



## Økonomiministeriet

30. januar 2025

---

### Samlenotat

Forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (ETD)

*KOM(2021) 0563*

Materialet er udarbejdet af Økonomiministeriet og Skatteministeriet

2



## Forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (ETD)

KOM(2021) 0563

### 1. Resume

Kommissionen fremsatte den 14. juli 2021 forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (ETD).

ETD har til formål at sikre et velfungerende indre marked og gøre det muligt for EU-landene at anvende energiafgifter som middel til at fremme politiske målsætninger, fx på klima- og miljøområdet. Det gældende ETD fastsætter minimumssatser for afgifter på kul, gas, elektricitet og mineralolier i EU samt obligatoriske afgiftsfritagelser for bl.a. energiprodukter til luft- og søfart og visse frivillige afgiftsfritagelser.

Kommissionen har vurderet, at der er behov for en revision af direktivet, bl.a. fordi minimumssatserne ikke er blevet indekseret ift. prisudviklingen og dermed er blevet udhulet over tid. Kommissionens forslag lægger bl.a. op til, at energiprodukter fremover skal reguleres pba. energiindhold (kr./GJ) frem for metriske enheder (kr./liter, kr./ton) samt indfører en automatisk indeksering af minimumssatserne.

I november 2024 blev der fremsat et kompromisforslag, som fastholder Kommissionens forslag om at ændre afgiftsstrukturen fra metriske enheder til energienheder og indføre en automatisk indeksering af minimumssatserne, men som dog er mindre ambitiøs end det oprindelige forslag fra Kommissionen, fx ved at de gældende obligatoriske afgiftsfritagelser for brændstof til sø- og luftfart videreføres.

Forslaget forventes at have visse statsfinansielle, erhvervsøkonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere EU's klimamål for 2030 om at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger med mindst 55 pct. i forhold til 1990-niveauet, samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet senest i 2050.

Regeringen arbejder derfor for en ambitiøs revision af energibeskatningsdirektivet, der bidrager til at nå EU's energi-, klima- og miljømål på linje med danske grønne prioriteter og som overordnet afspejler danske interesser. Samtidig arbejder regeringen for en ophævelse af de gældende obligatoriske afgiftsfritagelser for energiprodukter anvendt til flyvninger i EU-luftrum og til sejlads i EU-farvand, og at bestemmelserne herom bliver så ambitiøse som muligt. Såfremt det ikke er muligt at opnå et kompromis, der indebærer en ophævelse af disse obligatoriske afgiftsfritagelser vil regeringen arbejde for, at der indføres en revisionsklausul af bestemmelserne.



## Økonomiministeriet

*Regeringen vil desuden arbejde for en automatisk og løbende indeksering af minimumsafgifterne, som sammen med en forhøjelse af satserne vil bidrage til, at det gennemsnitlige energiafgiftsniveau i EU nærmer sig det danske niveau.*

*Videre vil regeringen arbejde for, at affaldsforbrænding omfattes af direktivet, således at der eksplicit gives mulighed for at pålægge afgifter på affaldsforbrænding - og som minimum, at Danmark kan bevare sin nuværende afgiftsstruktur på affaldsforbrænding.*

*Endeligt vil regeringen arbejde for, at der gives tid til implementeringen af direktivet i Danmark.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen fremsatte den 14. juli 2021 forslag til revision af energibeskatningsdirektivet (direktiv 2003/96 EF) som en del af "Fit for 55"-pakken, der skal bidrage til at realisere EU's 2030-klimamålsætning om mindst 55 pct. reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger frem mod 2030 (i forhold til 1990-niveauet).

Kommissionens forslag er fremsat med hjemmel i artikel 113, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), der kræver høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg. Forslaget vedtages med enstemmighed i Rådet.

Kommissionen har vurderet, at der er behov for en revision af direktivet for at sikre de rette økonomiske incitamentter til at gennemføre en vellykket energiomstilling med færre CO<sub>2</sub>-udledninger og øgede energibesparelsesinvesteringer samt bidrage til en bæredygtig vækst.

Kommissionens forslag er løbende blevet ændret af skiftende formandskaber, og store dele af forslaget er i den forbindelse rullet tilbage til det gældende direktiv. Det ungarske EU-formandskab fremsatte senest den 6. november 2024 et kompromisforslag, som fortsat ændrer afgiftsstrukturen fra metriske enheder til energienheder, men som er mindre ambitiøst end det oprindelige forslag fra Kommissionen, særligt fsva. afgifter på brændstof til sø- og luftfart, hvor de nuværende obligatoriske afgiftsfritagelser videreføres. Også ift. andre aspekter er det en videreførelse af det gældende direktiv, jf. nedenfor.

Det afspejler en svær forhandlingssituation, hvor alle EU-lande skal nå til enighed. Kompromisforslaget vurderes dog samlet set at være et skridt i den rigtige retning for et grønnere EU.

### **3. Formål og indhold**

ETD har til formål at sikre et velfungerende indre marked og gøre det muligt for EU-landene at anvende energiafgifter som middel til at fremme politiske målsætninger, fx på miljøområdet. Direktivet fastsætter minimumssatser for afgif-



## Økonomiministeriet

ter på kul, gas, elektricitet og mineralolier i EU samt obligatoriske afgiftsfritagelser for bl.a. energiprodukter til bl.a. sø- og luftfart og visse frivillige afgiftsfritagelser.

Kommissionens forslag til revision af direktivet lægger bl.a. op til en forhøjelse af de nuværende minimumsafgifter, indeksering samt en differentiering af afgiftssatserne efter energiindhold, så fossile brændsler fx pålægges højere afgifter end mere bæredygtige biobrændsler.

Kompromisforslaget indfører løbende stigninger i afgifterne i løbet af en indfasningsperiode og herefter en automatisk indeksering, der sikrer, at minimumsatserne ikke bliver udhulet af prisudviklingen over tid.

Kommissionens forslag til revisionen indebar også en afskaffelse af bestemmelserne om obligatorisk afgiftsfritagelse til energiprodukter til søfart og luftfart. Kompromisforslaget viderefører derimod de gældende reglers obligatoriske afgiftsfritagelser.

Kommissionens forslag indebar, at affaldsforbrænding til opvarmning eksplicit omfattes af direktivet og dermed afgiftspålægges. Kompromisteksten indebærer, at affaldsforbrændning ikke er omfattet af direktivet og dermed ikke pålægges en minimumsafgift. Det er vurderingen, herunder pba. dialog med Kommissionen, at det ikke har betydning for Danmarks nationale afgifter, dvs. at Danmark kan opretholde de afgifter på affaldsforbrænding, som vi har i dag.

Nedenfor præsenteres de mest centrale elementer i Kommissionens forslag samt kompromisforslaget af den 6. november 2024, *jf. tabel 1*. For en mere detaljeret gennemgang af Kommissionens oprindelige forslag henvises til Skatteministeriets grund- og nærhedsnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. oktober 2021.



