



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringskema samt de modtagne hørings svar vedrørende Forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov nr. 529 af 17. juni 2008 om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer¹⁾ (Godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling, dagsbeviser for varebiler samt teknisk justering af energiafgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra egen cementproduktion)

Holger K. Nielsen

/Lene Skov Henningsen

Høringskema indeholdende høringsvar og kommentarer hertil vedrørende udkast til forslag til lov 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) .

Organisation	Bemærkninger i høringsvar	Kommentar til bemærkninger
3F	3F kan støtte forslaget.	
affald danmark	<p>Bifalder ændringerne i kulafgiftsloven om anvendelse af røggasmetoden ved affaldsforbrænding.</p> <p>affald danmark nævner, at de største og langt de fleste affaldsforbrændingsanlæg bliver omfattet af CO2 kvotesektoren fra 1. januar 2013, mens røggasmetoden kun kan anvendes af affaldsforbrændingsanlæg udenfor CO2 kvotesektoren. Dette bør efter affald danmark vurdering tilskynde til en justering af tillægsafgiften og CO2 afgiften for de CO2-kvoteomfattede anlæg.</p>	<p>Skatteministeriet er i dialog med affald danmark og Renosam om det nærmere indhold af en sådan eventuel justering.</p>
Advokatrådet	<p>Advokatrådet bemærker, at der i forslagens § 11, stk. 3, er anført, at virksomheder, der er berettigede til tilbagebetaling af energiafgift, skal søge told- og skatteforvaltningen herom senest 3 måneder efter lovens ikrafttræden.</p> <p>Advokatrådet mener, at det er en forholdsvis kort frist for virksomhederne, og foreslår, at virksomhederne får en frist på 6 måneder svarende til den almindelige reaktionsfrist i Skatteforvaltningsloven for fremsættelse af tilbagebetalingskrav vedrørende afgifter.</p>	<p>Lovforslaget vil blive tilrettet, så virksomhederne får en frist på 6 måneder efter lovens ikrafttræden til at søge told- og skatteforvaltningen om tilbagebetaling af energiafgift vedrørende komfortkøling.</p>
Better Place Danmark	Better Place Danmark støt-	Ved at følge samme tidsbe-

	<p>ter overordnet lovforslaget, men bemærker at forslaget tidsbegrænsning kan skabe usikkerhed for slutkunden. Better Place fremhæver i den forbindelse, at der er en afgørende forskel på en tidsbegrænsning i registreringsafgiften, der vedrører en engangsudgift og tidsbegrænsningen i elafgiften, der vedrører omkostningen ved at anvende bilen.</p> <p>Better Place støtter, at der skal ske måling af den el, der er forbrugt til opladning af batterier, men støtter ikke, at måleren skal sidde i ladestanderen.</p> <p>Endelig finder Better Place det positivt, at Skatteministeriet har tilkendegivet, at udviklingen på området følges med henblik på at sikre ensartede afgiftsregler.</p>	<p>grænsning som fritagelsen for motorafgifter for elbiler sikres symmetri i afgiftslempelserne for elbiler.</p> <p>Udover den nævnte symmetri i afgiftslempelserne, skal tidsbegrænsningen også sikre, at lovgivningen kan følge den teknologiske udvikling på området.</p> <p>Hvis måleren sidder andre steder end i ladestanderen, er der ved mange placeringer af ladestander mulighed for at trække el til andre formål end erhvervsmæssig opladning af batterier. Af kontrolmæssige årsager skal måleren derfor være placeret i ladestanderen.</p>
Danmarks Rederiforening	Danmarks Rederiforening har ingen bemærkninger.	
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	Dansk Arbejdsgiverforening har ingen bemærkninger.	
Dansk Elbil Alliance	<p>Dansk Elbil Alliance mener, at det bør præciseres i forslaget, at elafgiftslovens bestemmelse om fradragsret i samme omfang, som der er fradragsret for købsmoms fraviges.</p> <p>Forslaget tager ikke højde for, at elbilen anvendes som lager for el, således el leveres tilbage til nettet. Der bør allerede nu introduceres en løsning, således at kun</p>	<p>Forslaget er præciseret, så det klart fremgår, at elbilvirksomhederne i dette særlige tilfælde ikke skal opfylde betingelserne i elafgiftsloven om fradragsret i samme omfang, som der er fradragsret for købsmomsen.</p> <p>Der sker i dag ikke lagring af el i elbilers batterier, som kan leveres tilbage til det kollektive elnet. Mulighederne for at undgå dobbeltbeskatning af el, der lagres i elbilbatterier og leveres tilbage til det kollekti-</p>

