



10. oktober 2025
J.nr. 2025 - 4160

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler, ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven, udvidelse af afgiftsfritagelsen for institutionsbusser, nedsættelse af den volumenbaserede emballageafgift i 2026 og 2027 m.v.).

Hovedparten af lovforslagets elementer var i offentlig høring i perioden fra den 4. juli 2025 til den 21. august 2025, mens forslaget om nedsættelse af den volumenbaserede emballageafgift i 2026 og 2027 er sendt i offentlig høring fra den 22. september til den 20. oktober 2025. Høringssvar og høringsskema vil blive eftersendt inden 1. behandlingen.

Ane Halsboe-Jørgensen

/ Kathrine Waage

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
Biogas Danmark	<i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> Biogas Danmark (BD) støtter forslaget om at afgiftsfritage biobrændstoffer fra kuldioxidafgift uanset anvendelse. BD finder, at dokumentationskravet også bør kunne opfyldes ved brug af oprindelsesgarantier – ikke kun for direkte leverancer, men også for biogas leveret via det kollektive gassystem.	Som led i <i>Aftale om grøn skattereform for industri mv.</i> af 24. juni 2022 blev det aftalt, at der skulle udarbejdes en analyse af mulige modeller for afgiftsfritagelse af biogas ved køb af oprindelsesgarantier. <i>Analyse af afgiftsfritagelse for biogas ved køb af oprindelsesgarantier</i> blev offentliggjort i december 2024. Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at ændre CO₂-afgiften, så der tages højde for oprindelsesgarantier.
Dansk Autogenbrug	<i>Terminaladgang for taksatororganisationer</i> Dansk Autogenbrug (DAG) tilkendegiver, at de fleste forslag ikke direkte vedrører DAG, hvorfor de blot tages til efterretning. DAG kan tilslutte sig forslaget om, at taksatororganisationer skal kunne opnå adgang til Motorregistret.	
Dansk e-Mobilitet	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Dansk e-Mobilitet (DeM) bemærker, at begrebet ”husholdninger” anvendes i lovforslaget, men at det er uklart, hvordan dette begreb	Lovforslaget er justeret, så det nu fremgår af pkt. 1 i de almindelige bemærkninger, at forslaget om udvidelse af refusionsordningen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	skal forstås. DeM anbefaler derfor, at begrebet udskiftes med ”fysiske og juridiske personer” for at sikre større præcision og tydelighed. DeM beder Skatteministriet bekræfte, at lovforslaget omfatter samtlige solcelleafregningsgrupper, herunder ejere af anlæg med pristillæg fra Energistyrelsen.	indebærer, at virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler via lade-standere, kan få tilbagebetalt elafgift – også selvom der på kundens ejendom er installeret et vedvarende energianlæg (VE-anlæg), fx solceller. Dette gælder, forudsat at de øvrige betingelser er opfyldt. Det er i lovforslaget præciseret, at virksomhedens kunder både kan være fysiske og juridiske personer. Begrebet husholdninger anvendes ikke længere i lovforslaget. Det bemærkes i forlængelse heraf, at de aktører, der er omfattet af den nuværende refusionsordning, også vil være omfattet af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt. Det er ikke hensigten med lovforslaget at indskrænke anvendelsesområdet i forhold til den eksisterende ordning. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, afsnit 3.1.2., at det er afgørende for tilbagebetaling af elafgift efter den foreslåede § 11 g, stk. 3, at trækket af elektricitet fra det kollektive elforsyningsnet i den pågældende time skal være foranlediget af aktivitet i ladestanderen, og at tilbagebetalingen højst kan udgøre et beløb svarende til den afgiftspligtige mængde, der i dette tidsrum er trukket fra det kollektive elforsyningsnet. Den afregningsform, som VE-anlægget er omfattet af, er ikke afgørende.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DeM beder Skatteministeriet bekræfte, hvorvidt den foreslåede udvidelse af refusionsordningen omfatter alle fysiske og juridiske personer, der producerer elektricitet på anlæg med en kapacitet under 150 kW. DeM anfører, at det vil bringe lovforslaget i overensstemmelse med elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra a, hvor afgiftsfritagelsen ikke er betinget af et forbrugskriterium. Efter § 2, stk. 1, litra c, tolkes ”eget forbrug” indskrænkende for erhvervsdrivende. DeM anfører, at det i lovforslaget bør tydeliggøres, at den foreslåede bestemmelse finder anvendelse på hele kredsen af producenter, når produktionsanlæggets kapacitet er under 150 kW. DeM anfører, at det bør afklares, i hvilket omfang elafgiften refunderes, når elbilejeren både har solceller og en V2G-ladeboks. I den situation vil elektricitet blive leveret fra elbilen tilbage til det kollektive net eller til øvrigt elforbrug bag ejendommens hovedmåler. DeM henviser i den forbindelse til elafgiftslovens § 11, stk. 3, hvoraf fremgår, at ”For energi (...), som leveres som elektricitet til det kollektive elnet, tilbagebetales afgiften dog til virksomheden.”	Der henvises til kommentaren ovenfor, hvoraf fremgår, at begrebet husholdninger er fjernet fra lovforslaget. Henvisningen til elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra c, i den foreslåede § 11 g, stk. 3, angår ikke afgiftsfritagelserne i § 2, stk. 1, litra a og c. Henvisningen til elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra c, indebærer alene, at hvis en elbil også lades op af afgiftsfritaget elektricitet produceret på et VE-anlæg, så er ladeoperatøren ikke afskåret fra at få tilbagebetalt elafgift, såfremt betingelserne i øvrigt er opfyldt. Elafgiftslovens § 11, stk. 3, får først virkning fra den 1. januar 2031, når refusionsordningen ophører. Efter elafgiftslovens § 11, stk. 3, skal der betales fuld elafgift ved opladning af elbiler uden mulighed for tilbagebetaling. Hvis den opladede elektricitet senere leveres tilbage til det kollektive elforsyningsnet, kan virksomheden dog få elafgiften refunderet. Tilbagelevering af elektricitet trukket fra det kollektive elforsyningsnet ligger uden for rammerne af

