


Skatteministeriet

25. oktober 2024
J.nr. 2024 - 1687

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges supplerende høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til Lov om ændring af lov om vejafgift, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og forskellige andre love (Gennemførelse af dele af aftale om deludmøntning af Grøn Fond, tilpasning af gennemførelse af aftale om Grøn skattereform for industri m.v., tekniske ændringer af vejafgiftsloven, tilpasning af regler for blandingsbestemelsen m.v., ændringer med henblik på at fremme regelefterlevelsen på motorområdet m.v.).

Høringsskemaet er udarbejdet for den del af lovforslaget, der har været i høring i perioden 13. september til 11. oktober 2024.

Høringssvar og høringsskema for den del af lovforslaget, der var i høring i perioden 28. juni 2024 til 22. august 2024, blev oversendt til Skatteudvalget den 2. oktober 2024.

Rasmus Stoklund

/ Kathrine Waage

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Dansk Bilbrancheråd</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Camping Union</i>	<p>Dansk Camping Union (DCU) udtrykker bekymring over forslaget om at indføre en ny standardsats for diesellole iblandet 7,6 pct. biobrændstof, da en stigning i brændstofprisen vil gøre det dyrere at campere. DCU foreslår derfor en mere gradvis indfasning.</p>	<p>Forslaget om en ny standardsats på diesel iblandet en højere mængde biobrændstof er en følge af, at det såkaldte CO₂e-fortrængningskrav stiger fra 2024 til 2025. Når der tankes diesel, der er iblandet mere biobrændstof, falder den samlede afgift. Det skyldes, at biobrændstof ikke pålægges CO₂-afgift. Der er derfor ikke tale om, at brændstofprisen bliver dyrere som følge af lovforslaget.</p>
<i>Dansk Erhverv</i>	<p>Dansk Erhverv bakker generelt op om implementeringen af <i>Aftale om grøn skattereform for industri mv.</i> fra 2022, men bemærker, at der er udfordringer i forhold til de administrative byrder, der er forbundet hermed. For en uddybning heraf henviser Dansk Erhverv til sit høringssvar, der blev afgivet ifm. høring af lovforslag, der implementerer aftalen.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at E-fuels også bør kunne opfylde iblandingskravet.</p>	<p>Lovforslaget indebærer forslag til justeringer af emissionsafgiftsloven og lov nr. 683 af 11. juni 2024, der gennemfører dele af <i>Aftale om grøn skattereform for industri mv.</i> af 24. juni 2022. Der er alene tale om justeringer af teknisk karakter.</p> <p>Af høringsskemaet af 29. april 2024, der blev afgivet ifm. behandlingen af de lovforslag, der gennemfører dele af aftalen, og hvortil der kan henvises, fremgår bl.a., at der med en afgift på kvotegrundlaget er søgt at indføre en administrerbar løsning på grundlag af en regulering, som virksomhederne allerede har kendskab til.</p> <p>Det er allerede muligt at benytte E-fuels og andre syntetiske brændstoffer på lige fod med biobrændstoffer til opfyldelse af CO₂e-fortrængningskravet. Ligeledes er</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv anfører, at der er inkonsistens mellem naturgas og biogas og CO₂-gas i forhold til muligheder for oprindelsesgarantier.</p> <p>Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til den foreslåede ændring om, at en rutebillet skal kunne ændres i 72 timer efter starttidspunktet i stedet for 48 timer efter udløbet af gyldighedsperioden. Dansk Erhverv bemærker, at håndhævelse af vejafgiften, herunder brug af rutebillet, er afgørende for vejafgiftssystemet og lige konkurrence.</p>	<p>syntetiske brændstoffer fritaget for CO₂-afgift.</p> <p>Det er udenfor rammerne af lovforslaget at regulere afgiftsfritagelser ved oprindelsesgarantier.</p> <p>Regeringen foreslår med finanslovsforslaget for 2025 at afsætte ekstra 5,7 millioner kroner i 2025 og 3,8 millioner kroner årligt i 2026-2028 til mere kontrol med vejafgiftsordningen.</p> <p>Midlerne vil gå til at indkøbe ekstra kameraudstyr til de mobile kontrolpunkter og sikre ekstra bemanding af de mobile kontrolpunkter, så der kan føres bedre kontrol med de afgiftspligtige vejstrækninger. Derudover vil Sund & Bælt Holding A/S arbejde på at implementere en løsning ved betalingsanlægget ved Storebæltsbroen, så det bliver muligt at stoppe udenlandske lastbiler med ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift. Der er i dag allerede tiltag for at sikre betaling af bøder fra danske lastbiler hos Gældsstyrelsen.</p>