## Økonomiministeriet

Tabel 1. Hovedelementer i Kommissionens forslag og kompromisforslag

	<b>Eksisterende regler</b>	<b>Kommissionens forslag</b>	<b>Kompromisforslag</b>
<b>Struktur for minimumssatser</b>	Minimumsafgifterne er opgjort ud fra metriske enheder (kr./liter, kr./tons osv.)	Fastsætter minimumssatserne efter energiindhold (kr./GJ). En ændring i strukturen for minimumssatserne til kr./GJ vil medføre, at flere energiprodukter med et lavere energiindhold pr. enhed (fx kul) vil pålægges en relativt lavere minimumsafgift (end fx gas) end i dag.	Uændret fra Kommissionens oprindelige forslag.
<b>Forhøjelser af minimumssatser</b>	Minimumsafgifterne svarer til en afgift på mellem ca. 20 og 60 kr./ton CO <sub>2</sub> .  Mineralogiske processer (cement- og teglproduktion) er ikke obligatorisk omfattet af afgifter ved EU-lovgivning.	Der foreslås en mindre stigning i minimumsafgifterne, der øges til mellem ca. 80 og 105 kr./ton CO <sub>2</sub> i løbet af en indfasningsperiode på ti år.  Indfasningsperioden indebærer at satserne stiger med en tiendedel om året i ti år. Herefter vil satserne blive indekseret automatisk hvert tredje år med ændringerne i det harmoniserede forbrugerprisindeks.  Kommissionens forslag var tiltænkt at træde i kraft i 2023 og være fuldt indfaset i 2033.  Mineralogiske processer bliver omfattet af afgifter fra slutningen af indfasningsperioden i 2033.	I kompromisforslaget er der ligeledes foreslået en mindre stigning i minimumsafgifterne, der øges til mellem ca. 80 og 105 kr./ton CO <sub>2</sub> i løbet af en indfasningsperiode på ti år.  Indfasningsperioden indebærer at satserne stiger til allerede fastsat værdier i 2028, 2033 og 2038, hvorefter satserne vil blive indekseret med det harmoniserede forbrugsprisindeks, så de forhøjes automatisk hvert tredje år fra 2038.  Kompromisforslaget lægger op til, at direktivet skal træde i kraft i 2028 og være fuldt indfaset i 2038.  Mineralogiske processer bliver ligeledes omfattet af afgifter fra slutningen af indfasningsperioden i 2038.
<b>Gruppering af afgiftsniveauerne</b>	Afgiftsniveauet for energiprodukter og elektricitet er opdelt på baggrund af type og anvendelse.	Afgiftspligtige energiprodukter og elektricitet grupperes i generelle kategorier efter type, som rangeres efter bl.a. produkternes miljöpåvirkning.	Uændret fra Kommissionens oprindelige forslag.
<b>Ændringer i anvendelsesområde</b>	Biomasse, ammoniak og hydrogen mv., som kan anvendes som energi, er ikke obligatorisk pålagt afgifter.	Anvendelsesområdet udvides til hydrogennet, ammoniak og nogle typer denaturerede alkoholer, der ikke er undtaget afgift efter alkoholdirektivet, når disse energiprodukter anvendes som motorbrændstof eller til opvarmning. Udvidelsen skyldes, at disse produkter også kan anvendes som energiprodukter, og derfor bør omfattes af det afgiftspligtige område. Biomasse omfattes.	Uændret fra Kommissionens oprindelige forslag. I den seneste kompromistekst fremgår det direkte, at afgift på affaldsforbrænding til produktion af varme er undtaget efter direktivet, når der er tale om affald omfattet af affaldshåndteringsdirektivet. Det er dog muligt at fastsætte nationale afgifter på affaldsforbrænding. Biomasse omfattes fortsat ikke.
<b>Affald</b>	Direktivet indebærer, at brændsel til opvarmning skal omfattes af afgift. EU-landene kan dog fritage eller anvende en reduceret afgiftssats for afgiftspligtige varer, når de består af bl.a. biomasse, hvilket bl.a. omfatter den biogene del af affald. Affald, der anvendes til opvarmning i Danmark, er efter dansk opfattelse omfattet af direktivet, men der har ved forhandlingerne vist sig at være uenighed om, hvorvidt affald er og fremover bør være omfattet af direktivet.	Affald omfattes eksplicit af anvendelsesområdet. Det har tidligere været afhængig af en fortolkning af anvendelsesområdet.	Det foreslås entydigt, at beskatning af affald, der anvendes som brændsel til opvarmning, ikke skal være en del af direktivets anvendelsesområde.  Det er vurderingen, herunder pba. dialog med Kommissionen, at det ikke har betydning for Danmarks nationale afgifter, dvs. Danmark kan opretholde de afgifter på affaldsforbrænding, som vi har i dag.
<b>Ophevelse af afgiftsfritagelse for søfart</b>	Energiprodukter og elektricitet til intra-EU-søfart er obligatorisk afgiftsfritaget.	Den obligatoriske afgiftsfritagelse ophæves for søfart, så intra-EU-sejllads, herunder sejllads i fast rutefart, fiskeri, godstransport og arbejdssejllads (dvs. anden sejllads end fritidssejllads og færgefart, fx sandsugning	Den gældende obligatoriske afgiftsfritagelse videreføres for energiprodukter og elektricitet til såkaldt intra-EU-søfart. Det foreslås dog, at Kommissionen senest ved udgangen af 2034 skal



## Økonomiministeriet

<b>Ophævelse af afgiftsfritagelse for luftfart</b>	Energiprodukter og elektricitet til intra-EU-luftfart er obligatorisk afgiftsfritaget.	og klapning) inden for EU omfattes, mens sejllads uden for EU i visse tilfælde kan omfattes af minimumsafgifterne.	evaluere, om søfart bør omfattes af direktivet.
		Forslaget indebærer en minimumsafgift på brændstof anvendt til passagerflyvninger mellem EU-lufthavne. Internationale flyvninger ud af EU vil i udgangspunktet ikke være omfattet af minimumsafgiften. Internationale flyvninger kan dog pålægges samme afgiftssatser som luftfart inden for EU, medmindre andet gælder ift. den pågældende type flyvning eller iht. internationale forpligtelser, herunder luftfartsaftaler. Derudover undtages visse forretningsflyvninger med formål, der generelt ikke kan købes af offentligheden, fritidsflyvninger og fragtflyvninger.	Den gældende obligatoriske afgiftsfritagelse videreføres for energiprodukter og elektricitet til såkaldt intra-EU-luftfart. Det foreslås dog, at Kommissionen senest ved udgangen af 2034 skal evaluere, om luftfart bør omfattes af direktivet.

Forslaget forventes at træde i kraft fra den [1. januar 2028], jf. seneste kompromistekst.

#### 4. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal høres i overensstemmelse med proceduren i TEUF artikel 113. Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og det nye parlament har endnu ikke genoptaget deres arbejde på sagen.

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen bl.a. til, at gældende minimumssatser kan reducere de miljøambitioner, som medlemsstaterne kan forfølge ved hjælp af energiafgifter, da energibeskatning har direkte indvirkning på virksomhedernes omkostninger. Kommissionen henviser således til, at harmoniseringen af energibeskatningen gennem energibeskatningsdirektivet har til formål at mindske de skadelige miljø- og klimapåvirkninger, som en indbyrdes konkurrence på energibeskatningsområdet kan medføre. Endelig henviser Kommissionen til, at det gældende direktiv alene kan afhjælpes ved en revision af energibeskatningsdirektivet i samordning med andre politiske foranstaltninger på EU-plan, herunder revisionen af EU's kvotehandelsystem med henvisning til, at medlemsstaterne i henhold til det eksisterende energibeskatningsdirektiv kan hæve deres afgift på energiprodukter og elektricitet, beslutte ikke at benytte eventuelle fritagelser og lempelser eller indføre miljø- og klimamål. Kommissionen vurderer, at sådanne nationale tilgange risikerer at forvride det indre marked og undergrave målene for den europæiske grønne pagt som følge af de nationale afgifters ikke-harmoniserede struktur og niveau. Da klimaforandringerne er grænseoverskridende, har regulering på EU-niveau betydelige fordele frem for national regulering.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og anser således, at nærhedsprincippet er overholdt.



## 6. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

EU's energibeskatningsdirektiv er implementeret i Danmark ved en række love og bekendtgørelser<sup>1</sup>.

For en nærmere gennemgang af gældende dansk ret og lovgivningsændringer som følge af ændringsdirektivet henvises til Skatteministeriets grund- og nærhedsnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. oktober 2021.

## 7. Økonomiske konsekvenser

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget skønnes at have statsfinansielle konsekvenser, herunder administrative.