	<p>egentligt slutforbrug beskattes.</p> <p>Der opfordres til, at ”registrerede elbiler” udvides til ”registrerede eldrevne biler, som kan tilsluttes elnettet”.</p>	<p>ve net, vil blive overvejet.</p> <p>Målgruppen for forslaget er alene registrerede elbiler.</p>
Dansk Erhverv	Dansk Erhverv har ingen kommentarer	
Dansk Fjernvarme	Dansk Fjernvarme har ingen bemærkninger.	
Dansk Told & Skatteforbund Skatte- og Afgiftsudvalget	<p>Dansk Told & Skatteforbund foreslår en præcisering af forslaget § 11, stk. 2, således at det klart fremgår, at det er afgiften af den af virksomheden forbrugte afgiftspligtige elektricitet til opladning af batterier til registrerede elbiler, der tilbagebetales.</p> <p>Dansk Told & Skatteforbund mener, at elementet om komfortkøling giver anledning til omgåelse, og foreslår, at der stilles krav om dokumentation.</p>	<p>Det er præciseret i forslaget, at det er afgiften, der tilbagebetales.</p> <p>Det er præciseret i forslaget, at der kan stilles krav om dokumentation for, at anlægget alene anvendes i fire kalendermåneder i løbet af kalenderåret.</p>
Danske Revisorer, FSR	<p>FSR foreslår en præcisering af kravet om, at virksomheden maksimalt må anvende komfortkøling i 4 måneder om året. Der bør i den forbindelse tages stilling til, om de fire måneder beregnes pr. påbegyndt måned eller blot som 120 dage pr. år, om de 4 måneder er begrænset til en bestemt periode på året eller om det skal være en sammenhængende periode.</p> <p>Endelig er der spørgsmålet om, hvordan virksomhederne dokumenter, at de maksimalt anvender komfortkøling i 4 måneder.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Told & Skatteforbund.</p> <p>Det er præciseret i forslaget, at der ikke stilles krav om, at de fire kalendermåneder skal være en sammenhængende periode eller bestemte kalendermåneder.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Told & Skatteforbund.</p>

	<p>FSR foreslår videre en udvidelse af reglerne for virksomheder, som opgør afgiften ud fra anlæggets installerede effekt.</p> <p>FSR mener, at lovbemærkningen kan give indtryk af, at forslaget alene retter sig mod virksomheder, hvor det af tekniske årsager ikke er muligt at måle forbruget.</p> <p>FSR ønsker, at den nye regel for måling med tilbagevirkende kraft skrives klare og mere enkelt.</p> <p>FSR mener, at virksomheder, der skønner godtgørelsen for højt efter kontrolbesøg fra SKAT, vil kunne opnå godtgørelse efter standardregler.</p> <p>FSR ønsker oplyst, at 75 pct. grænsen skal opgøres separat for elektricitet og gas m.v.</p>	<p>FSRs forslag ligger udenfor forslaget formål, idet formålet med forslaget alene er en præcisering af reglerne om betaling af afgift efter en standardsats pr. m2 lokale.</p> <p>Det er præciseret i forslaget, at reglerne også kan anvendes i andre tilfælde end, hvor det af tekniske årsager ikke er muligt at måle forbruget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Landbrug & Fødevarer og til lovforslagets bilag 1 med regneeksempler.</p> <p>Formålet med forslaget er at indføre en objektiv bestemmelse for godtgørelse af afgift for adgangen til at anvende bestemmelsen om måling i en 12-måneders periode og lade denne måling få virkning 3 år tilbage i tid.</p> <p>Forslaget ændrer ikke på bestemmelserne for at anvende standardregler.</p> <p>Der henvises i øvrigt til kommentaren til høringssvaret fra KPMG.</p> <p>Indførelsen af en objektiv grænse for at kunne efterregulere energiafgifter op til 3 år tilbage gælder for såvel afgift af elektricitet, gas, kul og mineralolieprodukter.</p> <p>Efterregulering af de enkelte energiafgifter kan ske separat for hver energienhed, el, gas, kul og olie.</p>
DI Dansk Industri	DI støtter overordnet lovforslaget og mener, at præciseringerne og justeringer-	