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		dette lovforslag. Forslaget vedrører alene muligheden for tilbagebetaling af elafgift i situationer, hvor elbilen lades op med egenproduceret solcellestrøm.
Dansk Erhverv	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Dansk Erhverv (DE) er meget positiv over for, at lovforslaget løser samspilsproblematikken mellem afgiftsrefusion og egenproduktion af vedvarende energi for elbilejere, og at lovforslaget kan implementeres med virkning fra den 1. januar 2026. DE bemærker, at der politisk bør tages højde for belastning af det kollektive net, og at løsninger som intelligent opladning og vehicle-to-grid (V2G) bør fremmes ved at indtænke fleksibilitet i indretningen af incitamenterne til at tage det grønne valg. DE bemærker, at lovforslaget medfører en ikke ubetydelig dokumentationsmængde, ved at elleve-randøreren pålægges at opbevare data over en lang periode. DE opfordrer Skatteministeriet til fremover at prioritere at finde en løsning for seriel operatørmåling, der kan afgiftsfritage el leveret til elbiler frem for at pålægge elleve-randører stadig flere byrder.	Belastning af det kollektive net og intelligent opladning mv. falder uden for rammerne af dette lovforslag. Det følger af lovforslaget, at oplysninger i den foreslåede § 11 g, stk. 4, 1. pkt., skal opbevares i 5 år efter regnskabsårets afslutning. Dette svarer til, hvad der følger af § 12 i lov om bogføring, hvoraf fremgår, at virksomheder på betryggende vis skal opbevare regnskabsmateriale 5 år fra udgangen af det regnskabsår, materialet vedrører. Af pressemeddelelse af 23. maj 2025, fremgår, at den serielle

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DE bemærker, at lovforslaget anvender begrebet ”husholdninger” i forbindelse med adgangen til den udvidede refusionsordning for opladning af elbiler. DE anfører, at det er uklart, hvordan begrebet ”husholdninger” i praksis skal forstås og anbefaler, at det tydeliggøres, hvad der præcist forstås ved ”husholdninger”, eller at begrebet fx udskiftes med ”fysiske og juridiske personer”.	målerordning stadig er den bedste løsning, men at den tager længere tid at få på plads. For at elbilejere ikke skal vente på den serielle målerordning, udvides den nuværende refusionsordning med dette lovforslag, så elbilejere med solceller kan få de samme fordele, som andre elbilejere. Skatteministeriet arbejder videre med den serielle målerordning, hvor elbilejere netop kan lade op til en reduceret elafgift uden at være afhængig af en ladeoperator. Ordningen vil få betydning ved ophør af den midlertidige nedsættelse af den almindelige elafgift i 2026 og 2027, som regeringen foreslår gennemført i et samtidigt fremsat lovforslag. Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf det fremgår, at lovforslaget er justeret, så begrebet husholdninger er fjernet fra i lovforslaget. I stedet er det i lovforslaget præciseret, at virksomhedens kunder kan være både fysiske og juridiske personer. Dermed anvendes begrebet husholdninger ikke længere. Det bemærkes i forlængelse heraf, at de aktører, der er omfattet af den nuværende refusionsordning, også vil være omfattet af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne ellers er opfyldt. Det er ikke hensigten med lovforslaget at