Forslaget vurderes samlet set at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 25 mio. kr. i 2028 stigende til ca. 60 mio. kr. frem mod 2038, *jf. tabel 2*. Merprovenuet opstår kun fra indførelsen af minimumsafgifter på mineralogiske processer og højere minimumssatser på kvoteomfattet proces, da de andre ændringer i direktivet fortsat vil indebære, at EU's minimumsafgifter er under det danske niveau for afgifterne.

Hvis sø- og luftfart mod forventning omfattes af direktivet, medfører forslaget umiddelbart et merprovenu på samlet ca. 0,8 mia. kr. i 2033 stigende til 1,1 mia. kr. i 2038. En belastning på intra-EU skibsfart forventes overvæltet i fragtrater og ultimativt at blive båret af forbrugere af de fragtede varer.

Tabel 2

Umiddelbar provenuvirkning af potentielle større ændringer som følge af revision af direktivet med udgangspunkt i kompromistekst af november 2024

Mio. kr. (2025-niveau)	2028	2033	2038
Mineralogiske processer omfattes	0	0	35
Højere minimumsafgifter, kvoteomfattet proces	25	25	25
<b>I alt</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>60</b>
Umiddelbar erhvervsbelastning	25	25	60

De administrative konsekvenser vil afhænge af, hvordan og hvornår forslaget implementeres i dansk lovgivning. Skatteforvaltningen har med væsentlig usikkerhed skønnet, at implementeringen vil kunne medføre omkostninger for ca. 7 mio. kr. i implementeringsåret og ca. 5 mio. kr. årligt til årsværk i Skattestyrelsen (vejledning og kontrolopgaver) samt engangsudgifter på ca. 3 mio. kr. i implementeringsåret til systemtilpasninger i Udviklings- og Forenklingsstyrelsen.

<sup>1</sup> Mineralafgiftsloven, gasafgiftsloven, kulafgiftsloven, elafgiftsloven og CO<sub>2</sub>-afgiftsloven.



## Økonomiministeriet

### *Samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at forhøjelsen af minimumssatserne isoleret set ikke vil have særlig betydning for det danske afgiftsniveau, der – udover for energi til erhvervenes procesformål (produktion) omfattet af EU's kvotesystem, samt mineralogiske processer – ligger væsentligt over de foreslåede satser, *jf. tabel 3.*

Tabel 3

Ændringer i afgiftsbelastning ift. gældende danske afgifter

Kr. pr. ton CO <sub>2</sub>	2028	2033	2038
Mineralogiske processer omfattet	0	0	105
Højere minimumsafgifter, kvoteomfattet proces	90	90	90

Der er betydelig usikkerhed forbundet med skønnene for de erhvervsøkonomiske konsekvenser og dermed konsekvenser for forbrugerne samt CO<sub>2</sub>-effekterne. Der vil skulle udarbejdes en måling af konsekvenserne for erhvervslivet, så snart en endelig kompromistekst for direktivforslaget foreligger.

### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

For en nærmere gennemgang af de klimamæssige konsekvenser samt konsekvenser for miljøbeskyttelsesniveauet i EU henvises til Skatteministeriets grund- og nærhedsnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. oktober 2021.

Det vurderes umiddelbart, at ændringerne af de danske energi- og CO<sub>2</sub>-afgifter, som følger af gennemførelse af dele af *Aftale om grøn skattereform for industri mv. 2022* og *Aftale om Grøn Luftfart i Danmark 2023*, vil kunne fastholdes med vedtagelse af kompromisforslaget. *Aftale om Implementering af et Grønt Danmark* af 18. november 2024 er og vil heller ikke med revisionen være påvirket af forslaget, da afgifterne fra aftalen ikke vedrører energiprodukter.

### **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring i Specialudvalget for Skatter og Afgifter, i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik, i § 2-udvalget (landbrug) og i § 5-udvalget (fiskeri) fra d. 14. juli 2021 til den 9. august 2021. Endvidere er forslaget sendt i høring i erhvervs- og interesseorganisationerne. Der er afgivet høringssvar fra i alt 20 organisationer. For en gennemgang af høringsvar henvises der til samlenotatets bilag 1.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget vedtages med enstemmighed i Rådet.

Forslaget er drøftet i Rådet under skiftende formandskaber. Der er fortsat uenighed blandt EU-landene om centrale dele af forslaget. Flere lande har givet udtryk for, at en forhøjelse og indeksering af minimumsafgifterne er den rigtige vej at gå, mens andre lande er skeptiske.





## Økonomiministeriet

Fastholdelse af afgiftsfritagelser for sø- og luftfart er afgørende for, at nogle lande kan acceptere forslaget, hvilket disse lande begrundes i deres geografiske forhold. Nogle andre EU-lande er dog kritiske over for undtagelserne, da det ikke understøtter den grønne omstilling. Forhandlingerne peger dog i retning af, at de fleste lande vil imødekomme ønsket om fastholdelse af afgiftsfritagelser for sø- og luftfart med en revisionsklausul i 2035 for at nå til et kompromis. Revisionsklausulen møder dog kritik fra enkelte lande.

Der lægges i forslaget op til, at beskatning af affaldsforbrænding til varmeproduktion ikke nævnes i direktivet. Danmark er det eneste land, som taler for, at affaldsforbrænding bør nævnes og dermed omfattes af direktivet, således at der er et klart ophæng til at pålægge afgifter på affald, og der er generelt ikke stor opbakning blandt EU-landene hertil.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimainsats i EU, der kan realisere EU's klimamål for 2030 om at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger med mindst 55 pct. i forhold til 1990-niveauet, samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet senest i 2050. Revisionen af ETD er det eneste udestående forslag i "Fit for 55"-pakken, der skal bidrage til at nå EU's 2030 klimamål.

Regeringen arbejder derfor for en ambitiøs revision af energibeskatningsdirektivet, der bidrager til at nå EU's energi-, klima- og miljømål, og der er på linje med danske grønne prioriteter, herunder at EU's energiafgiftssystem skal bidrage til en ambitiøs grøn omstilling, og til at øge incitamentet for brugen af grønne brændstoffer.

Der arbejdes videre for en ophævelse af de gældende obligatoriske afgiftsfritagelser for energiprodukter anvendt til flyvninger i EU-luftrum og til sejlads i EU-farvand og at bestemmelserne om sø- og luftfart ikke medfører kulstoflækage og dermed bliver så ambitiøse som muligt. Alternativt arbejdes der for en revisionsklausul af bestemmelserne vedr. de obligatoriske afgiftsfritagelser.

Det er en væsentlig prioritet for regeringen, at Danmark kan opretholde de eksisterende afgifter, herunder på affaldsforbrænding til varmeproduktion. Det er vurderingen, også fra Kommissionen, at det nationalt kan lade sig gøre med kompromisforslaget fra november 2024.

Regeringen vil desuden arbejde for en automatisk og løbende indeksering af minimumsafgifterne, som sammen med en forhøjelse af satserne vil bidrage til, at det gennemsnitlige energiafgiftsniveau i EU nærmer sig det danske niveau og derved ikke bare fremmer den grønne omstilling, men også danske virksomheders konkurrenceevne.

Endeligt vil regeringen arbejde for, at der gives tilstrækkelig tid til implementeringen af direktivet i Danmark.



### 11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for ECOFIN den 10. december 2024, til orientering forud for ECOFIN den 6. december 2022 og til orientering forud for ECOFIN den 7. december 2021.

Der henvises til samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 27. november 2024, samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 24. november 2022, samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 24. november 2021 samt Skatteministeriets grund- og nærhedsnotat om sagen oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. oktober 2021.

### 12. Uddybende forhandlingssituation

Der henvises generelt til andres landes holdning, jf. punkt 9.

