clausen@dk.ey.com; torben@esbensen.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; mail@fdkv.dk; fri@frinet.dk; khgny@mail.dk; fse@fse.dk; fp@forsikringopension.dk; risoe@risoe.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; fvm@fvm.dk; sk@gaiasolar.dk; th@nordic.greenpeace.org; nh@hammelfjernvarme.dk; horesta@horesta.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; kebmin@kebmin.dk; cf@kommunekemi.dk; kl@kl.dk; kfst@kfst.dk; mettehansen@kpmg.dk; kpmg@kpmg.dk; borgerservice@kk.dk; info@lf.dk; john.frederiksen@3f.dk; vtl@baeredygtigtlandbrug.dk; lo@lo.dk; lh@lederne.dk; ferritslev@mariuspedersen.dk; mst@mst.dk; osj@maerskoil.com; mail@naturerhverv.dk; nst@nst.dk; noah@noah.dk; info@folkecenter.dk; ove@ove.org; anita.felthaus@hedensted.dk; IIB@pwc.dk; info@rejsearrangorer.dk; renosam@renosam.dk; kontakt@restaurationsbranchen.dk; JP-Retssikkerhed; schjerning@stofanet.dk; info@sala.dk; info@sdt.dk; sek@sek.dk; sik@sik.dk; Jesper Kiholm Andersen; info@trafikstyrelsen.dk; Vattenfall.danmark@vattenfall.com; vfl@vlf.dk; danish@windpower.dk; wwff@wwf.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk; info@okologi.dk; oim@oim.dk; Henning.baek@aalborgportland.com; 3f@3f.dk; samfund@advocom.dk; ad@affalddanmark.dk; ae@aeraadet.dk; koebenhavn@bdo.dk; forbundet@blikroer.dk; biogas@landbrug.dk; bdk@helgamoos.dk; mvp@victorenergi.dk; info@businessdanmark.dk; info@cepos.dk; Letbyrder-i-eu@eogs.dk; sav@dakofa.dk; info@danisco.com; info@danishoperators.com; djf@agrsci.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; KC@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; ab@dkvind.dk; Dansk Arbejdsgiverforening; info@danskbyggeri.dk; de@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; mail@danskfjernvarme.dk; dff-s@dff-s.dk; lmk@danskgartneri.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; pgk@dgc.dk; info@dgu.org; di@di.dk; metal@danskmetal.dk; hr@danfoss.dk; info@textile.dk; dts@dts.dk; dtl@dtl-dk.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; db@db-dk.dk; regioner@regioner.dk; post@dasp.dk; danva@danva.dk; dl@dansklandbrug.dk; fs@fs.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; Force@force.dk; dongenergy@dongenergy.dk; jora@ecpower.dk;

Dok. ansvarlig: MBA
 Sekretær: LGU
 Sagsnr: s2012-807
 Doknr: d2012-6988-2.0
 18-09-2012

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love

Dansk Elbil Alliance takker for det fremsendte, der bl.a. indeholder forslag om godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler.

Forslaget om godtgørelse af elafgiften for el forbrugt til opladning af elbiler er et vigtigt tiltag i retning af, at beskatte forskellige drivmidler ens, og bidrager dermed til den ønskede grønne omstilling af transportsektoren.

Dansk Elbil Alliance har følgende bemærkninger til det fremsendte lovforslag:

Det bør fremgå, at Elafgiftslovens § 11, stk. 16 fraviges

Af Elafgiftslovens § 11, stk. 16 fremgår, at virksomheden (kun) kan opnå fradrag for elafgifter i det (samme) omfang, som den har fradragsret for indgående moms (købsmoms). Elafgifterne er i Danmark som bekendt pålagt netydelsesdelen (distributionsdelen) af elregningen. Derfor er det som udgangspunkt også en forudsætning for fradragsretten, at operatøren selv er (direkte) momssubjekt for sin del af netregningen.

Telefonisk kontakt til Skatteministeriet har præciseret, at Elafgiftslovens § 11, stk. 16 fraviges, hvormed forbrugerne står som køber af strømmen forbrugt til elbiler samt at elbilsoperatøren på baggrund af bimåleren tilknyttet elbilen (ladestanderen) kan løfte afgifterne relateret til opladning af elbilen af.

Dette forhold bør præciseres i det endelige lovforslag.

DANSK ELBIL ALLIANCE

DANSK ENERGI
 DANISH ENERGY ASSOCIATION

Rosenørns Allé 9
 DK-1370 Frederiksberg C
 T +45 35 300 400
 info@danskeelbiluk
 www.danskeelbilalliance.dk

Udfordringer i relation til elbiler og det fremtidige smart grid

Lovforslaget rejser en række problemstillinger i forhold til en situation, hvor en forbruger anvender sin bils batteri til at føde strøm tilbage til nettet (såkaldt V2G). Hvis en privatforbruger oplader sin bil, vil vedkommende betale elafgift. Hvis vedkommende senere aflader sit batteri tilbage på nettet, vil denne strøm blive forbrugt af en anden forbruger, der således vil betale el-afgifter igen. Således vil strømmen blive dobbelt afgiftsbelagt, hvilket vil være en stor barriere for introduktion af V2G og smart grid.

I dag betragtes deponering af el til batterier i elbiler som slutanvendelse. I tilfælde af, at el kan leveres tilbage fra batteriet til nettet er der tale om en egentlig mellemdeponering uden slutanvendelse for øje. De nuværende afgifter modarbejder lagring af el. Lagring af el i batterier vil give energisystemet fleksibilitet til at få indpasset store mængder vedvarende energi og til at stabilisere elnettet. Derfor bør der allerede nu introduceres en afgiftsløsning som kan fremme udbygningen af batterilagre, som eksempelvis brugte elbilsbatterier. En rimelig løsning er at fritage el til deponering i batterier fra beskatning, hvis det tilbageleveres til nettet. Kun egentlig slutforbrug bør beskattes.

Mulighed for godtgørelse af afgift for registrerede eldrevne biler, som kan tilsluttes elnettet

Af lovforslaget fremgår, at der ydes tilbagebetaling af den af virksomheden forbrugte afgiftspligtige elektricitet anvendt til opladning af batterier i registrerede elbiler. Der bliver i dag forhandlet forskellige typer af registrerede biler, som kan tilsluttes elnettet.

Dansk Elbil Alliance vil opfordre til, at 'registrerede elbiler' udvides til 'registrerede eldrevne biler, som kan tilsluttes elnettet'.

Med venlig hilsen
Dansk Energi



Morten Brønnum Andersen

Aw 219

Annette Høegh

Fra: Bo Sandberg <bsa@danskerhverv.dk>
Sendt: 23. september 2012 12:00
Til: Annette Høegh
Cc: Jeanette Rohd Gernsøe; Ulla Brandt; Jesper Højte Stenbæk; Søren Büchmann Petersen
Emne: SV: lovforslag elbil m.v 23.8.12

Til Skatteministeriet!

Dansk Erhverv har ingen bemærkninger til denne høring.