<p><i>Danmarks Fiskeriforening</i></p>	<p>Dansk Fiskeriforening henviser generelt til sit høringssvar af 8. marts 2024 i forbindelse med høringen af det lovforslag, der i foråret 2024 blev fremsat for at implementere</p>	<p>Lovforslaget indebærer forslag til justeringer af emissionsafgiftsloven og lov nr. 683 af 11. juni 2024, der gennemfører dele af <i>Aftale om grøn skattereform for industri mv.</i> af 24. juni 2022. Der er alene tale om justeringer af teknisk karakter.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><i>Aftale om grøn skattereform for industri mv.</i></p> <p>Dansk Fiskeriforening bemærker, at i forlængelse af aftalen under den grønne trepart, hvor det blev besluttet at indfase en CO₂-afgift for landbruget fra 2030, bør indfasningen for fiskerisektoren tilsvarende ændres og påbegyndes i 2030.</p>	<p>Der kan i øvrigt henvises til det høringsskema af 29. april 2024, der blev afgivet ifm. behandlingen af de lovforslag, der gennemfører dele af aftalen.</p> <p>Ændring af indfasningsprofilen for en CO₂-afgift for fiskerisektoren ligger uden for rammerne af dette lovforslag.</p>
<p><i>Dansk Industri (DI)</i></p>	<p>DI er uforstående over for behovet for at definere bæredygtig bionaturgas i lovforslaget, idet det ikke vil have nævneværdig afgiftsmæssig betydning, og fordi det sker inden udgivelsen af den analyse om beskatning af biogas, der blev aftalt foretaget ifm. <i>Aftale om Grøn Skattereform for Industri mv.</i> DI henviser til aftaleteksten, hvoraf bl.a. fremgår, at analysen skal belyse ”mulige modeller for, at biogas afgiftsfritages ved køb af oprindelsesgarantier”. DI finder, at det virker utidigt at introducere nye definitioner og skillelinjer i afgiftsbehandlingen af biogas, inden analysens konklusioner er blevet offentliggjort.</p> <p>DI støtter en række af de i lovforslaget foreslåede præciseringer, der bl.a. sikrer til at gøre</p>	<p>Forslaget om at definere bæredygtig bionaturgas skyldes et behov for at sondre mellem biogas med oprindelsesgarantier (bæredygtig bionaturgas) og andet biogas (ikke-bæredygtig bionaturgas). Bæredygtig bionaturgas er fritaget for kvotereturneringspligt, men der skal betales emissionsafgift heraf. For andet biogas gælder en kvotereturneringspligt, og der skal også betales emissionsafgift.</p> <p>Analysen om afgiftsfritagelse af biogas ved køb af oprindelsesgarantier forventes offentliggjort i andet halvår 2024. Mulige tiltag på området drøftes blandt aftalepartierne på baggrund af oplæg fra regeringen. Analysen har derfor ikke umiddelbart sammenhæng til dette lovforslag.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>lovgivningen mere administrerbar samt virksomhedernes muligheder for grøn omstilling.</p> <p>DI støtter, at der gives større fleksibilitet i forhold til at ændre i de oplyste ruter. Således er det isoleret set til gavn for transportudbydere, at de nu kan ændre i den oplyste rute i op til 72 timer efter starttidspunktet snarere end de nuværende regler, hvor ændringerne skal foretages senest 48 timer efter udløbet af rutebilletens gyldighedsperiode. DI er dog generelt meget kritisk over den meget omfattende administrative byrde, som pålægges virksomhederne pålægges med den kommende vejafgift.</p>	<p>De administrative omkostninger ved vejafgiftsordningen vurderes at være på niveau med tilsvarende ordninger i andre EU-lande.</p>
<p><i>Drivkraft Danmark</i></p>	<p>Drivkraft Danmark anfører, at emissionsafgiftsloven medfører urimelige konsekvenser for raffinaderierne mulighed for at omstille deres produktion og dermed understøtte regeringens klimaaambitioner. Det er derfor afgørende for Drivkraft Danmark, at provenuet for emissionsafgiften på raffinaderierne og den øvrige industri tilbageføres 1:1 til erhvervet og ikke til fx landbruget. Desuden er det vigtigt for Drivkraft Danmark, at afskrivningsmulighederne for nye grønne driftsmidler i det grønne investeringsvindue ikke begrænses, så de massive investeringer raffinaderierne står over for udelukkes, som det var tilfældet med det tidligere grønne investeringsvindue fra 2020.</p>	<p>Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at ændre grundlæggende på emissionsafgiftslovens formål, herunder hvor stor en del af provenuet, der tilbageføres til industrien. Det samme gælder afskrivningsmulighederne for nye grønne driftsmidler i det grønne investeringsvindue.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>For så vidt angår den foreslåede nye standardsats for diesel iblandet 7,6 pct. biobrændstof, stiller Drivkraft Danmark sig uforstående overfor den valgte løsning. Den foreslåede afgiftssats vil efter Drivkraft Danmarks opfattelse ikke tage hånd om de afgiftsmæssige problemstillinger, som det stigende CO₂-fortrængningskrav rejser.</p>	<p>Rådet og Europa-Parlamentet vedtog i oktober 2023 et revideret direktiv for vedvarende energi (VE-III), som sætter krav til anvendelse af vedvarende energi i form af hhv. VE-brændstoffer og -elektricitet i 2025 og 2030. VEIII-direktivet har implementeringsfrist den 21. maj 2025. Skatteministeriet undersøger mulige justeringer af afgiftssystemet parallelt med, at det beslutes, hvordan direktivet implementeres.