#### Bilag 1 - Hørings svar

Brintbranchen bemærker, at man samlet finder, at FF55, og herunder forslag til revision af energibeskatningsdirektivet, overordnet introducerer de rigtige incitamenter til støtte for en grøn omstilling. Særligt støtter man skiftet til beskatning baseret på energiindhold, samt at raterne moduleres efter brændstoffets klimaaftryk. Dog er man i forbindelse med sidstnævnte kritiske overfor Kommissionens fortolkning af ”overgangsbrændsler” og ønsker, at fordele til uformindskede fossile brændstoffer udelades. Man er positiv overfor og støtter udfasning af skattefri optankning på sø- og luftfart med fossile brændsler. I tillæg vurderer man og ser positivt på, at forslaget introducerer en mulighed for undgåelse af dobbeltbeskatning af energilagring og konvertering, idet teknologier som Power-to-X da ikke anses som både forbrugere og producenter.

Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation (DFPO) konstaterer i forhold til forslagene om indførelse af CO<sub>2</sub>-afgift, at de alene angår fartøjer over 5000 bt, og derfor vil forslagene om CO<sub>2</sub>-afgift ikke påvirke fiskerisektoren. Derimod fremgår, at forslaget også indeholder forslag om indførelse af minimum energiafgifter for brændstof, som også vil omfatte fiskerisektoren, som hidtil har været afgiftsfritaget. DFPO kan ikke anbefale den foreslåede minimumsafgift for brændstof, der anvendes i fiskerisektoren. For det første fordi fisk er en af de fødevarer, som i forvejen har det laveste CO<sub>2</sub>-aftryk, og som samtidig er en sund og proteinrig fødevarer, hvorfor en afgift vil primært resultere i, at fisk bliver dyrere for forbrugerne, da fiskerne kun har begrænset indflydelse på udvikling af motorteknologi. For det andet anfører DFPO, at en afgift virker konkurrenceforvridende i forhold til import af fiskerivarer fra tredjelande og dermed vil fiskerierhvervets konkurrencesituation forværres i forhold til fiske-riprodukter fra tredjelande. For det tredje anfører DFPO, at erhvervet kun i yderst begrænset omfang har mulighed for at påvirke udviklingen i motor- og brændstofteknologi og dermed bliver afgiften primært fiskal. For det fjerde mener DFPO ikke, at en afgift vil være adfærdsregulerende, hvis ikke der eksisterer mere brændstofeffektive teknologier. DFPO anbefaler, at Danmark arbejder for, at fiskerisektorens afgiftsfrihed videreføres således, at sektoren ikke omfattes af



## Økonomiministeriet

den foreslåede minimumsbrændstofafgift, så initiativer for at reducere CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug i fiskerisektoren ikke påvirkes negativt.

Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO) konstaterer i forhold til forslagene om indførelse af CO<sub>2</sub>-afgift, at de alene angår fartøjer over 5000 bt, og derfor vil forslagene om CO<sub>2</sub>-afgift som udgangspunkt ikke påvirke fiskeflåden, som den ser ud i dag. Derimod fremgår det, at forslaget også indeholder forslag om indførelse af minimumsenergiavgifter, som også vil omfatte fiskerisektoren, som hidtil har været afgiftsfritaget. DPPO kan ikke anbefale, at der indføres en minimumsafgift for brændstof, der anvendes i fiskerisektoren af følgende fire årsager: For det første er fisk en af de fødevarer, som i forvejen har det laveste CO<sub>2</sub>-aftryk og samtidig en sund og proteinrig fødevarer. En afgift vil primært resultere i, at fisk bliver dyrere for forbrugerne. For det andet vil en afgift virke konkurrenceforvridende i forhold til import af fiskerivarer fra tredjelande, og dermed vil fiskerierhvervets konkurrencesituationen forværres i forhold til fiskeriprodukter fra tredjelande. For det tredje har erhvervet kun i yderst begrænset omfang muligt påvirke udviklingen i motor- og brændstofteknologi og dermed bliver afgiften primært fiskal. På nuværende tidspunkt findes der ikke reelle alternativer til konventionelt brændstof for fiskeflåden. For det fjerde anfører DPPO, at reguleringen af fiskeriet både på EU-niveau og nationalt forhindrer investeringer i fartøjer, som er større og mere brændstoeffektive. Uden ændringer i reguleringen af kapacitet og kvotefordeling er det ikke muligt for fiskerierhvervet at ændre den nuværende flådestruktur. DPPO anfører, at man i stedet for at gøre konventionelt brændstof dyrere kunne gøre grønne brændstoffer billigere. DPPO mener, at hvis man forsøger at gennemtvinge en udvikling, vil det være med betydeligt svækket konkurrencekraft som konsekvens og risiko for at de mindste og de svageste i sektoren må lukke. DPPO mener i stedet, at hvis man ønsker et mangfoldigt fiskeri, som udvikler som grønt og bæredygtigt, skal der skabes positive incitament. DPPO ønsker, at Danmark arbejder aktivt for at sikre fiskerisektorens afgiftsfrihed videreføres, og at fiskeriet ikke omfattes af den foreslåede minimumsbrændstofafgift.

Dansk Affaldsforening bemærker, at kommunalt affald og industriaffald som punktkilder, fortsat ikke beskattes i det reviderende Energibeskatningsdirektiv. Dansk Affaldsforening gør dog opmærksom på, at de danske affaldsenergianlæg er underlagt energifgifterne i form af affaldsvarmeafgiften og tillægsafgiften, og i denne forbindelse henviser de til, at Dansk Affaldsforening i samarbejde med Skatteministeriet er ved at udvikle en ny energifgift, som beregnes efter den såkaldte energibalancemetode, som i højere grad vil understøtte anlæggenes mulighed for grøn omstilling, frem for den nuværende afgiftsmodel, som blot hæver priser hos forbrugerne, uden at give incitament til mere miljø- og klimavenlig produktion. Dansk Affaldsforening anfører, at de stigende afgifter på affaldsenergi kan tilskynde til brug af endnu mere importeret biomasse frem for effektiv brug af den grønne del af restaffaldet i fjernvarmeforsyningen. Alt andet lige vil stigende affaldsvarmeafgifter give producenten af fjernvarme øget



## Økonomiministeriet

incitament til at bruge mere importeret biomasse end at nyttiggøre den indenlandske energiressource som fx det biogene træaffald og andre ikke genanvendelige biologiske affaldsfraktioner. Dansk Affaldsforening finder det desuden særdeles afgørende, at ændringer af energibeskatningen i Danmark tænkes sammen med nye miljø og klimatiltag (Grøn Skattereform) på en sådan måde, at danske affaldsenergianlæg ikke stilles ringere i konkurrencen sammenlignet med sektoren i andre europæiske lande.

Dansk Erhverv mener overordnet set, at det er positivt, at man ønsker at få en mere ensartet og klar beskatning på tværs af medlemslande, brancher og energiprodukter. Dansk Erhverv er også meget positiv over for Kommissionens ønske om at beskatte efter energiindholdet samtidig med, at det bliver holdt op på energiprodukternes miljømæssige indvirkning. Dansk Erhverv anser det for centralt, at afgiftssatser på elektricitet revurderes i forhold til elektricitetens klima- og miljømæssige belastning, som følge af at elektrificering vurderes at udgøre en væsentlig del af EU's klimaløsninger. Dansk Erhverv er bekymret for, at forslaget vil føre til reel dobbeltbeskatning, idet der vurderes at være overlap med andre Kommissionsforslag til beskatning af CO<sub>2</sub> fsva. transport og infrastruktur.

Dansk Gartneri finder det overordnet positivt, at klimatiltag indføres inden for det fælles europæiske samarbejde af hensyn til, at danske virksomheders konkurrenceevne ikke forringes. Imidlertid er man opmærksom på og betænkelig ved samspillet mellem danske og EU-funderede tiltag fsva. mulig diskrepans. I lyset af den grønne skattereform fra 2020, finder man det således uheldigt, hvis kommende ændringer af energibeskatningsdirektivet måtte føre til, at den klarhed og forudsigelighed, der blev skabt med den grønne skattereform, ikke længere findes, fx. ved at niveauet for afgifterne i den grønne skattereform ikke længere spiller sammen med reglerne i energibeskatningsdirektivet, eller at de vedtagne kompensationsmodeller i den grønne skattereform ender ud med at være EU-stridige.