Med venlig hilsen

Bo Sandberg
Cheføkonom

MOBIL: +45 2850 3819
DIREKTE: +45 3374 6507
BSA@DANSKERHVERV.DK

**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 17.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. —
CVR NR. 43232010
INFO@DANSKERHVERV.DK

Fra: JP-Jura og Samfundsøkonomi [mailto:js@skat.dk]

Sendt: 23. august 2012 13:45

Til: 3f@3f.dk; samfund@advocom.dk; ad@affalddanmark.dk; ae@aeraadet.dk; koebenhavn@bdo.dk; forbundet@blikroer.dk; biogas@landbrug.dk; bdk@helgamoos.dk; mvp@victorenergi.dk; info@businessdanmark.dk; info@cepos.dk; Letbyrder-i-eu@eogs.dk; sav@dakofa.dk; info@danisco.com; info@danishoperators.com; djf@agrsci.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; KC@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; ab@dkvind.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; de@danskeenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; mail@danskfjernvarme.dk; dff-s@dff-s.dk; lmk@danskgartneri.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; pgk@dgc.dk; info@dgu.org; di@di.dk; metal@danskmatal.dk; hr@danfoss.dk; info@textile.dk; dts@dts.dk; dtl@dtl-dk.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; db@db-dk.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; danva@danva.dk; dl@dansklandbrug.dk; fs@fs.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; Force@force.dk; dongenergy@dongenergy.dk; jora@ecpower.dk; info@ejendomsforeningen.dk; elsam@elsam.com; ed@energidanmark.dk; ofo@oil-forum.dk; ffem@ffem.dk; ekn@ekn.dk; fvk@energimidt.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; et@dera.dk; evm@evm.dk; letbyrder@erst.dk; Christian.Clausen@dk.ey.com; torben@esbensen.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; mail@fdkv.dk; fri@frinet.dk; khgny@mail.dk; fse@fse.dk; fp@forsikringogpension.dk; risoe@risoe.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; fvm@fvm.dk; sk@gaiasolar.dk; th@nordic.greenpeace.org; nh@hammelfjernvarme.dk; horesta@horesta.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; kebmin@kebmin.dk; cf@kommunekemi.dk; kl@kl.dk; kfst@kfst.dk; mettehansen@kpmg.dk; kpmg@kpmg.dk; borgerservice@kk.dk; info@lf.dk; john.frederiksen@3f.dk; vtil@baeredygtigtlandbrug.dk; lo@lo.dk; lh@lederne.dk; ferritslev@mariuspedersen.dk; mst@mst.dk; osj@maerskoil.com; mail@naturerhverv.dk; nst@nst.dk; noah@noah.dk; info@folkecenter.dk; ove@ove.org; anita.felthaus@hedensted.dk; IIB@pwc.dk; info@rejsearrangorer.dk; renosam@renosam.dk; kontakt@restaurationsbranchen.dk; JP-Retssikkerhed; schjerning@stofanet.dk; info@sala.dk; info@sdt.dk; sek@sek.dk; sik@sik.dk; Jesper Kiholm Andersen; info@trafikstyrelsen.dk; Vattenfall.danmark@vattenfall.com;

Annette Høegh

AW 127

Fra: Søren S. Thomsen - Dansk Fjernvarme <sst@danskfjernvarme.dk>
Sendt: 14. september 2012 14:24
Til: Annette Høegh
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love, Jnr. 11-0296400

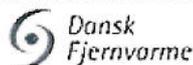
Til

Skat, Annette Høgh

Dansk Fjernvarme takker for høringsmuligheden til det nævnte materiale. Dansk Fjernvarme har ikke bemærkninger her til, udover at der til jeres egen information er oplyst samme journalnummer på denne høring, som på høring om svovlafgift.

Med venlig hilsen

Søren Schmidt Thomsen | Afdelingsleder



Merkurvej 7 | DK-6000 Kolding
Tel. (+45) 7630 8000 | Fax: (+45) 7552 8962
Direkte Tel: (+45) 7630 8032 | mobil: (+45) 2946 6864
www.danskfjernvarme.dk

Fra: JP-Jura og Samfundsøkonomi [<mailto:js@skat.dk>]

Sendt: 23. august 2012 13:39

Til: 3f@3f.dk; samfund@advocom.dk; ad@affalddanmark.dk; ae@aeraadet.dk; koebenhavn@bdo.dk; forbundet@blikroer.dk; biogas@landbrug.dk; bdk@helgamoos.dk; mvp@victorenergi.dk; info@businessdanmark.dk; info@cepos.dk; Letbyrder-i-eu@eogs.dk; sav@dakofa.dk; info@danisco.com; info@danishoperators.com; djf@agrsci.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; KC@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; ab@dkvind.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; de@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; Elna Kjærsgaard - Dansk Fjernvarme; dff-s@dff-s.dk; lmk@danskgartneri.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; pgk@dgc.dk; info@dgu.org; di@di.dk; metal@danskmetal.dk; hr@danfoss.dk; info@textile.dk; dts@dts.dk; dtl@dtl-dk.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; db@db-dk.dk; regioner@regioner.dk; post@dasp.dk; danva@danva.dk; dl@dansklandbrug.dk; fs@fs.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; Force@force.dk; dongenergy@dongenergy.dk; jora@ecpower.dk; info@ejendomsforeningen.dk; elsam@elsam.com; ed@energidanmark.dk; ofr@oil-forum.dk; ffem@ffem.dk; ekn@ekn.dk; fvk@energimidt.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; et@dera.dk; evm@evm.dk; letbyrder@erst.dk; Christian.Clausen@dk.ey.com; torben@esbensen.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; mail@fdkv.dk; fri@frinet.dk; khgny@mail.dk; fse@fse.dk; fp@forsikringopension.dk; risoe@risoe.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; fvm@fvm.dk; sk@gaiasolar.dk; th@nordic.greenpeace.org; nh@hammelfjernvarme.dk; horesta@horesta.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; kebmin@kebmin.dk; cf@kommunekemi.dk; kl@kl.dk; kfst@kfst.dk; mettehansen@kpmg.dk; kpmg@kpmg.dk; borgerservice@kk.dk; info@lf.dk; john.frederiksen@3f.dk; vtl@baeredygtigtlandbrug.dk; lo@lo.dk; lh@lederne.dk; ferritslev@mariuspedersen.dk; mst@mst.dk; osj@maerskoil.com; mail@naturerhverv.dk; nst@nst.dk; noah@noah.dk; info@folkecenter.dk; ove@ove.org; anita.felthaus@hedensted.dk; IIB@pwc.dk; info@rejsearrangorer.dk; renosam@renosam.dk; kontakt@restaurationsbranchen.dk; JP-Retssikkerhed; schjerning@stofanet.dk; info@sala.dk; info@sdt.dk; sek@sek.dk; sik@sik.dk; Jesper Kiholm Andersen; info@trafikstyrelsen.dk; Vattenfall.danmark@vattenfall.com; vfl@vfl.dk; danish@windpower.dk; wwf@wwf.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk; info@okologi.dk; oim@oim.dk; Henning.baek@aalborgportland.com; 3f@3f.dk; samfund@advocom.dk; ad@affalddanmark.dk; ae@aeraadet.dk; koebenhavn@bdo.dk; forbundet@blikroer.dk; biogas@landbrug.dk; bdk@helgamoos.dk; mvp@victorenergi.dk; info@businessdanmark.dk; info@cepos.dk; Letbyrder-i-eu@eogs.dk; sav@dakofa.dk; info@danisco.com; info@danishoperators.com; djf@agrsci.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; KC@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk;



Skatteministeriet
 Jura og Samfundsøkonomi
 Att. Annette Høegh
 J.nr. 11-0296400

Dansk Told & Skatteforbund
SKATTE- OG AFGIFTSUDVALGET

5. september 2012

Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

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

Skatte- og Afgiftsudvalget har følgende bemærkninger/forslag til rettelser til det fremsendte forslag.