	<p>ne i lovforslaget er med til at afklare en række problemområder i forhold til den nuværende lovgivning.</p> <p>DI finder, at forudsætningen for regulering af tidligere afgiftsperioder indeholder en uhensigtsmæssighed. DI finder, at i mange tilfælde og især hos større virksomheder vil adgangen til regulering blive betydeligt begrænset.</p> <p>Om elementet vedrørende komfortkøling mener DI, at der mangler en begrundelse for at reglen skal gælde for et bestemt antal måneder.</p> <p>Videre er det DI's opfattelse, at lempelsen burde være indført allerede pr. 1. januar 2010, i stedet for at have virkning fra 1. januar 2010.</p> <p>DI savner detaljerede oplysninger om følgen af en kontrol, der viser, at der er brugt en dags for meget komfortkøling.</p>	<p>Formålet med forslaget er at indføre en objektiv bestemmelse for godtgørelse af afgift. Forslaget vil indebære en begrænsning i at anvende bestemmelsen, men kun i de tilfælde, hvor der er en forholdsvis stor forskel mellem det afgiftsbeløb, som virksomheden faktisk har fået godtgjort, og det beregnede afgiftsbeløb, der baserer sig på virksomhedens målinger i en 12 måneders periode.</p> <p>Med forslaget vil en række virksomheder, der alene anvender komfortkøling i sommerperioden, kunne slippe for at betale afgift i 12 måneder. Da aircondition i særlig grad anvendes i sommermånederne, er det opfattelsen, at forslaget vil lempe afgiften for de virksomheder, der er målgruppen for forslaget.</p> <p>Problemstillingen var ikke forudset ved indførelse af regler om afgift af komfortkøling.</p> <p>Der er ikke fastsat særlige kontrolregler om komfortkøling. De er de almindelige regler, der anvendes. Det er præciseret i forslaget, at der kan stilles krav om dokumentation for, at anlægget kun er brugt i fire kalendermåneder i løbet af kalenderåret.</p>
--	--	--

	<p>DI mener ikke der er behov for præcisering af retstilstanden vedrørende elbiler og mener, at den gældende retstilstand, der følger af elafgiftsloven og Skatterådets afgørelse, er tilstrækkelig.</p> <p>En præcisering af reglen om elbiler bør ske i elafgiftslovens § 11, stk. 1 og ikke i lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse, når der er tale om en præcisering af forbrugskriteriet.</p> <p>DI mener ikke, at loven skal være så detaljeret, at det fremgår af loven, at måleren skal sidde i ladestanderen.</p> <p>DI mener, at eneste nye i forslaget om elbiler er, at godtgørelsesadgangen tidsbegrænses.</p> <p>DI mener ikke, at forslaget passer til den nuværende struktur på elmarkedet, idet forudsætningen er, at elbilvirksomheden leverer elektriciteten, eller at den private kunde momsregistreres og fakturerer strøm til opladning af batterier til elbilvirksomheden.</p>	<p>Den eksisterende elafgift på el anvendt til erhvervsmæssig opladning af batterier ændres, således at godtgørelsen ydes til alle aktører med erhvervsmæssig opladning af batterier. Derved sker der en afgiftsmæssig ligestilling af de kendte forretningsmodeller for erhvervsmæssig opladning af batterier til registrerede elbiler.</p> <p>Bestemmelsen er indsat i lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse, idet der er tale om en overgangsregel. Ændringen gælder alene for elbiler. Der er ikke tale om en generel præcisering af reglerne om forbrugskriteriet.</p> <p>Med hensyn til målerens placering i ladestanderen henvises til kommentaren til høringssvaret fra Better Place.</p> <p>Ændringen medfører, at alle aktører indenfor elbilbranchen stilles ens, idet den gældende retstilstand alene giver godtgørelsesadgang til en bestemt aktør.</p> <p>Med forslaget bliver leverancer af elbilkørsel lempet for elafgift, således at der alene betales procesafgift af el forbrugt i ladestander og på batteriskiftestationer.</p> <p>Forslaget indebærer en afgifts-</p>
--	---	--