Dansk Metal bakker grundlæggende op om Kommissionens forslag om at revidere Energibeskatningsdirektivet. Dansk Metal mener, at det væsentlige i relation til revisionen er, at direktivet skal bidrage til EU's egne klimamålsætninger og dermed ikke gennem lovgivning at fortsætte med at gøre brugen af visse typer grøn energi dyrere end visse typer af sort energi for virksomheder på tværs af sektorer.

Dansk Fjernvarme bemærker, at biobrændsler hidtil ikke har været pålagt minimumsafgifter og generelt har været afgiftsfritaget i Danmark. Dansk Fjernvarme anfører, at dette har været en af præmisserne for den massive, og politisk ønskede, udbygning med biomasse i fjernvarmesektoren siden 2016. Dansk Fjernvarme anser det for u hensigtsmæssigt med afgifter på biomasse, da det – i den form, der er lagt op til – vil udhule konkurrenceevnen for fjernvarmeproduktion med biomasse sammenlignet med især individuelle varmepumper, idet der i forslaget ikke lægges op til en gradueret afgift på elektricitet afhængig af



## Økonomiministeriet

elektricitetens oprindelse. Ligeledes vil en biomasseafgift kun for kollektiv anvendelse, men ikke individuel anvendelse af biomasse, udhule konkurrenceevnen for fjernvarmen (den såkaldte brændeovneeffekt). Individuel anvendelse af biomasse sker desuden under ringere miljøkrav end kollektiv anvendelse, og en forøgelse heraf vil derfor modarbejde forslagetets målsætning om reduktion af luftforureningen. Derfor finder Dansk Fjernvarme det afgørende, at en eventuel afgift på biomasse lægges på al biomasse, altså både anvendt til individuel og kollektiv varmeproduktion. Dansk Fjernvarme mener, at den foreslåede ændring af Energibeskatningsdirektivet således risikerer både at skabe ulige konkurrence mellem forskellige teknologier i varmeforsyningen, og få utilsigtede følger i form af at skabe incitamentet til varmeløsninger, som ikke nødvendigvis er de mest miljø- og klimavenlige. Dansk Fjernvarme anfører, at der må trædes særdeles varsomt ved indførelse af afgifter på biomasse, særligt den bæredygtige del af biomassen, som er en væsentlig del af den danske fjernvarmesektor – også i fremtiden. Dansk Fjernvarme mener ikke, der bør indføres afgifter på certificeret bæredygtig biomasse. Generelt bør biomasse under ingen omstændigheder stilles værre end elektricitet produceret på fossile anlæg. Såfremt der indføres afgifter på biomasse, er det afgørende, at biomasse beskattes ens, uanset om det anvendes i den kollektive eller den individuelle varmeforsyning. Samtidig skal det sikres, at elektricitet fra fossil produktion og biomasseproduktion afgiftsmæssigt ligestilles med, hvordan fjernvarmen rammes af afgifter på både de fossile brændsler og biomasse. På den måde undgås det, at indførelsen af afgifter får betydning for konkurrencesituationen forskellige teknologier imellem. Det er desuden Dansk Fjernvarmes anbefaling – såfremt der indføres afgifter på biomasse – at den del af den certificerede bæredygtige biomasse, der består af restprodukter, afgiftsmæssigt som minimum bør sidestilles med elektricitet fra VE-anlæg. Samtidig bør der på nationalt plan ved implementering af nyt Energibeskatningsdirektiv kunne tages højde for, at biomassen fortsat skal spille en vigtig rolle i fjernvarmesektoren fremadrettet, samt hvordan en eventuel indførelse af afgifter påvirker den måde anvendelsen af biomasse reduceres i fjernvarmesektoren over tid. En for hurtig reduktion kan betyde store ekstrakostninger for fjernvarmeforbrugerne og blive unødigt dyr for samfundet. Dansk Fjernvarme anfører, at biomasse er et helt centralt brændsel i fjernvarmesektoren, som mere end 230 selskaber anvender i sin varmeproduktion. Størstedelen af biomasseanlæggene er etableret efter 2015, og har erstattet kul og til dels også naturgas, sådan som det politisk blev aftalt i energiaftalen fra 2012. Anlæggene er derfor i langt de fleste tilfælde endnu ikke tilbagebetalt.

Dansk Industri (DI) anbefaler, at revisionen af Energibeskatningsdirektivet skal understøtte EU's klimamål og fremme grønne løsninger og anfører, at samspillet med EU's fælles CO<sub>2</sub>-kvotesystem er vigtigt for at sikre bedst muligt konsistent pristryk for fremtidige investeringer. Fsva. de foreslåede ændringer i opgørelsen af de fælleseuropæiske minimumssatser for energibeskatning, anser DI det for et fremskridt i forhold til det nuværende direktiv, at minimumssatserne nu foreslås opgjort efter energiindhold (euro/GJ) snarere end volumen



## Økonomiministeriet

(euro/liter), samt at der lægges op til en favorisering af de energikilder, der udleder relativt mindre eller slet ingen CO<sub>2</sub>. Dette gælder ikke mindst i forhold til biobrændsler, syntetiske brændstoffer og lignende, som i dag de facto ikke favoriseres i Energibeskatningsdirektivet. Ideelt set havde DI ønsket, at minimumssatserne var opgjort – og ensartet – efter CO<sub>2</sub>-udledning (euro/ton CO<sub>2</sub>), idet dette ville skabe stærkere sammenhæng mellem udledningen og prissætningen af CO<sub>2</sub>. Med en sådan model ville der dels ske en yderligere favorisering af grønnere energikilder til gavn for den grønne omstilling, dels ville eksempelvis grønnere el skulle betale en lavere energif afgift end el produceret med et højere CO<sub>2</sub>-udslip. Sidstnævnte vil således også ville medvirke til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet. DI foreslår på den baggrund, at regeringen i implementering af direktivet i dansk lovgivning vil ensarte den danske energibeskatning efter CO<sub>2</sub>-udslip snarere end energiindhold på samme måde som de danske minimumssatser i dag er ensartet efter energiindhold snarere end volumen. Derudover mener DI, at den danske regering bør benytte direktivets muligheder for at favorisere bæredygtigt biobrændstof, biogas, elektrofuels mv. fuldt ud, for at fremme den grønne omstilling af transportsektoren. DI opfordrer således til, at der sikres sammenhæng mellem de foreslåede ændringer i Energibeskatningsdirektivet på den ene side og dels EU's kvotesystem og den vedtagne danske grønne skattereform på den anden. DI ønsker, at den danske aftale om at forøge procesenergifgifterne rulles tilbage for at forhindre unødigt belastning af virksomheder, som nu møder en højere CO<sub>2</sub>-kvotepris. DI mener, at den endelige implementering af den danske grønne skattereform bør resultere i, at energibeskatning fortsat følger minimumssatserne i Energibeskatningsdirektivet dog svarende til, at alt procesenergiforbrug betaler samme procesafgift opgjort efter ton CO<sub>2</sub> (kr./ton CO<sub>2</sub>) på samme måde, som al procesenergi i dag betaler samme afgift opgjort efter energiindhold (4,5 kr./GJ). DI mener samtidigt, at den danske regering bør benytte sig af muligheden for at de såkaldte mineralogiske processer kan håndteres særskilt af hensyn til risikoen for kulstoflækage. Fsva. ønsket om at fjerne diverse nationale særregler, der de facto medvirker til at undergrave ønsket om at skabe en bund under beskatningen af energi i EU, støtter DI også dette tiltag fuldt ud. DI finder det derfor vigtigt at sikre, at de gældende undtagelser vedr. eksempelvis beskatning af varmemeforbrug blandt udsatte husholdninger – der i vidt omfang foreslås videreført – ikke igen skaber juridiske smuthuller i lovgivning, der i medlemsstaterne kan udnyttes til at omgå de fælles minimumssatser generelt. Det skyldes ikke mindst, at robuste fælles regler er forudsætningen for et velfungerende indre marked for energi, brændsler og brændstoffer. Fsva. forslaget om at udvide direktivets anvendelsesområde på en sådan måde, at dele af sø- og lufttransporten omfattes af de fælles minimumssatser, forholder DI sig principielt positiv, dog med følgende bemærkninger angående luftfartssektoren: Kommissionens forslag vil alt andet lige skabe øget efterspørgsel på bæredygtigt brændstof. En efterspørgsel, der i sig selv kan drive markedspriserne på bæredygtigt brændstof radikalt i vejret, hvormed brændstoffet samlet set bliver dyrere end afgiftsomkostningen. Det kan potentielt påvirke luftfartsselskabers incitament til at indfase større mængder bæredygtigt