Det fremgår af lovforslaget, at hensigten med forslaget bl.a. er, at der med lovgivningen ønskes give en godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler. I § 11, stk. 2, hvori dette kommer til udtryk, udelader lovforslaget dog orden "afgift", og skriver at, "*Der ydes tilbagebetaling af den af virksomheden forbrugte afgiftspligtige elektricitet...*". Dette kan efter Dansk Told & Skatteforbunds Skatte- og Afgiftsudvalgs opfattelse give anledning til misforståelser i forhold til, hvad der reelt er, der kan tilbagebetales.

Det foreslås derfor, at der sker en præcisering i forslagets § 11, hvor der i stk. 2 står:

"Der ydes tilbagebetaling af den af virksomheden forbrugte afgiftspligtige elektricitet...",

ændres til:

"Der ydes tilbagebetaling af afgiften af den af virksomhedens forbrugte afgiftspligtige elektricitet..."

Med venlig hilsen

Jan Nørner
 Faglig sekretær



Skatteministeriet
 Jura og Samfundsøkonomi
 Att. Annette Høegh
 J.nr. 11-0296400

Dansk Told & Skatteforbund
SKATTE- OG AFGIFTSUDVALGET

20. september 2012

Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

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

Skatte- og Afgiftsudvalget har tidligere fremsendt høringssvar, men tillader os hermed at fremsende følgende supplerende bemærkninger/forslag til rettelser til det fremsendte forslag.

Ifølge lovforslagets ordlyd, er det en forudsætning for at anvende lempelsen, at virksomheden HØJST ANVENDER komfortkøling i 4 måneder om året.

For det første har vi erfaring for, at mange virksomheder i praksis anvender komfortkøling i mere end 4 måneder.

Med det i mente, vil vi gerne henlede opmærksomheden på spørgsmålet om kravet til dokumentation for at der alene er ANVENDT komfortkøling i HØJST 4 måneder om året.

Ifølge ordlyden er der endvidere ikke krav om, at de fire måneder, der ANVENDES komfortkøling skal være maj – august. Hvis ikke der er noget dokumentationskrav, vil en virksomhed ved enhver kontrol med konstatering af at køling kører kunne påstå, at lige netop er denne måned, er en af de fire de vælger at køle.

Vi foreslår, at :

- Loven enten formuleres sådan, at der ikke er krav om en maksimal anvendelse af køling i 4 måneder – dvs. at regelsættet indebærer at komforkøleafgift for ALLE virksomheder kun betales i 4 måneder ELLER

- Fire måneders reglen ledsages af et krav om dokumentation (log, erklæring fra en energikonsulent eller lignende)

Med venlig hilsen

Jan Nørner
Faglig sekretær



AW 213

20. september 2012

JARA

Skatteministeriet
Att.: Annette Høegh
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Hørings svar vedrørende elbiler m.m.

DI har den 23. august 2012 modtaget et lovforslag om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling samt teknisk justering af energiafgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra egen cementproduktion) i høring.

Lovforslaget indeholder en række præciseringer og justeringer vedrørende diverse energi- og miljøafgifter. Der er tale om en ændring af 10 forskellige love, hvor de mest centrale ændringer angår godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler og lempelse vedrørende komfortkøling samt teknisk justering af energiafgifter m.v.

Præciseringerne af reglerne for godtgørelse af elafgift til opladning af batterier er beregnet til at medføre et mindreprovenu på 2 mio. kr. i 2013, 4 mio. kr. i 2014 og 5 mio. kr. i 2015. De andre elementer skønnes ikke at have nævneværdige provenuvirkninger.

DI støtter overordnet lovforslaget og mener, at præciseringerne og justeringerne i lovforslaget er med til at afklare en række problemområder i forhold til den nuværende lovgivning.

Forudsætning for regulering af tidligere afgiftsperioder

DI vil gerne påpege en u hensigtsmæssighed ved lovforslagets formulering om forudsætning for regulering. Det fremgår således af lovforslagets § 1, stk. 3, § 2, stk. 3, § 3, stk. 4 og § 4, stk. 5, at:

"Det er yderligere en forudsætning for regulering, at det tilbagebetalingsberettigede beløb for den periode, som anmodningen vedrører, skal udgøre mindst 75 pct. af afgiften, som virksomheden har fået tilbagebetalt i perioden."

Dette medfører, at virksomhederne fortsat kan søge om en regulering, men at virksomhederne kun kan opnå reguleringen, hvis det tilbagebetalingsberettigede beløb udgør mindst 75 pct. af afgiften målt på virksomhedens samlede godtgørelse i

Postadresse/Postal address

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

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25 Sundkrogskaj 20
København S København Ø

CVR: 16 07 75 93

samme periode. Dette indebærer, at i mange tilfælde, og i særdeleshed hos større virksomheder, vil adgangen til at få en regulering begrænses betydeligt. Såfremt der ønskes en stramning af muligheder for regulering, vil det være mere hensigtsmæssigt, at det sker på basis af hver enkel installation i stedet for på basis af virksomhedernes samlede godtgørelser i perioden.

Afgift på anvendt kulde til komfortformål

DI har følgende bemærkninger til den del af forslaget, der vedrører komfortkøling.

I forhold til ændringen af § 11, stk. 6 så mener DI umiddelbart, at der savnes en faglig og reel begrundelse for, at reglen om betaling af 10 kr. pr/m² skal gælde for et bestemt og forud fastlagt antal måneder. Hvis en virksomhed kan dokumentere de perioder/måneder, hvor der bruges komfortkøling, bør det være muligt kun at betale for de konkrete måneder, uanset om det er over eller under 4 måneder om året.

Det er naturligvis hensigtsmæssigt, at der indføres en lempelse af reglerne, og at denne får virkning tilbage til lovens virkning 1. januar 2010. Det er imidlertid uhensigtsmæssigt, at muligheden for at betale m²-afgift for de konkrete sommermåneder ikke allerede blev indført sammen med lovændringen pr. 1. januar 2010. Når der efterfølgende indføres en lempelse, bliver virksomheder, der rent faktisk har gjort en indsats for at overholde reglerne, dårligere stillet, også rent økonomisk, end de virksomheder der endnu ikke har indrettet sig på de regler, der blev indført 1. januar 2010. Reglerne om reduktion af godtgørelse af el-afgift til komfortkøling medførte betydelige udgifter til opsætning af målere osv., især i virksomheder der bruger køling til både komfort og proces. Disse udgifter kunne i visse tilfælde være undgået, hvis reglen om m²-afgift i kun 4 måneder havde været indført allerede 1. januar 2010.

For at sikre, at reglerne er anvendelige for alle typer af virksomheder, bør betaling af m²-afgift ikke være fastlåst på 4 de nævnte måneder. Vi mener, at det bør være muligt at anvende reglerne på flere eller færre måneder, forudsat at virksomheden helt konkret kan dokumentere, hvornår komfortkølingen er i brug.

Derudover savner DI, at det bliver tydeligere klargjort, hvad konsekvenserne ved, at en virksomhed fejlagtigt angiver en ekstra dags energiforbrug til komfortkøling ud over den angivne tilladte periode, vil være. Det er væsentligt for virksomhederne at vide, om energiforbruget blot bliver korrigeret, om de bliver pålagt en bøde, eller om de vil blive afgiftspligtige for hele året?

Lovsystematikken ifm. opladning af batterier i registrerede elbiler

Lovforslaget indeholder en bestemmelse, som efter sit formål skal præcisere en midlertidig tilbagebetaling af afgift af elektricitet, når elbilvirksomheder oplader elbiler for egen regning og risiko.