	<p>DI mener, at forslaget om godtgørelse af elafgift giver administrative byrder, og foreslår, at der 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.</p> <p>DI mener ikke, at forslaget skal omfatte batteriskiftestationer, og henviser til at det må følge af gældende ret, at batteriskiftestationer kan få afgiftsgodtgørelse. DONG fremhæver, at batteriet ikke sidder i elbilen under opladning.</p> <p>Forslaget om elbiler tager ikke højde for planerne om et intelligent elnet.</p> <p>DI foreslår, at den grønne ejerafgift for gaskøretøjer lægges på niveau med benzinerbiler eller herunder.</p>	<p>lempelse for elbilselskaber m.v. Der vil være en beskeden meradministration forbundet med lempelsen. Forslaget indebærer, at elbilvirksomheden skal måle den elektricitet, hvoraf afgiften godtgøres, og søge om godtgørelse af elafgift.</p> <p>For at kunne følge den teknologiske udvikling på området, er også batteriskiftestationer omfattet af forslaget. Der er med forslaget ikke tilsigtet nogen forskel på, om batteriet sidder i bilen under den erhvervsmæssige opladning, eller om opladningen sker, mens batteriet er taget ud.</p> <p>Elementet om elbiler er netop gjort tidsbegrænset for, at lovgivningen kan følge den teknologiske udvikling på området.</p> <p>Formålet med ændringsforslaget er at få indpasset natur- og biogasdrevne biler i brændstofforbrugsafgiftsloven, hvor der forligger oplysninger om udledningen af CO₂. Indpassningen sker ved at omregne den natur- og biogasdrevne bils udledning af CO₂ til det brændstofforbrug, som en dieseldrevet bil med samme CO₂-udledning har.</p> <p>Der er i fastsættelsen af afgiften i brændstofforbrugsafgiftsloven taget højde for, at der givet energiindholdet udledes mindre CO₂ ved forbrænding af natur- og biogas end ved forbrænding af diesel.</p>
--	--	---

		Omregningen til diesel er valgt, fordi energiafgiften af naturgas er den samme som for diesel.
DONG Energy	<p>DONG Energy mener ikke, der er behov for præcisering af retstilstanden vedrørende elbiler og mener, at den gældende retstilstand, der følger af elafgiftsloven og Skatterådets afgørelse, er tilstrækkelig.</p> <p>En præcisering af reglen om elbiler bør ske i elafgiftslovens § 11, stk. 1 og ikke i lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse, når der er tale om en præcisering af forbrugskriteriet.</p> <p>DONG mener, at eneste nye i forslaget om elbiler er, at godtgørelsesadgangen tidsbegrænses.</p> <p>DONG mener ikke, at forslaget passer til den nuværende struktur på elmarkedet, idet forudsætningen er, at elbilvirksomheden leverer elektriciteten, eller at den private kunde momsregistreres og fakturerer strøm til opladning af batterier til elbilvirksomheden.</p> <p>DONG mener, at forslaget om godtgørelse af elafgift giver administrative byrder, og foreslår, at der 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.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p> <p>Ændringen indebærer en lempelse og medfører, at alle aktører indenfor elbilbranchen stilles ens.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p>