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DE forudsætter, at ordningen skal gælde for samme kreds af forbrugere, som er omfattet af den gældende refusionsordning, og at definitionen ikke bør medføre en utilsigtet indskrænkning af de nuværende målgrupper. En klar definition vil mindske risikoen for fortolkningsforskelle og sikre, at den administrative byrde for både virksomheder og myndigheder reduceres. DE anfører, at lovforslaget bør sikre, at busselskaber, der benytter afgiftsgodtgørelsen i dag, og som samtidig har egenproduktion af strøm fra et VE-anlæg, tilsvarende er berettiget til afgiftsgodtgørelse. <i>Udvidelse af mulighed for godtgørelse af elafgift for elektricitet anvendt som kørestrøm til eltog til godstransport</i> DE imødeser med glæde lovforslaget. DE anmoder Skatteministeriet om at overveje, om udvidelse af muligheden for godtgørelse af elafgift for elektricitet anvendt som kørestrøm til eltog og godstransport bør ske med 10 års tilbagevirkende kraft, hvis lovforslaget ændrer en praksis i strid med statsstøtterege- lterne. DE anfører, at hvis elafgiftsgodtgørelsen til dansk	indskrænke anvendelsesområdet i forhold til den eksisterende ordning. Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf det fremgår, at de aktører, der er omfattet af den nuværende refusionsordning, også vil være omfattet af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt. Det er ikke hensigten med lovforslaget at indskrænke anvendelsesområdet i forhold til den eksisterende ordning. Busselskaber, der opfylder betingelserne for tilbagebetaling af elafgift efter den nuværende refusionsordning, vil også kunne omfattes af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt. Det foreslås i lovforslagets § 16, stk. 2, at ikke-momsregistrerede virksomheder skal kunne anmode om godtgørelse af elafgift for elektricitet anvendt som kørestrøm til eltog og godstransport 3 år tilbage i tid. Perioden på 3 år foreslås under hensyn til den almindeligt gældende frist for fastsættelse af afgiftstilsvaret og godtgørelse af afgift,

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	momsregistrerede godsoperatører betragtes som tildeling af statsstøtte, kan en konsekvens blive, at danske virksomheder skal tilbagebetale godtgjort elafgift for perioden 2015 til 2022. DE beder Skatteministeriet overveje, hvordan en sådan situation kan undgås, og om det nuværende lovforslag sikrer imod dette.	som følger af skatteforvaltningslovens § 31. Den foreslåede ordning indebærer, at momsregistrerede og ikke-momsregistrerede virksomheder vil være stillet ens både fremadrettet og i den 3-årige periode bagud i tid, hvor de ikke-momsregistrerede virksomheder vil kunne kræve godtgørelse.
Dansk Fjernvarme	<i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> Dansk Fjernvarme (DF) anerkender formålet om at fremme anvendelsen af biobrændstoffer. DF bemærker, at biogas er en VE-gas, som ikke skal pålægges CO₂-afgift eller andre naturgasafgifter – hverken når det afsættes lokalt eller via det landsdækkende gasnet. DF bemærker, at der ikke vil være tale om en ”afgiftsfritagelse”, men om at systemet er forældet og i dag fejlagtigt pålægger fossile afgifter på en VE-gas. Der vil således være tale om en opdatering af systemet til de nuværende forhold, hvor biogas i stigende grad distribueres via det landsdækkende gasnet til gavn for de danske forbrugere, som aftager varme produceret på denne VE-gas. Der bør ikke pålægges fossile afgifter på forbruget af biogas af den grund. Det er velkendt, at der findes data for, hvor stor en andel af gasforbruget i de enkelte dele af det	Der henvises til kommentaren til Biogas Danmarks høringssvar, hvoraf det fremgår, at en ændring