En sådan adgang til tilbagebetaling af energiafgift følger i dag af de almindelige godtgørelsesregler i elafgiftslovens § 11, stk. 1, såfremt elbilvirksomheden opfylder det såkaldte forbrugskriterium i elafgiftsloven. Det er tilfældet, når elbilvirksomheden oplader batterier for egen regning og risiko. Det er blandt andet slået meget

tydeligt fast i et bindende svar afgivet af Skatterådet, at den pågældende ordning gav adgang til godtgørelse af elafgift ved ladestandere samt ved batteriskiftestationer, alene fordi det var elbilvirksomheden, som forbrugte elektriciteten, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 1.

Der er således ikke som anført i lovforslaget tvivl om, hvorvidt forbruget finder sted ved opladning eller afladning af batterierne. Skatterådet fastslog, at forbruget fandt sted ved opladningen. Det er derfor særdeles tvivlsomt, om der er behov for særlige regler på området, når der alligevel lægges vægt på de samme kriterier som i elafgiftslovens § 11, stk. 1. Ønsker Skatteministeriet alligevel at foretage indskrænkninger - herunder tidsmæssige indskrænkninger - i elbilvirksomheders godtgørelsesmuligheder, bør dette ske i den relevante lovbestemmelse - her elafgiftslovens § 11, stk. 1 - og ikke i kraft af ikrafttrædelsesbestemmelser i andre love.

Det er ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt ikke ønskeligt, at en lovbestemmelse, som søger at præcisere forbrugskriteriet, lægges i en ikrafttrædelsesbestemmelse, som ikke i sig selv kommer til at optræde på det rette sted i elafgiftsloven. DI vil derfor anbefale, ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt, at den foreslåede præcisering af forbrugskriteriet behandles direkte i elafgiftslovens § 11, stk. 1.

Endvidere mener DI, at loven er for detaljeret, når det fremgår af loven, at måleren skal sidde i selve ladestanderen. Dette er u hensigtsmæssigt, og det afgørende må derimod være, at elforbruget til elbilen kan måles separat, f.eks. gennem en bimåler, der måler en eller flere ladestandere.

Godtgørelse af afgiften af elektricitet forbrugt på ladestandere

Der lægges i lovforslaget op til en midlertidig afgiftsgodtgørelse, når elbilers batterier oplades via opladningsstandere placeret i private husstande m.m. Det er en forudsætning, at opladningen sker for elbilselskabets regning og risiko.

Dette er i bund og grund en kodificering af gældende ret, således som den er fastslået af Skatterådet. Det nye er således blot, at godtgørelsesadgangen tidsbegrænses.

DI mener derfor, at såfremt Skatteministeriet finder et særligt retsgrundlag til sikring af elbilselskabernes afgiftsgodtgørelse ved elektricitet forbrugt på ladestandere nødvendigt, så gøres dette retsgrundlag ikke tidsbegrænset.

Endvidere tager forslaget ikke højde for den nuværende struktur på elmarkedet, idet en opladning for elbilselskabets regning og risiko enten forudsætter, at der opstilles en særskilt hovedmåler, som elbilselskabet er registreret forbruger i forhold til, og som leverer strøm til opladningen af elbilen, eller at den private kunde momsregistreres og fakturerer opladningsstrømmen til elbilselskabet.

I begge tilfælde vil opnåelsen af afgiftsgodtgørelse betinge kunstige administrative byrder samt direkte omkostninger, som udelukkende er begrundet i elafgiftsstrukturen, og som ikke er proportionale med den opnåede afgiftsgodtgørelse.

DI mener, at der i stedet opstilles regler om, at når elbilselskabet kan dokumentere den til opladningen forbrugte elektricitet, og når omkostningerne til elforbruget afholdes af elbilselskabet, kan elbilselskabet få tilbagebetalt afgiften af elektricitet.

Opladning af batterier på batteriskiftestationer

Skatteministeriet overvejer, om det er hensigtsmæssigt at udelukke en bestemt form for produktion fra afgiftsgodtgørelse. Der tænkes her på batteriskiftestationer, som med den foreslåede affattelse på et givet tidspunkt i fremtiden vil være afskåret fra afgiftsgodtgørelse på trods af, at der er tale om produktion, hvor virksomhedens batterier oplades på virksomhedens sted. Dette vil medføre, at elektricitet benyttet til belysning samt transportbånd m.v. er godtgørelsesberettiget, mens afgiften af den store mængde elektricitet, der benyttes direkte til fremstilling af virksomhedens produkter, ikke vil blive tilladt afgiftsgodtgørelse.

I den foreslåede affattelse af bestemmelsen i forslagets § 11, stk. 2 fremgår af første led, at der ydes godtgørelse for afgiften af elektricitet til opladning af batterier i registrerede elbiler. Det skal i den henseende nævnes, at der ikke sker opladning af batterier i registrerede elbiler på batteriskiftestationer. På batteriskiftestationer oplades batterierne i et særligt lokale, og når en bil kører ind på rampen på stationen, udskiftes det næsten afladte batteri i bilen med et batteri, som er blevet opladet i det særlige lokale på batteriskiftestationen. Der er derfor - uanset om Skatteministeriet i øvrigt mener, at der er behov for en særlig hjemmel til afgiftsgodtgørelse for elforbrug på ladestanderne - ikke behov for en særlig hjemmel til godtgørelse af afgiften af elektricitet, der benyttes på batteriskiftestationer. En sådan hjemmel er allerede til stede i elafgiftslovens § 11, stk. 1 på samme måde, som bestemmelsen indeholder hjemmel til, at autoværksteder kan få tilbagebetalt afgiften af elektricitet, som benyttes til opladning af blyakkumulatorer, som i øvrigt ikke ejes af værkstedet, men af ejeren af motorkøretøjet.

Forholdet til etableringen af et intelligent el-net

Lovforslaget tager ikke højde for de muligheder, som vil ligge i et intelligent el-system. Lovforslagets § 11 indebærer i realiteten, at der ligefrem vil være tale om en effekt, der virker imod fremme af et intelligent el-system.

Den forventede opladede kapacitet i elbiler kan nemt benyttes til at flytte elektricitet fra perioder med høj elproduktion og lavt forbrug til perioder med lav elproduktion og højt forbrug. Imidlertid vil en afskæring af muligheden for afgiftsgodtgørelse ved opladning af batterierne medføre dobbeltbeskatning, fordi den elektricitet, som tappes fra elbilens batteri til el-nettet, beskattes endnu engang, når elektriciteten leveres fra nettet et andet sted.

Dobbeltbeskatningen medfører, at det ikke er rentabelt at benytte elbilens batterier til opbevaring af overskudsstrøm, hvorved en meget stor mulighed for opbevaring af overskudsstrøm mistes.

DI vil på den baggrund foreslå en ordning, hvor der kun betales afgift af den strøm, der forbruges i batteriet.

Afgifter på biogas- og naturgasdrevne køretøjer

Lovforslaget lægger op til at ændre lovgivningen vedrørende biogas- og naturgas anvendt som brændstof i visse person- og varebiler. DI mener, at det er meget positivt, at der med lovforslaget tages initiativ til at justere nogle af u hensigtsmæssighederne i beskatningen af biogas- og naturgasdrevne biler, som pålægges højere afgifter end mere forurenende drivmidler.