	<p>DONG mener ikke, at forslaget skal omfatte batteriskiftestationer, og henviser til at det må følge af gældende ret, at batteriskiftestationer kan få afgiftsgodtgørelse. DONG fremhæver, at batteriet ikke sidder i elbilen under opladning.</p> <p>Forslaget om elbiler tager ikke højde for planerne om et intelligent elnet.</p> <p>DONG foreslår, at den grønne ejerafgift for gaskøretøjer lægges på niveau med benzinbiler eller herunder.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p>
<p>EFCTC European Fluorocarbon Technical Committee</p>	<p>EFCTC mener, at den foreslåede ændring, og nogle af de eksisterende ordninger, er i konflikt med EU almindelige principper om proportionalitet og ikke-diskrimination.</p> <p>EFCTC foreslår, at loven ændres for at udelukke enhver fluorcarbon forbindelse, som ikke er opført i EU F-gas forordningen, og som har en videnskabeligt bevist GWP100 på 25 eller derunder.</p> <p>EFCTC foreslår, at der indføres en bestemmelse i loven, hvorefter listen over stoffer og deres tilsvarende skattesatser kan ændres ved ministerielt dekret.</p> <p>Den relative skattebyrde på HFO-1234yf er 2,5 gange</p>	<p>Fastsættelse af skatter og afgifter er indenfor en medlemsstats kompetence. Ændringen er fastsat på et sagligt grundlag.</p> <p>HFC gasser i den nævnte forordning defineres som organiske forbindelser, der indeholder kulstof, brint og fluor, og hvor molekylet højst indeholder 6 kulstofatomer. HFO'erne opfylder denne definition. Der er endvidere ingen videnskabelig begrundelse for at sætte en grænseværdi på 25. Det foretrækkes derfor, at loven omfatter alle HFC-gasser.</p> <p>I Danmark skal alle skatter og afgifter fastsættes ved lov. Det er i overensstemmelse med den danske grundlov.</p> <p>EFCTC har taget udgangspunkt det gamle afgiftsniveau</p>

	<p>højere end på HFC-134a med en afgiftssats på 130 kr./kg (og på HFO-1234ze en faktor 1,3 højere). Dette klart er diskriminerende.</p>	<p>for HFC134a.</p> <p>Afgiften på HFC 134a er på 215 kr./ kg. Både GWP-værdien for R134A (tidligere 1300) og afgifts niveauet er ændret, således at der fortsat er overensstemmelse mellem afgiftssatserne.</p>
<p>eof energi- og olieforum</p>	<p>eof energi- og olieforum kan ikke støtte forslaget om godtgørelse af afgift af el forbrugt til erhvervmæssig opladning af batterier, idet der er tale om en urimelig forskelsbehandling mellem de forskellige bilteknologier. Det er eofs opfattelse, at forslaget favoriserer en enkelt bilteknologi på bekostning af andre teknologier og leverandører af serviceydelser til persontransport så som biludlejningsfirmaer, leasingselskaber og olieselskaber. Eof foreslår, at forslaget trækkes tilbage, eller udvides til at dække alle transportløsninger, bilteknologier og brændstoffer.</p>	<p>Det ligger udenfor lovforslagets formål at lempe al transport for energiafgifter.</p> <p>Forslaget forventes at understøtte Danmarks forpligtelse vedrørende udbygning af vedvarende energi, og er således et led i en grøn omstilling.</p>
<p>Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER)</p>	<p>Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER – tidligere CKR) vurderer, at forslagets element om en præcisering af udbredelse af reglerne for godtgørelse af elafgift vedrørende erhvervmæssig opladning af batterier til elbiler i praksis medfører, at virksomhederne skal måle el forbrugt i erhvervmæssig forstand. Denne måling danner grundlag for virksomhedernes godtgørelse af elafgift.</p> <p>TER vurderer, at målingen af elforbruget medfører mindre administrative lø-</p>	<p>TERs bemærkninger er indarbejdet i lovforslaget.</p>