## Økonomiministeriet

brændstof. DI forudsætter, at introduktionen af en energiafgift er begrundet i et mål om omstilling og opfordrer derfor til, at udviklingen følges nøje på to måder. Dels ved løbende at vurdere om afgiftens skal nedreguleres for at fastholde tilstrækkeligt incitament, dels ved at indføre mekanismer til løbende kontrol af prisdannelsen på bæredygtigt flybrændstof. Bæredygtige biobrændstoffer og biogas, low-carbon brændstof, vedvarende/fornybart brændstof af ikke-biologisk oprindelse, avancerede bæredygtige biobrændstoffer og biogas samt strøm skal i transitionsperioden indregnes med en afgiftssats på 0,15 euro i transitionsperioden. Det muliggør en potentiel videreførelse af afgiftens efter transitionsperiodens udløb. DI anfører, at hvis det sker, vil incitamentet til omstilling også påvirkes negativt. De opfordrer derfor til, at Danmark arbejder for en væsentlig længere periode, hvor de bæredygtige brændstoffer ikke pålægges afgift. Ift. artikel 14, nr. 2, hvor afgiften for intra-EU cargo-only flyvninger sættes til ”nul” (dvs. de facto 0,15 euro, dog med bilateral udtagelsesmulighed), anfører DI, at den undtagelse bør genovervejes, fordi den forvrider konkurrencen i forhold til belly-fragt, der som hovedregel samtidig flyver med langt mere energi-effektive fly. DI anfører desuden, at det er helt centralt, at de forskellige brændstoftypedefinitioner fremstår helt tydeligt i forhold til tabellerne i Annex 1. Der bør således indarbejdes en tydelig reference til de pågældende definitioner i RED II.

Danske Rederier anfører, at de har taget positivt imod tiltag, der sætter en pris på skibsfartens udledninger, skaber incitament til de rette adfærdsændringer og bidrager til at lukke prisgabets mellem de fossile og de fornybare brændstoffer, herunder kvotehandelsystemet, direktivet for vedvarende energi og FuelEU Maritime. Danske Rederier mener, at det er vigtigt at se Fit for 55 som en samlet pakke, og at de tre forslag adresserer EU's klimamæssige udfordringer på søfartsområdet. Hertil kommer, at en ophævelse af fritagelsen vil have negative konsekvenser for brugen af nærskibsfart i EU, persontransporten til øer og på tværs af landområder og bidrage til manglende harmonisering af regler og afgifter for bunkring i og uden for EU. Derfor støtter Danske Rederier ikke Kommissionens forslag til, at undtagelsen for søfart i Energibeskatningsdirektivet ophæves. Danske Rederier anfører, at ændringsforslagets omkostningsstigning for intra-europæisk søtransport reducerer rederiernes mulighed for investering og udvikling af grønne teknologier. Hvis de øgede brændstofomkostninger i stedet overføres til kunderne, vil godsafsendere og passagerer se på alternativer, hovedsageligt den meget mindre effektive vejtransport, der vil føre til højere CO<sub>2</sub>-emissioner. For fastboende på øerne vil dyrere transportomkostninger fordyre mobiliteten samt forsynings- og varetransporten. Hertil kan medlemsstater selv beslutte, om brændstof solgt med henblik på søfart uden for EU skal beskattes på samme niveau som skibsfart inden for EU eller kan fritages, samt om elektricitet fra land til skibe skal afgiftsfritages. Dermed vil reglerne forventeligt ikke være ens for alle kommercielle fartøjer i alle medlemslande og dermed stå i kontrast til det indre markeds generelle principper. Forskellene i beskatning vil skabe et nyt incitament, der fører til, at skibe sejler længere med henblik på at købe brændstof i de medlemsstater, der har valgt at afgiftsfritage



## Økonomiministeriet

dette. Potentielt kan forslaget derfor have den utilsigtede virkning, at udledningen af drivhusgasser øges. Danske Rederier anfører, at beskatning af intra-europæisk søtransport fra 2023 ikke i sig selv fører til CO<sub>2</sub>-neutralitet, da hovedudfordringen for skibsfarten er, at der i øjeblikket kun findes biobrændstoffer og batterier som reelle alternativer til fossile brændstoffer, og rederierne bruger dem også i et vist omfang. Mængden af biobrændstoffer er imidlertid begrænset, ligesom brugen af batterier, og derfor har rederierne et stærkt fokus på forskning og udvikling i brugen af nye typer brændstoffer baseret på vedvarende energi. En overgangsperiode på 10 år uden beskatning af alternative brændstoffer vil derfor have begrænset effekt. Danske Rederier finder det positivt, at forslaget lægger op til en mere lempelig proces for medlemslande til undtagelse af landstrøm end den eksisterende, tidsbegrænsede statsstøttegodkendelse. En permanent ordning med en obligatorisk skattefritagelse vil i større grad give havne og skibsoperatører juridisk klarhed og sikkerhed samt fremme brugen af landstrøm i hele EU. Landstrøm er en af de kortsigtede foranstaltninger, der er identificeret i den indledende IMO-strategi om reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe. Fsva. intra-europæiske søtransport anfører Danske Rederier, at for gods- og passagerskibe vil forslaget medføre øgede omkostninger og derfor øgede fragt- og billetpriser. Det er ikke klart, hvordan forslaget påvirker konkurrenceforholdet mellem nærskibsfarten og landtransporten og dermed risikoen for at overflytte væsentlige godsmængder fra sø- til landtransport. Øgede omkostninger vil også have betydning for indenlandske færger, som i dag sejler uden offentlig støtte. Det risikerer at betyde et mindre sammenhængende Danmark. Danske Rederier anfører, at skibsfartens andel af den samlede godstransport i EU er faldet, mens vejtransportens andel er steget. Samtidig er vejtransportens samlede drivhusgasudslip højere end skibsfartens. Energibeskatningsdirektivforslaget bør være en anledning for Kommissionen til at følge op med en fornyet strategi med konkrete handlinger til indfrielse af Kommissionens tidligere meddelelse, der konkluderede, at nærskibsfarten bør fremmes og ekspanderes yderligere for at kunne yde sit fulde bidrag til at løse de nuværende og kommende transportproblemer i Europa. Nærskibsfarten har stadig et stort potentiale i at nå EU's transportmål.

Danske Maritime finder det vigtigt, at forskellige typer af brændstoffer sidestilles skattemæssigt, så der ikke skal betales afgift af fx nye typer af brændstoffer eller landstrøm til skibe, mens traditionel bunkerolie er afgiftsfritaget, da det vil vanskeliggøre forskning og investeringer i miljøvenlig teknologi og fremstilling og anvendelse af nye og renere brændstoffer. Danske Maritime foreslår endvidere, at der ved udvikling, test og demonstration af maritime teknologier og systemer indføres en afgiftsfritagelse på de brændstoffer, der indgår i testforløbet.

Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation ønsker at bibeholde de nuværende lempelige afgifter, som findes på energi til veteranotogskørsel efter gældende regler for jernbanetransport. Synspunktet anføres af hensyn til muligheden for at bedrive kulturhistorisk formidling via billet salg til kørsel med transportkøretøjer fra forskellige perioder af det 20. århundrede.