Lovforslaget sidestiller imidlertid biogas- og naturgasdrevne biler med dieslbiler på trods af, at gasdrevne køretøjer er mindre forurenende end dieslbiler og har begrænsede emissioner af skadelige stoffer, som kan sammenlignes med niveauet for benzinbiler (bortset fra CO₂-udledningen, som er væsentligt lavere for gasdrevne biler). DI mener derfor, at det vil være mere passende at sidestille afgifterne, der pålægges biogas- og naturgasdrevne biler med benzinbiler eller derunder.

DI stiller sig naturligvis til rådighed for uddybende kommentarer.

Med venlig hilsen

Jacob Ravn
Chefkonsulent

Skatteministeriet

Att. Annette Høegh

Sendt til: Annette.Hoegh@skat.dk

Journalnummer 11-0296400

DONG Energy A/S

Nesa Allé 1
2820 Gentofte
Danmark

Tlf. +45 99 55 11 11
Fax +45 99 55 00 01

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

DONG Energy's bemærkninger til "Lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love"

19. september 2012

DONG Energy takker for muligheden for at kommenterer lovforslaget vedrørende lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love. Vores kommentarer vedrører reglerne for godtgørelse af elafgift ifm. opladning af batterier til elbiler samt ejerafgiften på biogas- og naturgasdrevne biler.

Vores ref. Lise Lotte Lyck

lilly@dongenergy.dk
Tlf. 99555462

Vedrørende godtgørelse af elafgift ifm. erhvervsmæssig opladning af batterier til elbiler

Bemærkninger vedrørende lovsystematikken

Lovforslaget indeholder en bestemmelse, som efter sit formål skal præcisere en midlertidig tilbagebetaling af afgift af elektricitet, når elbilvirksomheder oplader elbiler for egen regning og risiko.

En sådan adgang til tilbagebetaling af energiafgift følger i dag af de almindelige godtgørelsesregler i elafgiftslovens § 11, stk. 1 såfremt elbilvirksomheden opfylder det såkaldte forbrugskriterium i elafgiftsloven. Det er tilfældet, når elbilvirksomheden oplader batterier for egen regning og risiko. Det er blandt andet slået meget tydeligt fast i et bindende svar afgivet af skatterådet, at den pågældende ordning gav adgang til godtgørelse af elafgift ved ladestandere samt ved batteriskiftestationer alene fordi det var elbilvirksomheden, som forbrugte elektriciteten, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 1.

Der er således ikke som anført i lovforslaget tvivl om, hvorvidt forbruget finder sted ved opladning eller afladning af batterierne. Skatterådet fastslog, at forbruget fandt sted ved opladningen. Dette er for så vidt også i overensstemmelse med den situation, hvor et bilværksted oplader en blyakkumulator for en kunde, der ejer en almindelig stempelmotordrevet bil.

Det er derfor særdeles tvivlsomt, om der er behov for særlige regler på området, når der alligevel lægges vægt på de samme kriterier som i elafgiftslovens § 11, stk. 1.

Ønsker Skatteministeriet alligevel at foretage indskrænkninger – herunder tidsmæssige indskrænkninger - i elbilvirksomheders godtgørelsesmuligheder, bør dette ske i den relevante lovbestemmelse – her elafgiftslovens § 11, stk. 1 – og ikke i kraft af ikrafttrædelsesbestemmelser i andre love.

Det er ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt ikke ønskeligt, at en lovbestemmelse, som søger at præcisere forbrugskriteriet, lægges i en ikrafttrædelsesbestemmelse som ikke i sig selv kommer til at optræde på det rette sted i elafgiftsloven. Det vil derfor alene ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt være rigtigst at indføje den foreslåede præcisering af forbrugskriteriet direkte i elafgiftslovens § 11, stk. 1.

Bemærkninger vedrørende godtgørelse af afgiften af elektricitet forbrugt på ladestandere

Der lægges i lovforslaget op til en midlertidig afgiftsgodtgørelse, når elbilers batterier oplades via opladningsstandere placeret i private husstande mm. Det er en forudsætning, at opladningen sker for elbilselskabets regning og risiko.

Dette er i bund og grund en kodificering af gældende ret, således som den er fastslået af Skatterådet. Det nye er således blot, at godtgørelsesadgangen tidsbegrænses.

Det skal i den henseende konstateres, at opladningen i de situationer, hvor dette sker for elbilselskabets regning og risiko er helt sammenlignelig med olieselskabernes elforbrug til drift af pumper mm. på tankstationer. Allerede af denne grund finder vi det betænkeligt at tidsbegrænse godtgørelsesadgangen, idet konkurrerende virksomheder afgiftsmæssigt behandles forskelligt.

Vi skal derfor foreslå, at såfremt Skatteministeriet finder et særligt retsgrundlag til sikring af elbilselskabernes afgiftsgodtgørelse ved elektricitet forbrugt på ladestandere nødvendigt, så gøres dette retsgrundlag ikke tidsbegrænset.

Endvidere tager forslaget ikke højde for den nuværende struktur på elmarkedet, idet en opladning for elbilselskabets regning og risiko enten forudsætter, at der opstilles en særskilt hovedmåler, som elbilselskabet er registreret forbruger i forhold til og som leverer strøm til opladningen af elbilen, eller at den private kunde momsregistreres og fakturerer opladningsstrømmen til elbilselskabet.

I begge tilfælde vil opnåelsen af afgiftsgodtgørelse betinge kunstige administrative byrder samt direkte omkostninger som udelukkende er begrundet i elafgiftsstrukturen, og som ikke er proportionale med den opnåede afgiftsgodtgørelse.

Vi skal derfor foreslå, at der i stedet opstilles regler om, at når elbilselskabet kan dokumentere den til opladningen forbrugte elektricitet, og når omkostningerne til elforbruget afholdes af elbilselskabet, kan elbilselskabet få tilbagebetalt afgiften af elektricitet.

Vedrørende opladning af batterier på batteriskiftestationer

Skatteministeriet overvejer, om det er hensigtsmæssigt at udelukke en bestemt form for produktion fra afgiftsgodtgørelse. Der tænkes her på batteriskiftestationer, som med den foreslåede affattelse på et givet tidspunkt i fremtiden vil være afskåret fra afgiftsgodtgørelse på trods af, at der er tale om produktion, hvor virksomhedens batterier oplades på virksomhedens sted. Det vil skabe den noget barokke situation, at elektricitet benyttet til belysning samt transportbånd mv. er godtgørelsesberettiget, medens afgiften af den store mængde elektricitet, der benyttes direkte til fremstilling af virksomhedens produkter, ikke vil blive tilladt afgiftsgodtgørelse.

I den foreslåede affattelse af bestemmelsen i forslagets § 11, stk. 2, fremgår af første led, at der ydes godtgørelse for afgiften af elektricitet til opladning af batterier i registrerede elbiler. Det skal i den henseende nævnes, at der ikke sker opladning af batterier i registrerede elbiler på batteriskiftestationer. På batteriskiftestationer oplades batterierne i et særligt lokale, og når en bil kører ind på rampen på stationen, udskiftes det næsten afladte batteri i bilen med et batteri, som er blevet opladet i det særlige lokale på batteriskiftestationen. Der er derfor – uanset om Skatteministeriet i øvrigt mener, at der er behov for en særlig hjemmel til afgiftsgodtgørelse for elforbrug på ladestanderne - ikke behov for en særlig hjemmel til godtgørelse af afgiften af elektricitet, der benyttes på batteriskiftestationer. En sådan hjemmel er allerede til stede i elafgiftslovens § 11, stk. 1 på samme måde, som bestemmelsen indeholder hjemmel til at autoværksteder kan få tilbagebetalt afgiften af elektricitet, som benyttes til opladning af blyakkumulatorer, som i øvrigt ikke ejes af værkstedet, men af ejeren af motorkøretøjet.