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsens område for Bedre Regulering (OBR)</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Foreningen af rådgivende ingeniører (FRI)</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>FSR – danske revisorer</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Konkurrence- og forbrugerstyrelsen</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Landbrug- og Fødevarer</i></p>	<p>Landbrug & Fødevarer kan overordnet bakke op om lovforslaget.</p> <p>Landbrug & Fødevarer finder det dog fortsat problematisk, at der endnu ikke er taget stilling til brug af oprindelsesgarantier til at fritage udstøttet biogas i gasnettet for CO₂-afgift. I gasnettet blandes</p>	<p>Analysen om afgiftsfritagelse af biogas ved køb af oprindelsesgarantier forventes offentliggjort i andet halvår af 2024. Mulige tiltag på området drøftes blandt aftaltpartierne på baggrund af oplæg fra regeringen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>biogassen med naturgas, og hele blandingen afgiftspålægges efter satsen for produktet med den højeste afgiftssats, hvilket er naturgas.</p> <p>Landbrug & Fødevarer er positiv over for, at kvadratmeterreglen indføres i CO₂-afgiftslovens § 9 e, stk. 5-7 ved procesforbrug. Dermed vil en defekt måler på forbruget af varme til rumvarme mv. ikke hindre mulighed for at søge en del af godtgørelsen retur for virksomheder, der måler deres procesforbrug.</p> <p>For virksomheder, der i henhold til bl.a. gasafgiftsloven § 10, stk. 4, måler forbrug af varme til hhv. rumvarme og varmt vand, betyder en defekt måler, at virksomheden ikke vil være berettiget til godtgørelse, før en ny måler er installeret. Ved en defekt måler på forbruget til rumvarme vil virksomhederne kunne gøre brug af kvadratmeterreglen. Landbrug & Fødevarer ser</p>	<p>CO₂-afgiftslovens § 9 e indebærer, at virksomheder med procesforbrug vil skulle fordele forbruget af energiprodukter mellem proces og rumvarme mv.</p> <p>I det udkast til lovforslaget, der var i offentlig høring, indgik et forslag om at indføre den omtalte kvadratmeterregel i CO₂-afgiftslovens § 9 e, stk. 5-7.</p> <p>På baggrund af yderligere overvejelser om at anvende en standardsats baseret på kvadratmeter er lovforslaget dog ændret, så det i den foreslåede § 9 e nu foreslås at anvende opgørelsen af energiforbrug til opvarmning af rum efter energiafgiftslovene. I forbindelse med denne opgørelse vil der også være mulighed for at anvende en kvadratmetersats.</p> <p>Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at indføre en standardsats for opgørelse af energiforbrug til opvarmning af vand.</p> <p>Det bemærkes, at det er vanskeligt at fastsætte en fast standardsats, da forbruget af det omhandlede varme vand, der ikke måles direkte, kan variere meget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>gerne, at der indføres en sådan bestemmelse for forbrug af varmt vand i en virksomhed, hvor der anvendes en betydelig mængde varmt vand i produktionen.</p> <p>Indførelse af muligheden for midlertidigt at anvende andet end direkte måling ved forbrug af varmt vand (uanset forbrug) vil betyde, at der kan opnås godtgørelse, indtil en ny måler installeres.</p> <p>Landbrug & Fødevarer finder det vigtigt, at alle selskabsformer kan anvende muligheden for at fradrage fanget og lagret CO₂ i afgiften. Landbrug & Fødevarer skal derfor opfordre til, at det bliver muligt at fradrage afgiften, når CO₂-afgiften og CO₂-lagringen håndteres af forskellige SE-numre under samme CVR-nummer.</p> <p>Med lovforslaget foreslås det at indsætte § 9 e i CO₂-afgiftsloven. I § 9 e, stk. 3, indføres indfasningen af CO₂-afgiften frem til 2030. Landbrug & Fødevarer ønsker, at Skatteministeriet overvejer, om der i paragraffen skal henvises til sætterne i § 2 fremfor alene at skrive ”afgiften efter eventuel tilbagebetaling efter § 9 f ganget med [...]”.</p>	<p>Det er forudsat, at godtgørelse af afgift kan ske, når CO₂ er fanget. Det er ikke et krav, at lagring foretages af samme virksomhed.</p> <p>Tilbagebetaling af afgift efter § 9 e, stk. 3, regulerer alene nettoafgiftsbelastningen, der er tilbage efter, at der eventuelt er udbetalt godtgørelse for CCS efter det foreslåede § 9 f. En henvisning til sætterne i § 2 vil således ikke give øget klarhed til bestemmelsen. Dertil vil en henvisning direkte til § 2 – i hvert fald uden en klar tilkendegivelse af, at det er nettoafgiftsbelastningen, der kan godtgøres efter bestemmelsen – indebære en risiko for, at virksomheden ved anvendelse af CCS modtager godtgørelse af en afgift, som allerede er godtgjort.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Nationalt center for etik</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Politiforbundet</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Rigsadvokaten</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Transporterbhvets ud- dannelser</i>	Ingen bemærkninger.	