## Økonomiministeriet

Drivkraft Danmark bakker overordnet op om den foreslåede revision af Energi-beskatningsdirektivet, særligt at beskatningen fremover skal afspejle eksternaliteterne ved det enkelte brændstof og ligestilles på tværs af brændstofferne baseret på energiindhold. Drivkraft Danmark støtter desuden op om, at CO<sub>2</sub> ikke skal indgå som en eksternalitet i beskatningen, hvilket de mener samtidig må betyde, at såfremt vejtransport og bygninger omfattes af kvotehandelssystemet, må de danske CO<sub>2</sub>-afgifter på brændstoffer/brændsler til samme bortfalde. Drivkraft Danmark kan også støtte op om, at der kan indføres en lavere beskatning på visse typer af VE-brændstoffer, men anfører, at muligheden bør indskrænkes, så det kun er avancerede biobrændstoffer, RFNBO og tilsvarende produkter, der kan opnå en lavere beskatning. Drivkraft Danmark understreger dog, at en sådan mulighed principielt strider mod principperne i den foreslåede revision af energibeskatningen, hvor CO<sub>2</sub> netop ikke indgår i eksternaliteterne bag de foreslåede afgiftssatser.

Forbrugerrådet Tænk støtter en gennemgribende revision af afgiftssystemet for energiydelser, som anses at være forældet og miljømæssigt skævvridende. Dette er dog betinget af, at en sådan revision ikke rammer udsatte forbrugere og forbrugergrupper uforholdsmæssigt hårdt. Der er derfor et ønske om, at dette aspekt inkluderes i konsekvensberegninger for forskellige afgiftsscenarier, ligesom at der ønskes eventuelle kompenserende foranstaltninger for disse grupper.

FSR – danske revisorer anfører, at de er betænkelige over for, om revisionen af Energibeskatningsdirektivet spænder ben for de nationale initiativer og investeringer på klimaområdet, som allerede er gennemført eller i støbeskeen, og om omlægningen er tilstrækkelig ambitiøs. Omlægningen fra en volumenbaseret afgift til en energibaseret afgift betyder, at afgiftsstrukturen på EU-plan nærmer sig den gældende danske struktur, hvor der, foruden klima- og energiafgifter, også har en sammenhæng til kvotehandelssystemet. FSR finder det positivt, at ambitionen for den nye model er, at denne skal omfatte udledning af CO<sub>2</sub>. Som udkastet foreligger, mener FSR dog, at der er en risiko for, at det ikke samtidigt er muligt at gennemføre en ensartet CO<sub>2</sub>-afgift på nationalt plan og en forenkling af de danske klimaafgifter, energiafgifter og tilskudspuljer, som der efterspørges fra flere sider, og som vil udgøre en væsentlig administrativ lettelse for de berørte brancher og sektorer. Den nationale afgiftsstruktur risikerer at blive låst til en energiafgift og en evt. særskilt CO<sub>2</sub>-afgift, mens den vil blive kompliceret yderligere af kvotehandelssystemet og måske endda en kommende afgift på ikke-energi-relaterede CO<sub>2</sub>-udledninger for nogle brancher. Derfor kan der med fordel indarbejdes nogle klare bestemmelser, som muliggør en mere fleksibel implementering, som tager højde for medlemslandenes forskellige ambitionsniveau. I værste fald kan det ende med en låst, ulogisk og kompliceret lovgivning, som vil medføre væsentlige administrative byrder for erhvervslivet. FSR anser det for positivt, at Kommissionen får delegeret kompetence til at sikre, at KN-koderne i direktivet fremover opdateres løbende. Dette vil medføre en større sikkerhed for, at reglerne håndhæves ens i de enkelte medlemslande



## Økonomiministeriet

(artikel 2, nr. 8). I den forbindelse er det afgørende, at Kommissionen foretager de nødvendige konsultationer og høringer ved de nedsatte ekspertgrupper. Ekspertgruppernes medlemmer bør også, når disse består af embedsmænd, konsultere de berørte erhverv, da kategoriseringen har stor betydning for den told og afgiftsmæssige behandling af energiprodukterne. Samtidig er det vigtigt, at der i forhold til KN-koderne sker et samarbejde over til toldområdet. FSR anfører, at på flere af de harmoniserede afgifter mangler der i dag en sammenhæng mellem afgiftsreglerne og toldreglerne. Det ville være positivt for virksomhederne, om denne mulighed blev grebet. FSR anser det også for positivt, at direktivet tager højde for den administrative behandling af produkter, der tidligere ikke har været omfattet af direktivet. Smøreolie er omfattet af den danske mineralolieafgift, hvilket har medført nogle udfordringer i forhold til den administrative behandling og dokumentationskrav ved import og eksport. Forslaget omfatter kun smøreolie, artikel 21 (j), der i kommercielt øjemed transporteres i bulk. Af hensyn til ens implementering samt efterfølgende administration for brancher, der handler med smøreolie, bør det overvejes, om bestemmelsen i artikel 21 (j) bør udvides til at gælde al kommerciel transport, hvis dette er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. På samme måde bør bestemmelsen kunne omfatte andre olieprodukter, hvor der kan være uenighed mellem de forskellige EU-lande – fx på olier indeholdende aromater. FSR anfører, at implementeringen bør udføres efter grundig dialog med Danmarks nabolande med direktivets formål for øje, så der ikke opstår konkurrenceforvridning via energiafgifterne medlemslandene imellem, og så der ikke opstår unødige lækage.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport anfører, at en revision af Energibeskatningsdirektivet skal bidrage til den grønne omstilling ved at gøre alternative drivmidler mere konkurrencedygtige i forhold til fossile brændstoffer, men at de klimamæssige gevinster ved forslaget bør holdes op imod de økonomiske konsekvenser, som transport- og logistikvirksomhederne bliver ramt af som følge af forslaget og tilknytningen til udvidelsen af kvotehandelssystemet. ITD er ikke overbevist om, at Kommissionens foreslåede ændringer til Energibeskatningsdirektivet i tilstrækkeligt omfang fremmer muligheden for at medlemslandene kan foretage justeringer af afgiftsstrukturen for alternative drivmidler, da drivmidlerne fortsat primært beskattes i forhold til energiindholdet frem for i forhold til CO<sub>2</sub>-udledningen. ITD anfører, at dette særligt problematisk, da grønne alternativer til diesel i dag fortsat er alt for dyre at producere og anvende på trods af, at en øget anvendelse heraf vil reducere branchens CO<sub>2</sub>-udledning betragteligt. De finder derfor, at der er brug for et paradigmeskifte, hvor man bevæger sig væk fra beskatning af energi og hen til beskatning af CO<sub>2</sub>, hvis de alternative drivmidler skal blive konkurrencedygtige med de fossile brændstoffer, herunder konventionel diesel. ITD anfører, at Kommissionens forslag i stedet adresserer CO<sub>2</sub>-udledningen i forbindelse med en potentiel udvidelse af EU's kvotehandelssystem, hvilket fjerner fleksibiliteten. ITD finder det unødvendigt og potentielt skadeligt for den grønne omstilling, hvis man lader vejtransportsektoren omfatte af EU's kvotehandelssystem. Såfremt transportsektoren alligevel underlægges EU's kvotehandelssystem, så



## Økonomiministeriet

er ITD enig i, at CO<sub>2</sub>-aftrykket skal adresseres heri frem for i Energibeskatningsdirektivet, da der ellers vil blive tale om dobbeltbeskatning, som vil være ødelæggende for hele transportsektoren. ITD går ind for forurenere-betaler-princippet og anfører, at den tunge vejgodstransport i forvejen kompenserer herfor på en lang række områder. Det gælder ikke mindst igennem høje krav til køretøjernes udledning af skadelige emissioner, indførte CO<sub>2</sub>-standarder, skærpede miljøzonekrav, de nuværende afgifter på drivmidler, kommende introduktion af intelligente kørselsafgifter etc. ITD anfører, at transportsektoren i denne henseende er meget anderledes end andre sektorer, og man bør derfor være påpasselig med at overføre logikker fra andre brancher på vejtransportbranchen.