Forholdet til planerne om et intelligent el-net

Hverken de eksisterende eller foreslåede godtgørelsesregler i elafgiftsloven tager højde for de muligheder, som vil ligge i et intelligent el-system. I realiteten vil der ligefrem være tale om en effekt der virker imod fremme af et intelligent el-system.

Den forventede opladede kapacitet i elbiler kan således ud fra et teknisk synspunkt nemt benyttes til at flytte elektricitet fra perioder med høj elproduktion og lavt forbrug til perioder med lav elproduktion og højt forbrug. Imidlertid vil en afskæring af muligheden for afgiftsgodtgørelse – hvilket jo såvel efter nuværende lovgivning som efter lovforslaget er situationen, når opladningen ikke sker for elbilselskabets regning og risiko – medføre dobbeltbeskatning, fordi den elektricitet, som tages fra elbilens batteri til el-nettet beskattes endnu engang, når elektriciteten leveres fra nettet et andet sted.

Dobbeltbeskatningen medfører, at det ikke er rentabelt at benytte elbilens batterier til opbevaring af overskudsstrøm, hvorved en meget stor mulighed for opbevaring af overskudsstrøm mistes.

På den baggrund foreslås en ordning, hvor der kun betales afgift af den strøm, der forbruges i batteriet.

Vores ref. Lise Lotte Lyck

Vedrørende ejerafgifter på biogas- og naturgasdrevne biler

Det foreslås at ændre reglerne for grønne ejerafgifter på biogas- og naturgasdrevne køretøjer. Det er særdeles positivt, at der med lovforslaget tages initiativ til at justere nogle af u hensigtsmæssighederne i beskatningen af biogas- og naturgasbiler, som pålægges højere afgifter end mere forurenende drivmidler.

Forslaget tager imidlertid udgangspunkt i en ligestilling med dieseldrevne køretøjer, på trods af at gasdrevne køretøjer er mindre forurenende end dieselmotorer, og har begrænsede emissioner af skadelige stoffer, som kan sammenlignes med niveauet for benziner (bortset fra CO₂-udledningen, som er væsentligt lavere for gasbiler). Som konsekvens heraf vurderes det, at der fortsat vil være højere grøn ejerafgift på biogas- og naturgasbiler sammenlignet med benziner, og dermed en merbeskatning af gaskøretøjer i forhold til benziner. DONG Energy vil derfor foreslå, at den grønne ejerafgift for gaskøretøjer lægges på niveau med benziner eller herunder.

Vi står naturligvis til rådighed for nærmere drøftelse af vores kommentarer.

Med venlig hilsen
DONG Energy

Lise Lotte Lyck

Act 2007



EFCTC position

Brussels, 19 September 2012

EFCTC Comments to the Danish Draft Law amending the law on electricity tax and various other acts ("journalnummer 11-0296400").

Executive Summary

The European Fluorocarbon Technical Committee (EFCTC), a sector group of the European Chemical Industry Council (CEFIC), wishes to express its views on § 7 of the proposal through which the Danish Act on the taxation of CFCs and certain other industrial greenhouse gases ("The Act") is amended to include two species of very Low Global Warming fluorocarbons (1,3,3,3-Tetrafluoropropene and 2,3,3,3-Tetrafluoropropene).

In our view the proposed amendment, and some of the existing arrangements, are in conflict with the EU general principles of Proportionality and Non-Discrimination. We propose that the Act be amended to exclude any fluorocarbon compound that is not listed in the EU F-Gas Regulation and that has a scientifically demonstrated GWP¹⁰⁰ of 25 or less.

Background

In response to concerns over the potential rapid increase of emissions of hydrofluorocarbons with a high Global Warming Potential ("GWP"), the members of EFCTC are actively engaged in the development and commercialization of fluoro-olefins. These consist a new category of fluorocarbons that have a very low GWP, similar or lower to the GWP of hydrocarbons¹ and that have good intrinsic properties in terms of toxicity, flammability and physico-chemical characteristics, which enables their safe use in wide-spread critical applications. These new molecules can contribute to a dramatic reduction in potential Greenhouse Gas emissions by replacing existing high GWP fluids either as a substance or as a component in blends.

Proportionality

The current Act taxes unlisted hydrofluorocarbons at a default rate equal to the tax on R-134a (1,1,1,2-Tetrafluoroethane, GWP 1430). Consequently, many of the ultra-low GWP fluids currently in development will suffer from a punitive tax which will hinder their introduction. This default tax provision in the Act clearly infringes the general principle in Community law that no measure at national or EU level should be more intrusive than strictly necessary for the achievement of the legitimate policy aim. We therefore propose to include a clause in the Act under which the list of substances and their corresponding tax rates can be amended by a simple ministerial decree upon the submission of independent third party assessment of the GWP of the new substance.

¹ See Table 2-1, 2010 TOC Refrigeration, A/C and Heat Pumps Assessment Report where most Hydrocarbons are reported to have a GWP¹⁰⁰ of "~ 20"

CEFIC



Moreover, Denmark is bound by the provisions of the EU F-Gas Regulation (842/2006) "on certain fluorinated greenhouse gases". Denmark has obtained an exemption pursuant to Art. 9.3 of the F-Gas Regulation, but this exemption only is valid for national measures which have been in force on December 31, 2005 and which fall within the scope of this Regulation, concerning the placing on the market of products and equipment containing, or whose functioning relies upon, fluorinated greenhouse gases.

The definition of fluorinated greenhouse gases is provided for in art 2.1 of the Regulation: "*Fluorinated greenhouse gases* means hydrofluorocarbons (HFCs), perfluorocarbons (PFCs) and sulphur hexafluoride (SF₆) as listed in Annex I and preparations containing those substances (...)"

The rationale for listing the species of the fluorinated greenhouse gases is provided for in pre-amble 4 of the Regulation: "*Most fluorinated greenhouse gases controlled under the Kyoto Protocol and this Regulation have a high global warming potential.*" Clearly, fluorocarbons with a low or negligible GWP are excluded by intention. Consequently, we take the view that the Act should only include those substances that are listed in Annex I of the Regulation.

Finally, we believe that the cost of collection of the tax proposed for the HFOs listed exceeds the benefit of the tax income. The Act would place a disproportionate burden on the economic actors involved.

Non-discrimination

The proposed tax rates for HFO-1234yf (GWP of 4) and HFO-1234ze (GWP of 6) are identical at DDK 1/kg vs. a tax on HFC-134a (GWP 1430) at DDK 130. The tax rate on HFC-134a suggest a tax rate of DDK 0.1 per unit of GWP/kg (or 1 kg CO₂-equivalent), in which case the relative tax burden on HFO-1234yf is 2.5 times higher than on HFC-134a (and on HFO-1234ze a factor 1.3 higher). This clearly is discriminatory.

As noted in the Technical Options Committee report referred to in footnote 1, Hydrofluorocarbons and Hydrofluoro-olefins ("HFOs") perform similar functions as Hydrocarbons such as Propane, (Iso)Butane, Pentanes, and DME. They all have a Global Warming Potential¹, even if they are not identified as "industrial greenhouse gases". By introducing a tax on fluorinated compounds with a GWP equal to or lower than these Hydrocarbons, the Act violates the principle of non-discrimination: it artificially raises the cost of acquisition of one category of substances versus that of a direct substitute. Since the GWP of most Hydrocarbons is not properly assessed, but in general referred to as "~20", we propose to exclude from the scope of the Act any fluorocarbon, or preparation thereof, which has a demonstrated GWP of 25 or less.