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	landsdækkende gasnet, der udgøres af biogas. Disse data kan anvendes som grundlag ved en ændring af afgiftssystemet, så biogas distribueret via gasnettet ikke pålægges afgifter, der er tiltænkt naturgas. DF anbefaler derfor, at der fremover ikke opkræves naturgasafgifter af den del af ledningsskassen, som består af opgraderet biogas. DF anbefaler, at CO₂-afgiften og emissionsafgiften på fossil elproduktion tilbagerulles midlertidigt, indtil der er indført en aflønning af den regulerbare elproduktion i form af kapacitetsmekanismer. Alternativt anbefaler DF, at der som minimum indføres en gradvis indfasning af CO₂-afgiften på fossil elproduktion på de ikke-kvoteomfattede anlæg. Dette kan gøres tilsvarende til den gradvise indfasning, som der allerede er gennemført for industrien (procesenergi), og er således ikke en vanskelig administrativ øvelse.	af reglerne om CO₂-afgift i ledningsnettet falder uden for rammerne af dette lovforslag. Forhøjelse af CO₂-afgiften og indførelse af emissionsafgiften bidrager til at gennemføre <i>Aftale om grøn skattereform mv.</i> af 24. juni 2022, herunder er indfasningsmodellerne for henholdsvis procesforbrug og varmeproduktion en del af aftalen. Det ligger desuden uden for rammerne af dette lovforslag at regulere CO₂-afgiften og emissionsafgiften for fossil elproduktion.
Dansk Gartneri	<i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> Dansk Gartneri (DG) støtter beslutningen om at udvide afgiftsfritagelsen til også at omfatte rene biobrændstoffer anvendt til opvarmning og industrielle formål. DG opfordrer til, at der fortsat arbejdes for at finde løsninger, så	Der henvises til kommentaren til Biogas Danmarks høringssvar, hvoraf det fremgår, at en ændring

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ustøttet biogas også kan omfattes af afgiftsfritagelsen.	af reglerne om CO₂-afgift i ledningsnettet falder uden for rammerne af dette lovforslag.
Dansk PersonTransport	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Dansk PersonTransport (DPT) er enige i det overordnede formål med at fremme udbredelsen af vedvarende energi og eldrevet mobilitet. DPT bemærker, at lovforslaget tilsvarende bør sikre, at busselskaber, der benytter afgiftsgodtgørelsen i § 11 b, stk. 2, og som samtidig har egenproduktion af strøm fra et VE-anlæg, kan opnå afgiftsgodtgørelse for den egenproducerede strøm, der er forbrugt til opladning af elbusser. Afgiftsgodtgørelsen bør være uafhængig af strukturen og størrelsen på produktionsanlægget. DPT er opmærksom på, at der kan være situationer, hvor busselskabets egenproduktion er afgiftsfri i henhold til elafgiftslovens § 2, stk. 1 litra a.	Efter elafgiftslovens § 11 b, stk. 2, 1. pkt., godtgøres afgiften af kørestrøm, der anvendes af eltog til personbefordring. Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at regulere adgangen til afgiftsgodtgørelse efter elafgiftslovens § 11 b, når busselskabet har egenproduktion af elektricitet fra et VE-anlæg.
Dansk Solcelleforening	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Dansk Solcelleforening (DS) er meget positiv over, at Skatteministeriet har lyttet til branchen og på relativt kort tid har fundet en løsning, hvor egenproducenter af elektricitet kan få lav elafgift på elbilopladning. På den måde straffes	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	man ikke for at tage del i den grønne omstilling. DS gør opmærksom på, at det ikke er muligt for ladeoperatører at beregne korrekt refusion for de kunder, der har egenproduktion af elektricitet, og hvis ejendom er elopvarmet. Det skyldes, at priselementer på nuværende tidspunkt ikke kan ses i ElOverblik time for time.	Oplysninger om elprisen har ingen betydning for tilbagebetaling af elafgift efter lovforslagets § 1, nr. 5. For at beregne det korrekte tilbagebetalingsbeløb skal man kende den forbrugte mængde af elektricitet og den elafgift, der er betalt. Elafgiften indekseres årligt i henhold til nettoprisindekset, jf. elafgiftslovens § 6, stk. 2.
<i>Dataetisk Råd</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Datatilsynet</i>	<i>Terminaladgang for taksatororganisationer</i> Datatilsynet bemærker, at det bør præciseres, hvilke bestemmelser i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, som finder anvendelse, herunder hvilke bestemmelser i forordningen, der kan udgøre en hjemmel til videregivelse af oplysninger fra Køretøjsregisteret.	Forholdet til databeskyttelsesloven og databeskyttelsesforordningen for lovforslagets § 5, nr. 1 og 2, er beskrevet nærmere under pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det er herunder beskrevet, efter hvilken hjemmel i forordningens art. 6 oplysninger i Køretøjsregistret kan videregives.
<i>DI</i>	<i>Udvidelse af mulighed for godtgørelse af elafgift for elektricitet anvendt som kørestrøm til eltog til godstransport</i> DI støtter lovforslaget. DI opfordrer regeringen og Folketinget til generelt og permanent at indføre godtgørelse af elafgiften for ikke-momspligtige virksomheder, så disse betaler samme lave	Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at regulere sondringen mellem momsregistrerede