Landbrug & Fødevarer finder, at et revideret Energibeskatningsdirektiv kan bidrage til at sikre en mere ensartet beskatning mellem Danmark og øvrige EU-medlemslande. Landbrug & Fødevarer er dog fortsat bekymret for dansk erhvervslivs konkurrenceevne i forhold til tredjelande, men også i forhold til øvrige EU-lande, hvis Danmark vælger et væsentligt højere afgiftsniveau end de øvrige EU-lande. Landbrug & Fødevarer er overordnet set positive over for, at satserne i Energibeskatningsdirektivet fremover opgøres i euro/GJ og dermed er ens på tværs af energiindhold. Landbrug & Fødevarer noterer sig, at forslaget til revideret direktiv tillader, at satserne kan opgøres i andre enheder, så længe minimumssatsen opgjort i euro/GJ overholdes. Landbrug & Fødevarer er positive over for, at der indføres en overgangsperiode for nogle energiprodukter. Landbrug & Fødevarer bemærker dog, at der er en kort implementeringstid frem til 2023, hvor Kommissionen foreslår, at ændringerne skal træde i kraft. Den korte implementeringstid gør det vanskeligt at planlægge nye investeringer, som direktivet giver incitament til, inden revisionen træder i kraft. Landbrug & Fødevarer er glade for, at der fortsat foreslås særskilte satser for brændstof, der blandt andet anvendes i landbruget. Landbrug & Fødevarer skal derfor opfordre regeringen til at fastholde disse. Landbrug & Fødevarer finder det positivt, at Kommissionens forslag vil øge incitamentet til at anvende vedvarende energiprodukter og teknologier. Der er behov for at fjerne unødvendige afgiftsmæssige barrierer for anvendelsen af vedvarende energi. Landbrug & Fødevarer støtter derfor op om en justering af Energibeskatningsdirektivet, så vedvarende energiprodukter ikke beskattes relativt hårdere end fossile alternativer, som det er tilfældet i dag for bl.a. biobrændstoffer og biogas. Landbrug & Fødevarer havde gerne set, at der var en større sammenhæng mellem det reviderede forslag til Energibeskatningsdirektivet og Kvotehandelsdirektivet ved at fritage kvoteomfattede virksomheder for energibeskatning, da disse virksomheders CO<sub>2</sub>-udledning og indirekte energiforbrug allerede er reguleret af EU's kvotesystem. Landbrug & Fødevarer er positive over for, at blandinger af energiprodukter fremover skal afgiftspålægges for hver del i stedet for at hele blandingen anses som fx naturgas og afgiftspålægges herefter, jf. forslagets artikel 2, nr. 6. Afgifterne skal dermed pålægges i tråd med massebalanceprincippet. Landbrug & Fødevarer anfører ift. implementering i både Danmark og de øvrige medlemslande, at direktivet fastlægger minimumssatser, og EU's medlemslande dermed har mulighed for at pålægge (betydeligt) højere afgifter end dem, der er fastlagt



## Økonomiministeriet

i direktivet. Hvis Danmark vælger et højere afgiftsniveau end de øvrige medlemslande, vil det være til skade for dansk vækst og konkurrenceevne.

ROCKWOOL bemærker, at Kommissionens forslag om at udvide beskatningsgrundlaget ved at fjerne nogle af de nuværende fritagelser, inklusiv for mineralogiske processer, vil medføre en væsentlig stigning i det samlede skattetryk for industrier beskæftiget med mineralogiske processer og dermed udfordre den europæiske konkurrenceevne. ROCKWOOL bemærker, at mineralogiske processer er energiintensive processer, der også er omfattet af EU's kvotehandels-system, og at Kommissionens "fit for 55" lovpakke også indeholder forslag til revision af EU's kvotehandelssystem, der på samme tid vil medføre øgede kvotepriser og reducere antallet af gratiskvoter, der tildeles industrier med "carbon leakage" status, herunder mineraluld. ROCKWOOL anfører, at hvis undtagelsen for mineralogiske processer samtidig fjernes i Energibeskatningsdirektivet, vil det dermed ramme industriens konkurrenceevne hårdt. Dertil kommer, at industrien i de kommende årtier overfor store investeringer i den grønne omstilling. ROCKWOOL bemærker, at i aftalen om en dansk grøn skattereform har man anerkendt dette forhold ved en senere indfasning (2025) af en reduceret energiafgift for mineralogiske processer. Tilsvarende mener ROCKWOOL, at der på Europæisk niveau vil være behov for en væsentlig længere indfasningsperiode, der tager højde for de forestående store udgifter i den grønne omstilling for mineralogiske processer. ROCKWOOL opfordrer til, at man fra dansk side har fokus på at sikre, at det samlede skattetryk for mineralogiske processer, der er reguleret af EU (skatter og afgifter), fortsat understøtter konkurrenceevnen og den grønne omstilling for den mineralogiske industri, så produktion med mineralogiske processer fortsat vil være muligt i EU.

Rådet for Grøn Omstilling hilser det velkomment, at Kommissionen foreslår revision af EU's stærkt forældede direktiv om energibeskatning fra 2003, og at niveauet for energibeskatning hæves betydeligt. Rådet finder dog ikke forslaget ambitiøst nok, da Kommissionen fik udarbejdet syv scenarier og har valgt det næstmindst ambitiøse. Rådet mener derfor, at der er brug for at hæve niveauet betydeligt, herunder bør beskatningsniveauet også inddrage de pågældende brændsler effekt på luftforurening. Rådet mener således, at beskatning udover de fossile brændsler også bør omfatte afbrænding af biomasse – dvs. afbrænding til aske, modsat biogas- og pyrolyseanlæg, hvor de tungt omsættelige kulstofforbindelser nedmuldes som både jordforbedring og kulstoflager. Beskatningen af biomasseafbrænding bør omfatte både kollektive og individuelle anlæg, idet begge dele indebærer tvivlsom bæredygtighed, idet biomasse er en begrænset ressource, som skal prioriteres, der hvor det gør størst gavn. Særligt træ bør på sigt ikke afbrændes, men skal bruges i fx byggeri møbler, hvor det udgør et kulstoflager. Samtidig har vi brug for at efterlade dødt træ i skovene af hensyn til Biodiversiteten. Rådet for Grøn Omstilling anfører endvidere, at man ikke bør undtage individuel anvendelse (brændefyring), idet denne bidrager med langt den største luftforurening. Samtidig findes der metoder til opkrævning af afgift, så man undgår de ulemper, som sås ved forslaget til brændeafgift, som



## Økonomiministeriet

daværende regering fremsatte i 2013, herunder at man ville fremme afbrænding af affald frem for rent træ, samt problemer med at skelne brænde fra fx træ til raftehegn. Ulemperne kan undgås ved at lægge afgiften på selve det at have ild i brændefyringsenheden frem for på brændet – i praksis kan det ske ved at sætte en føler og en logger i skorstensrøret, så man måler antal timer der er ild i enheden. Rådet anfører også, at Energibeskatningsdirektivet bør gøre op med klima- og miljøskadelige indirekte subsidier i form af afgiftsfritagelser, f.eks. på særlige køretøjer, f.eks. i landbruget.

Veteranskibsklub S/S Bjørn anfører, at klubbens turistsejladser mm. har kunnet tilbydes til en lav pris, fordi klubben, som almennyttig forening, bl.a. har været delvis fritaget for energiafgifter. Hvis klubben fremover skal betale energiafgifter, frygter de, at omfanget af sejladser bliver så lille, at der ikke vil være indtægter nok til at vedligeholde skibet. Det er derfor deres håb, at ændringen af direktivet fortsat vil give almennyttige foreninger fritagelse for energiafgifter.