Similarly, R-744 (or CO₂) is used in several refrigeration applications and some insulation foam applications. To the extent that the use of CO₂ in these applications is exempt from the Danish tax regime, this again would violate the principle of non-discrimination.

TFA – Trifluoroacetic Acid

The explanatory memorandum refers to the potential formation of TFA as a break-down product. We should like to refer to the 2010 Scientific Assessment Report of the UNEP Scientific Assessment Panel which concludes:

*"Preliminary analyses indicate that global replacement of HFC-134a with HFC-1234yf at today's level of use is not expected to contribute significantly to tropospheric ozone formation or produce harmful levels of the degradation product TFA (trifluoroacetic acid). It is well established that TFA is a ubiquitous component of the environment, but uncertainties remain regarding its natural and anthropogenic sources, long-term fate, and abundances."*²

Campbell Nick J
Chairman EFCTC
nick.campbell@arkema.com

Dr. Marleen Pauwels
Cefic Manager
Fluorinated chemicals
phone: + 32-2-676 7247
e-mail: mpa@cefic.be
<http://www.cefic.org>
<http://www.fluorocarbons.org/>

² EXECUTIVE SUMMARY WMO/UNEP "Scientific Assessment of Ozone Depletion: 2010" page 9 ;
http://ozone.unep.org/Assessment_Panels/SAP/ExecutiveSummary_SAP_2010.pdf



Skatteministeriet
Nikolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Landemærket 10, 5.
Postboks 120
1004 København K

T. 3345 6510
eof@eof.dk
www.eof.dk

Den 17. september 2012

Lov om afgift af elektricitet 11-0296400

Vi skal indledningsvis takke for muligheden for at kommentere på lovforslagene.

Vi kan ikke støtte den i § 11 stk. 1 foreslåede mulighed for tilbagebetaling af elafgiften ved opladning af batterier i elbiler. Det er en urimelig forskelsbehandling mellem de forskellige bilteknologier.

Skulle samme mulighed gælde for de andre bilteknologier vil det svare til at et eller leasingselskab for eksempel i samarbejde med et olieselskab lavede en samlet transportløsning. Kunden betalte herefter et fast månedligt beløb for en bil, et fast antal kilometer og den nødvendige benzin/diesel. På samme måde som for eksempel Better Place i dag sælger/leaser elbilen inklusiv "brændstof". Eneste forskel er at lovforslaget giver Better Place mulighed for at få godtgjort elafgiften hvorimod leasingselskabet ikke kan få godtgjort energiafgiften på for eksempel benzin og diesel.

Lovforslaget vil derfor favorisere en enkelt bilteknologi på bekostning af andre teknologier og leverandører af serviceydelser til persontransport så som biludlejningsfirmaer, leasingselskaber og olieselskaber.

Vi foreslår derfor at forslaget trækkes tilbage eller udvides til at dække alle transportløsninger, bilteknologier og brændstoffer.

Derudover synes der at være et misforhold mellem Skatteministeriets vurdering af hvor mange elbiler der vil komme frem til 2015 og de aktører der i dag leverer elbiler. Senest har Johnny Hansen, administrerende direktør i Better Place, udtalt til Ingeniøren – lørdag den 25. august 2012 – at deres mål er 20.000 elbilkunder indenfor de næste tre år. Det er fire gange så mange elbiler som Skatteministeriet ifølge lovforslaget samlet set forventer i perioden.

Vi har ingen kommentarer til de øvrige lovforslag.

Hvis der er behov for en uddybning af ovenstående kan undertegnede kontaktes ligesom vi gerne deltager i et møde for en nærmere uddybning af vores synspunkter.

Venlig hilsen

Michael Mucke Jensen
Teknik- og miljøchef

Akt 195


ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

18. september 2012

12/06810-6

/sos-dep

Høring over forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love

Erhvervs- og Vækstministeriet har modtaget ovenstående høring fra Skatteministeriet. Erhvervs- og Vækstministeriet har sendt materialet i høring hos Sikkerhedsstyrelsen, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Erhvervsstyrelsen og har på den baggrund følgende bemærkninger.

**ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET**
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER - tidligere CKR) har følgende bemærkninger:

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
evm@evm.dk
www.evm.dk

Administrative konsekvenser

Forslaget indeholder en præcisering og udbredelse af reglerne for godtgørelse af elafgift vedrørende erhvervmæssig opladning af batterier til elbiler. Det betyder i praksis, at virksomhederne skal måle el forbrugt i erhvervmæssig forstand. Denne måling danner grundlag for virksomhedens godtgørelse af elafgift.

TER vurderer, at målingen af elforbruget medfører mindre administrative løbende byrder for virksomhederne, da man vil være nødsaget til at bogføre og opbevare målinger til brug ved virksomhedens selvangivelse.

TER bemærker dog, at det er frivilligt for virksomhederne at søge om godtgørelse. Derudover forventes det, at virksomhederne kun vil søge, hvis de vurderer, at godtgørelsen vil overstige de administrative byrder.

TER bemærker endelig, at ordningen efter oplysning fra Skatteministeriet er udarbejdet efter drøftelser med branchen. TER ser positivt på inddragelse af erhvervslivet i udformningen af lovgivningen, da det kan være med til at mindske de administrative byrder og bidrage til en lettere overholdelse af reguleringen.

Kontaktperson for ovenstående bemærkninger fra TER er:

JanLin@erst.dk

Erhvervs- og Vækstministeriet har ikke yderligere bemærkninger til den fremsendte høring.

Med venlig hilsen



Sanne Olsen



KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
Selskabs- & Koncernbeskatning
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Aarhus C

Telefon 73 23 30 00
Teletax 72 29 30 30
www.kpmg.dk
CVR-nr. 30 70 02 28

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Vores ref. 901904 11600 / 1876880_1

5. september 2012

Rækkevidden af bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft, f.eks. kulafgiftslovens § 8, stk. 7

I forlængelse af høringen af forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love, Skatteministeriets J.nr. 11-0296400, hvor der bl.a. foreslås en justering i energifgiftslovens bestemmelser omkring måling med tilbagevirkende kraft, anmoder vi hermed om Skatteministeriets vurdering af rækkevidden af disse bestemmelser, f.eks. kulafgiftslovens § 8, stk. 7.

Selve bestemmelsen

Bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft er enslydende i alle energifgiftslove og har følgende ordlyd (som eksempel er brugt kulafgiftslovens § 8, stk. 7):

"Told- og Skatteforvaltningen kan efter anmodning fra virksomheder, der foretager måling med henblik på opgørelse af den tilbagebetalingsberettigede andel af varer, kulde og varme, tillade, at de målte data finder anvendelse på afgiftsperioder op til 3 år for den afgiftsperiode, hvori der først foretages korrekt måling. Der kan ikke gives tilladelse til regulering af tidligere afgiftsperioder efter 1. pkt., medmindre der foreligger månedsvis registrerede målerdata for en periode af mindst 12 måneders varighed. Det er endvidere en forudsætning for regulering, at virksomhedens produktions- og afgiftsmæssige forhold er uændrede. Reguleringsbeløb under 10.000 kr. udbetales ikke, og ved udbetaling af reguleringsbeløb over 10.000 kr. foretages der et fradrag på 10.000 kr. Ved anmodning om reguleringsbeløb på mere end 200.000 kr. skal anmodningen være attesteret af en revisor."