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	elafgift som momspligtige virksomheder. Denne forskelsbehandling savner rimelighed, og står i vejen for en gennemgribende forenkling af erhvervslivets elafgift, hvorefter alle virksomheder i udgangspunktet opkræves den endelige elafgift for proces, og den nuværende administrativt tunge refusionsordning afskaffes. <i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> DI foreslår, at denne del af lovforslaget udgår i lyset af regeringens ønske om at fjerne den almindelige elafgift i 2026 og 2027. Nedsættelse af elafgiften vil overflødig gøre refusionsordningen i de kommende år, ligesom ordningen udløber ved udgangen af 2030. <i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> DI støtter lovforslaget og er enig i, at lovforslaget følger intentionerne bag Aftale om Grøn Skattereform for industri mv. af 24. juni 2022 om, at brændstoffer, der anses for CO₂-neutrale, bør være fritaget for CO₂-afgift, og at forslaget derfor fremmer incitamentet til at omstille fra fossile brændsler.	og ikke-momsregistrerede virksomheder i elafgiftsloven. Betydningen af lovforslagets § 1, nr. 5, om udvidelse af refusionsordningen vil blive væsentligt reduceret i en periode, hvor elafgiften sættes ned til EU's minimumssats på 0,8 øre pr. kWh på alt forbrug, således som regeringen foreslår gennemført i et samtidigt fremsat lovforslag. Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre en klar retstilstand på området og skabe forudsigelighed for borgerne og branchen.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	I forlængelse heraf finder DI det også dybt beklageligt, at samme logik ikke videreføres fsva. angår ledningsført biogas, hvoraf der i dag skal betales fuld CO₂-afgift selvom det i alle sammenhænge anses for CO₂-neutralt. DI opfordrer derfor Skatteministeriet til at fortsætte arbejdet med at finde en permanent løsning, der gør det muligt at administrere en afgiftsfritagelse af ledningsført biogas, så også CO₂-afgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16, kan udgå af lovgivningen og al biogen energi i Danmark derfor som udgangspunkt er ligestillede i skattelovgivningen. Dette ville også sikre afgiftsmæssig ligestilling af lastbiler, der kører på hhv. biodiesel og biogas. I den forbindelse ville det dertil være oplagt at sikre, at biogasdrevne lastbiler ikke er afgiftsmæssigt ligestillede med naturgasdrevne lastbiler i den km.-baserede vejafgift. Indtil dette er opnået bør det dog som minimum præciseres, at den foreslåede afgiftsfritagelse også muliggør afgiftsfritagelse af ren biogas, der leveres direkte fra fyldestationer på biogasanlæg til lastbiler mv. og derfor ikke er blandet med naturgas - fx i form af LBG eller CBG. Det skal ses i lyset af, at denne biogas entydigt kan spores til en biogaskilde.	Udgangspunktet er, at der ikke betales CO₂-afgift for ren biogas. Biogas, der er tilført gasnettet og blandet med fossil gas, anses dog for at være blandet. Desuden henvises til kommentaren til Biogas Danmarks høringsvar, hvor det fremgår at det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at regulere biogas i gasnettet. Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at regulere metanafgiften i CO₂-afgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16, og en afgiftsmæssig ligestilling af lastbiler, der kører på hhv. biodiesel og biogas, herunder i forbindelse med den kilometerbaserede vejafgift. Udgangspunktet i CO₂-afgiftsloven er, at ren biogas er fritaget fra afgift, mens blandinger pålægges afgift efter brændstoffet med den højeste afgiftssats i blandingen. Dette udgangspunkt følger også af SKM2022.438.SR. Hvis biobrændstoffet blandes med fossilbrændstof, så fritages det i udgangspunktet fra CO₂-afgift, hvis det anvendes som motorbrændstof, når andelen samtidig kan dokumenteres.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<i>Afgiftsfritagelse for køb af nul-emissionsbiler med støtte efter lov om social service eller barnets lov</i> DI er enig i at ejerafgiftsfritagelsen ikke bør være begrænset til benzindrevne biler. DI mener, at det bør overvejes, om den nuværende afgiftsfritagelse kan bortfalde og erstattes af et fast tilskud til de borgere, der måtte være omfattet af lovgivningen. På den måde ville der også for denne type biler være en tilskyndelse til at udskifte til el-drevne køretøjer. <i>Ophævelse af regler om overgangsordning for eksisterende leverancer af overskudsvarme og ophævelse af regler om at ændre indbetaler af overskudsvarmeafgiften</i> DI noterer sig fsva. §§ 11 og 14, at den foreslåede overgangsordning vedrørende overskudsvarme ikke vurderes at være i overensstemmelse med EU's statsstøttere regler.	Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at indføre en eventuel tilskudsordning til erhvervelse af elbil for borgere, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftslovens § 7, stk. 1. Det bemærkes, at der allerede med de gældende afgiftsregler er skabt tilskyndelse til at erhverve elbiler. Det fremgår af lovforslagets afsnit 3.10.2, at der ikke er opnået rimelig sikkerhed for, at overgangsordningen for eksisterende leverancer af overskudsvarme i § 3, nr. 2, og § 4, nr. 4, i lov nr. 138 af 25. februar 2020 vil være forenelig med EU-rettens regler om statsstøtte. For at sikre overensstemmelse med EU-rettens regler om statsstøtte foreslås bestemmelserne ophævet i lovforslagets § 12. Det fremgår af lovforslagets afsnit 3.11.2., at det er vurderet, at der ikke er behov for at sætte reglen om, at indbetaleren af overskudsvarmeafgiften kan ændres fra virksomheden til varmeforsyningsselskabet i gasafgiftsloven, kulafgiftsloven og mineralolieafgiftsloven i kraft. Derfor foreslås det i lovforslagets § 15 at ophæve § 2, nr.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		2, § 3, nr. 2, og § 4, nr. 4, i lov nr. 2606 af 28. december 2021.
<i>DI Bilbranchen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Drivkraft Danmark</i>	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Drivkraft Danmark (DD) kan støtte de foreslåede ændringer af elafgiftsloven, så der nu findes en løsning, hvor den hidtidige praksis med refusion af elafgifter ved opladning af elbiler i husstande med solceller bliver lovliggjort. <i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DD kan støtte den foreslåede ændring af CO₂-afgiftsloven, der fjerner bestemmelsen om, at der skal betales CO₂-afgift af rene VE-/biobrændstoffer, der ikke anvendes som motorbrændstof, hvilket er i strid med intentionerne i Aftale om Grøn Skattereform for industri mv. fra juni 2024. Denne ændring er et vigtigt skridt i forhold til at understøtte den grønne omstilling af de virksomheder og forbrugere, der ikke har mulighed for at komme på det kollektive forsyningsnet (gas- og fjernvarme), og hvor energibehovet til processer og produktion ikke alene kan dækkes ved elektrificering. DD mener, at ændringen ikke kan stå alene, hvis det skal have den tilsigtede effekt og leve op til intentionerne bag Aftale om Grøn Skattereform. Det er derfor vigtigt, at der også sker en generel tilpasning af hele systemet for opgørelse af energi- og CO₂-afgifter, så det generelt bygger på et massebalancesystem i stedet for de nuværende faste afgiftssatser. Som vi har påpeget og drøftet med Skatteministeriet fastholder det nuværende system brændstofleverandørerne til at udbyde en bestemt iblanding af VE-/biobrændstoffer, der ikke afspejler de krav, de skal efterleve i andre dele af lovgivningen for at opfylde Danmarks klimaforpligtigelser, som for eksempel CO₂-fortrængningskravet og ETS2.	Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at indføre et massebalancesystem for opgørelse af energi- og CO₂-afgifter.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DD mener, at det er afgørende, at den såkaldte ”blandebestemmelse”, i CO₂-afgiftslovens § 2, stk. 3, bliver ændret, så blandinger af biobrændstoffer og fossile brændstoffer er fritaget for CO₂-afgift for den biogene del for alle anvendelser og ikke kun for anvendelse som motorbrændstof. DD er enige med Skatteministeriet i, at det skal være let og sikkert at kunne kontrollere enhver afregning af afgifter. Men DD er ikke enige med Skatteministeriet i, at der ikke findes regulering på linje med for eksempel fortrængningskravet, der gør det muligt at kontrollere blandinger af VE-/bio-brændstoffer og fossile brændstoffer til fyringsformål. DD mener, at opretholdelse af differentieringen mellem fyringsformål og motorbrændstoffer i § 2, stk. 3, vil gøre det vanskeligt og omkostningsfyldt for brændstofleverandørerne, og i sidste ende deres kunder, at opfylde deres forpligtigelser i henhold til ETS2. DD opfordrer Skatteministeriet til at ændre CO₂-afgiftslovens § 2, stk. 3, og deraf følgende bestemmelser i Mineralolieafgiftsloven, så den ligestiller blandinger i motorbrændstoffer og fyringsformål ved opgørelse af CO₂-afgifter. <i>Ændring af henvisning til bekendtgørelser</i> DD kan støtte de foreslåede ændringer i lovforslagets § 7 og § 9.	Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.2.2., hvoraf det fremgår, at for blandingsprodukter efter CO₂-afgiftslovens § 2, stk. 3, svares der fortsat afgift af hele blandingen efter satsen på det produkt, der har den højeste afgiftssats, medmindre der er fastsat særskilt sats for blandingsproduktet. Skatteministeriet er i gang med at undersøge, hvorvidt der kan laves kontrollerbare og administrerbare indretninger af CO₂-afgiftsloven og energiafgiftslovene ift. at opgøre andelen af biokomponenter i blandinger for opvarmningsformål.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
FDM	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> FDM er tilfredse med den foreslåede ordning og anser den bl.a. for fair, praktisk mulig og økonomisk rimelig for forbrugerne. FDM mener, at det er vigtigt, at der vejledes om, hvordan ladeoperatørerne skal kunne dokumentere nettoforbruget time for time. Det er afgørende med let og pålidelig adgang til elforbrugsdata. FDM anbefaler, at der tages højde for dette i implementeringen.	Skatteforvaltningen er opmærksom på behovet for kommunikation og vejledning i forbindelse med den foreslåede ændring.
Finans og Leasing	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Finans og Leasing (FL) roser ministeren for at fremme den grønne omstilling med dette tiltag, således at egenproducenter også kan få lav elafgift på elbilsopladning. FL opfordrer til, at de nuværende regler om tinglysningsloven ændres, således at man kan lease solceller på parcelhuse – uden at disse bliver grebet af ejendommens pant – i lighed med den nye lov om leasing af solceller på erhvervsejendomme (L 168 A), hvor der netop kan forbeholdes særskilt ejendomsret over solcelleanlægget.	Forslaget om at regulere tingslysningsafgiftsloven er uden for rammerne af lovforslaget, der ændrer en række regler på energi-, miljø- og motorområdet.
FSR – danske revisorer	FSR – danske revisorer (FSR) hilser store dele af lovforslaget velkomment.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> FSR foreslår, at Skatteministeriet præciserer, at der er tale om en lempelse i forhold til det gældende regelsæt. FSR anbefaler, at det tydeliggøres, at det samlede elektricitetsforbrug i ladestanderne efter den udvidede refusionsordning anses for godtgørelsesberettiget, selvom der er medgået solcellestrøm til opladning af elbilen. FSR anfører, at det samlede godtgørelsesberettigede forbrug i ladestanderen maksimalt kan udgøre den mængde elektricitet, der er trukket fra det kollektive net. FSR foreslår, at det enten defineres, hvad der forstås ved en husstand i særligt de tilfælde, hvor der drives erhvervsmæssig virksomhed fra en adresse/matrikel med privatbeboelse. Alternativt bør der tages stilling til, hvordan reglerne skal anvendes i disse tilfælde.	Det kan bekræftes, at det er uden betydning for tilbagebetaling af elafgift, at der er medgået egenproduceret elektricitet fra et VE-anlæg i form af bl.a. solceller til opladning af elbilen. Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 3.1.2., at det er afgørende, at trækket af elektricitet fra det kollektive elforsyningsnet i den pågældende time er foranlediget af aktivitet i ladestanderen, og at tilbagebetalingen højst vil kunne udgøre et beløb svarende til den afgiftspligtige mængde, der i samme tidsrum er trukket fra det kollektive elforsyningsnet. Det kan derfor ikke bekræftes, at det samlede elektricitetsforbrug i ladestanderen anses for godtgørelsesberettiget. Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf fremgår, at lovforslaget er justeret, så begrebet husholdninger er fjernet fra i lovforslaget. Det er i lovforslaget præciseret, at virksomhedens kunder både kan være fysiske og juridiske personer. Begrebet husholdninger anvendes ikke længere i lovforslaget. Det bemærkes i forlængelse heraf, at de aktører, der er omfattet af den nuværende refusionsordning, også vil være omfattet af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt. Der er ikke