	<p>bende byrder for virksomhederne, da man vil være nødsaget til at bogføre og opbevare målinger til brug ved virksomhedens selvangivelse. Det bemærkes 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. Endelig bemærkes det, 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.</p>	
KPMG	<p>KPMG finder, at forslaget om en objektiv regel vedrørende måling med tilbagevirkende kraft er ikke 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. KPMG forstår hensigten med forslaget 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.</p>	<p>Skatteministeriet henviser til bilag 1 i lovforslaget, hvori det er anført, at den foreslåede objektive bestemmelse ikke ændrer ved, at virksomheder, der har fået for lidt i afgiftsgodtgørelse, har mulighed for at blive omfattet af bestemmelsen. Dette omfatter også en virksomhed, som slet ikke har modtaget nogen godtgørelse.</p> <p>Det er Skatteministeriets opfattelse, at en forhøjelse af grænsen for regulering til fx 25.000 kr. kan ramme mindre virksomheder uforholdsmæssigt hårdt.</p> <p>Den nugældende bestemmelse</p>

	<p>Anmoder om, at det i forbindelse med lovforslaget overvejes at medtage en justering af bestemmelsen i gasafgiftslovens § 10, stk. 8. Problemstillingen fremgår af den situation, hvor en virksomhed fremstiller varme i to kedler i en kedelcentral på basis af henholdsvis afgiftspligtig naturgas og afgiftsfritaget brændsel i form af fedt. Varme fra kedlerne anvendes i en produktionsproces i virksomheden og som fjernvarmeleverancer. Overskudsvarme fra produktionen leveres også som fjernvarme. Virksomheden kan på grundlag af den nuværende måleropsætning ikke dokumentere den faktiske andel af varmforsyningen til fjernvarmeværket, der er produceret på grundlag af afgiftsfritaget fedt. KPMG mener, at gasafgiftslovens § 10, stk. 8, efter sit formål omfatter denne type situationer, men foreslår – for at undgå usikkerhed om fortolkning – nogle tilpasninger af bestemmelsen.</p>	<p>i gasafgiftsloven § 10, stk. 8, er en undtagelse, som giver mulighed for regulering af afgiftsgodtgørelse i den situation, hvor en virksomhed ikke har foretaget energimålinger, hvorved den har betalt enten for meget (kvadratmeterafgift) eller for lidt i afgift i forhold til en målerbaseret afgiftsopgørelse. For en sådan virksomhed kan det tillades, at den anvender relevante målte data for en periode på mindst 12 måneder på afgiftsperioder op til 3 år før den afgiftsperiode, hvori der først foretages måling. Det er bl.a. en betingelse, at virksomhedens produktions- og afgiftsmæssige forhold er uændrede. Dermed er der foretaget et afbalanceret hensyn til, at der kan være situationer, hvor det vil være rimeligt, at efterfølgende energimålinger kan finde anvendelse ved afgiftsgodtgørelse for fortiden. Der ses ikke at være grundlag for at ændre rækkevidden af den omhandlede undtagelse i gasafgiftsloven § 10, stk. 8, som foreslået ændret med forslagens § 2, nr. 3.</p>
<p>Landbrug & Fødevarer</p>	<p>Landbrug & Fødevarer støtter forslaget om lempelse vedrørende komfortkøling, men finder, at reglen om, at køling i et rum anses som komfortkøling, hvis kølingen sker både af hensyn til ansatte og kunder og af hensyn til proces, bør ændres, således at der er tale om proceskøling i sådanne tilfælde.</p> <p>Landbrug & Fødevarer kan støtte indførelsen af en ob-</p>	<p>I fx supermarkeder, hvor kølingen af rum sker både af hensyn til ansatte og kunder, er der tale om komfortkøling. Det er en af de grundlæggende forudsætninger i afgiften, og det er ikke hensigten med forslaget, at der skal ændres på det. Formålet med forslaget er alene at lempe afgiften for anlæg, der udelukkende producerer komfortkøling i sommermånederne.</p> <p>Skatteministeriet henviser til bilag 1 i lovforslaget, hvor der</p>