Indførelse af bestemmelsen

Bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft blev indført ved lov nr. 462 af 9 juni 2004 med virkning fra 1. juli 2004.

Det overordnede sigte med bestemmelserne var, at disse skulle gælde i de tilfælde, hvor der enten ikke har været installeret målere i tilstrækkeligt omfang, eller at de installerede målere enten ikke har været monteret korrekt, eller at de ikke har virket, og hvor de målermæssige krav efterfølgende bliver opfyldt fuldt ud.

I forbindelse med indførelsen af bestemmelserne bliver der i bemærkningerne til lovforslaget givet et eksempel på, hvormå de nye bestemmelser kan finde anvendelse. I eksemplet bliver der taget udgangspunkt i en virksomhed, der har et oliefyret anlæg, som forsyner virksomheden med varme til såvel proces som rumopvarmning.

SKATs praksis

SKATs praksis i forhold til bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft har været og er yderst restriktiv, og som hovedregel bliver anmodning om tilladelse til måling med tilbagevirkende kraft kun accepteret i de tilfælde, hvor virksomhederne tidligere har anvendt standardmetoderne til opgørelse af den ikke-godtgørelsesberettigede andel af varer, kulde og varme.

Senest har vi også oplevet, at SKAT er af den holdning, at bestemmelserne ikke kan finde anvendelse for de virksomheder, som er registreret efter den pågældende energiafgiftslov, og som derfor modtager brændslet/energien uden afgifter for derefter at afregne den del af afgiftsbelastningen, hvoraf der ikke kan opnås afgiftsgodtgørelse, f.eks., afgiften af energi til rumopvarmning og opvarmning af varmt vand.

Det er vores opfattelse, at SKATs praksis er for restriktiv i forhold til den bagvedliggende hensigt med bestemmelserne.

Vores opfattelse af rækkevidden

Det er vores opfattelse, at bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft finder anvendelse i alle tilfælde, hvor der ikke tidligere har været eller ikke i nødvendigt omfang har været installeret målere, der kan anvendes til at opgøre en korrekt fordeling af den anvendte energi mellem godtgørelsesberettigede formål og ikke-godtgørelsesberettigede formål, herunder også fordeling af energi mellem forskellige slags godtgørelsesberettigede anvendelser.

Egen producent af energi ctr. købe energien

Vi har oplevet, at SKATs praksis på området reelt set fører til, at virksomhedernes retsstilling og mulighed for at anvende bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft er forskellig, afhængig af om virksomhederne 1) køber energien afgiftsbelagt, 2) køber brændslet afgiftsbelagt og derefter producerer energien selv, og 3) køber brændslet uden afgifter og derefter producerer energien selv.

Tilfælde 1 og 2

I de to førstnævnte tilfælde skal virksomhederne opgøre og angive en afgiftsgodtgørelse af den energi, der er forbrugt til godtgørelsesberettigede formål.

I disse tilfælde er det vores oplevelse, at SKAT accepterer anmodning om tilladelse til måling med tilbagevirkende kraft, idet afgiftsgodtgørelsen skal opgøres efter reglerne i den samme paragraf, som bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft fremgår.

Det skal bemærkes, at vi er enige i denne praksis.



Tilfælde 3

I det sidstnævnte tilfælde skal virksomhederne opgøre og angive et afgiftstilsvar af den energi, der er forbrugt til ikke-godtgørelsesberettigede formål samt en procesafgift, idet virksomhederne er registreret efter den pågældende afgiftslov.

I disse tilfælde er det vores oplevelse, at SKAT ikke accepterer anmodning om tilladelse til måling med tilbagevirkende kraft. SKATs argument er, at der jo ikke skal opgøres en afgiftsgodtgørelse men i stedet et afgiftstilsvar, og dette skal ske efter en anden paragraf end den, hvoraf bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft fremgår. Derfor finder bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft ikke anvendelse.

Denne fortolkning og praksis er vi ikke enige i, idet den de facto fører til en forskelsbehandling af virksomhederne, afhængig af hvordan de enkelte virksomheder har indrettet deres energiforsyning, hvilket ikke kan have været den politiske intention med indførelsen af bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft.

Hertil skal det bemærkes, at bestemmelserne omkring opgørelse af den afgiftspligtige mængde, hvoraf der skal beregnes afgift efter energiafgiftslovene, henviser til den enkelte energiafgiftslovs bestemmelse omkring afgiftsgodtgørelse, sådan at en registreret virksomhed opnår fradrag for godtgørelsesberettiget forbrug ved opgørelsen af den afgiftspligtige mængde.

Det er derfor vores opfattelse, at bestemmelsen omkring måling med tilbagevirkende kraft, qua denne henvisning, også finder anvendelse for registrerede virksomheder, der skal opgøre et afgiftstilsvar, sådan at disse virksomheder også har mulighed for at etablere korrekt måling af f.eks. rumopvarmning og derefter opnå regulering i afgiftstilsvaret i op til tre år tilbage i tiden.

Andre tilfælde

Det er også vores opfattelse, at bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft ligeledes finder anvendelse, når energiforbrug skal fordeles mellem forskellige slags godtgørelsesberettigede anvendelser, f.eks. mellem el til almindeligt procesformål og el til elproduktion, samt at bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft finder anvendelse på samtlige brændsler/energityper, der er omfattet af den enkelte energiafgiftslov, upåagtet om det pågældende brændsel/energitype er omfattet af energiafgiftsloven før eller efter indførelsen af bestemmelserne omkring måling med tilbagevirkende kraft.

SKAT er i forhold til ovennævnte af en anden holdning.

Bemærkning til lovforslag i høring

I forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love, Skatteministeriets J.nr. 11-0296400, foreslås det, at der tilføjes en ekstra forudsætning for regulering i forbindelse med tilladelse til måling med tilbagevirkende kraft:

"Det er yderligere en forudsætning for regulering, at det tilbagebetalingsberettigede beløb for den periode, som anmodningen vedrører, skal udgøre mindst 75 % af afgiften, som virksomheden har fået tilbagebetalt i perioden."



Skatteministeriet
Rækkevidden af bestemmelsen omkring måling med
tilbagevirkende kraft, f.eks. kidafgiftslovens § 8, stk. 7
5. september 2012

Af forslaget fremgår det, at der er tale om en objektiv regel.

Det er vores opfattelse, at den foreslåede regel ikke er hensigtsmæssig, idet den i de tilfælde, hvor virksomhederne ikke tidligere har opnået nogen godtgørelse, dvs. 0 kr. i godtgørelse, kan fortolkes sådan, at så er virksomhederne ikke berettiget til nogen regulering. Dette kan ikke være hensigten med reglen.

Vi forstår hensigten sådan, at det skal sikres, at der er et reelt behov for regulering, samt at virksomhederne ikke opnår mere i godtgørelse, end de ville være berettiget til, såfremt der fra starten var installeret de nødvendige målere. Dette hensyn burde også kunne nås ved at sætte grænsen for regulering op fra 10.000 kr. til f.eks. 25.000 kr.

Såfremt der er opfølgende spørgsmål til ovenstående, er I velkomne til at kontakte undertegnede på telefon 73 23 47 80 eller e-mail: bettinamikkelsen@kpmg.dk.

Med venlig hilsen

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Bettina Mikkelsen
Senior VAT Manager