	<p>ektiv regel, men finder behov for en uddybning af, hvordan betingelsen om, at den godtgørelsesberettigede afgift skal udgøre mindst 75 pct., skal forstås.</p> <p>Hvis forslaget medfører en markant forringelse af mulighederne for godtgørelse af afgift, finder Landbrug & Fødevarer forslaget uheldig og unødvendig.</p> <p>Landbrug & Fødevarer forstår det således, at den nye bestemmelse i lovforslagets § 5 vedrører både virksomheder, der leverer varme til et kollektivt net (fjernvarme), og virksomheder, der forbruger al den producerede varme internt. Landbrug & Fødevarer ønsker at få bekræftet, at denne tolkning er korrekt.</p> <p>Landbrug & Fødevarer er positive overfor ændringen i brændstofforbrugsafgiften, men finder ikke at ændringen i sig selv er nok. Der opfordres til en provenuneutral omlægning af bilafgifterne.</p>	<p>er foretaget to regneeksempler på, hvordan afgiftsopgørelsen skal finde sted.</p> <p>Formålet med forslaget er at indføre en objektiv bestemmelse for godtgørelse af afgift. Forslaget vil indebære en begrænsning i at anvende bestemmelsen, men kun i de tilfælde, hvor der er en forholdsvis stor forskel mellem det afgiftsbeløb, som virksomheden faktisk har fået godtgjort, og det beregnede afgiftsbeløb, der baserer sig på virksomhedens målinger i en 12 måneders periode.</p> <p>Forslagets § 5 indebærer en fortsættelse af en gældende lempelse i afgiften på el efter CO2-afgiftsloven, når der er tale om el anvendt direkte til varme til tunge processer i virksomheden. Som noget nyt præciseres det, at visse betingelser skal være opfyldt. Det vil blive tydeliggjort i forslaget, at det ikke vil være en betingelse, at virksomheden skal levere varme til et kollektivt net (fjernvarme).</p>
<p>Naturgas Fyn</p>	<p>Naturgas Fyn er positiv overfor forslaget om, at natur- og biogasdrevne biler herefter ikke længere skal betale grøn ejerafgift, der er fire gange så høj som for</p>	<p>Forslaget om fastsættelse af de natur- og biogasdrevne bilers brændstofforbrug tager højde for, at der ved forbrænding af natur- og biogas udledes mindre CO₂ givet energiindholdet end ved forbrænding af f.eks.</p>

	<p>benzin og dieslbiler.</p> <p>Det forekommer uforståeligt, at biler, der anvender naturgas og biogas som drivmiddel, skal pålægges afgifter, der for så vidt angår registreringsafgiften er højere end for tilsvarende biler på benzin og diesel, og også for den grønne ejerafgift er højere end for benzinbiler.</p> <p>Naturgas Fyn opfordrer derfor til at det overvejes at gå videre end angivet i lovforslaget f.eks. ved at nedsætte registrerings- og grøn ejerafgift for gasbiler svarende til den lavere CO₂-udledning for brændslet (i størrelsesorden 30 pct. ift. benzin).</p>	<p>diesel eller benzin. Dette følger af, at omregningen sker direkte fra den natur- og biogasdrevne bils CO₂ udledning og ikke fra dens energieffektivitet.</p> <p>Henset til indpasning af biogas i godstransporten, har Folketinget som en del af opfølgningen på Energiaftale 2012 fra marts 2012 vedtaget at give tilskud til biogas til transport. Tilskuddet kan dog først gennemføres, når der forligger godkendelse efter EU's statsstøtteregele.</p>
SRF Skattefaglig Forening	SRF Skattefaglig Forening har ingen bemærkninger.	
Ældre Sagen	Ældre Sagen har ingen bemærkninger.	