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	FSR foreslår, at lovforslaget også adresserer de afgiftsmæssige forhold, der vedrører momsregistrerede virksomheder med opsatte solceller. FSR anfører, at der særligt bør overvejes at indføre en lempelse af de gældende regler, herunder praksis om krav til registrering for elafgift ved levering af solcellestrøm til forbrug i ladestandere, der drives og vedligeholdes af en ekstern ladeoperatør for dennes regning og risiko. FSR bemærker, at det bør præciseres i lovforslaget, hvilken sammenhæng den hidtidige praksis om forbrugskriteriet og fortolkningen af særordningen har med den foreslåede bestemmelse FSR bemærker, at det bør præciseres, at der med lovforslaget ikke er tåltænkt en ændring af de øvrige dele af særordningen. <i>Udvidelse af mulighed for godtgørelse af elafgift for elektricitet anvendt som kørestrøm til eltog til godstransport</i> FSR foreslår, at lovforslaget ændres således, at der bliver mulighed	hensigten med lovforslaget at indskrænke anvendelsesområdet i forhold til den eksisterende ordning. Med lovforslagets § 1, nr. 5, udvides den eksisterende refusionsordningen, hvorved virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler via ladestandere, kan få tilbagebetaling af elafgift, selvom der til kundens ejendom er knyttet et VE-anlæg i form af fx solceller, når betingelserne i øvrigt er opfyldt. Det ligger derfor uden for rammerne af dette lovforslag at regulere reglerne for registrering af momsregistrerede virksomheder efter elafgiftsloven. Med lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås at flytte reglerne i § 21 i lov nr. 1353 af 21. december 2012 til den foreslåede § 11 g i elafgiftsloven. Det bekræftes, at der med flytningen af bestemmelsen til elafgiftsloven ikke tilsigtes en ændring af praksis for bestemmelsen udover den problemstilling med afgiftsfritaget solcellestrøm, som lovforslaget konkret vedrører. Der henvises til lovforslagets specielle bemærkninger til § 1, nr. 5. Der henvises til kommentaren til Dansk Erhvervs høringssvar,

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	for, at toggodsoperatører, der ikke er momsregistreret i Danmark, kan ansøge om godtgørelse tilbage til 2015.	hvoraf fremgår, at ikke-momsregistrerede virksomheder skal kunne anmode om godtgørelse af elafgift 3 år tilbage i tid, og at denne periode foreslås under hensyn til den almindeligt gældende frist for fastsættelse af afgiftstilsvaret og godtgørelse af afgift.
<i>International Transport Denmark</i>	International Transport Danmark (ITD) støtter intentionen om at fremme grøn transport og vedvarende energi og finder det positivt, at transportvirksomheder med egen elproduktion fremover kan opnå elafgiftsrefusion ved opladning af deres el-lastbiler via en ladeoperatør. IDT bemærker, at de måle- og dokumentationskrav, der med lovforslaget pålægges virksomheder med opladningsaktiviteter, skal udformes så enkelt og gennemskueligt som muligt. For transportvirksomheder, der anvender ladeoperatører, bør det	Der henvises til lovforslagets specielle bemærkninger til § 1, nr. 5, hvoraf fremgår, at som dokumentation for tilbagebetalingsbeløbet skal virksomheden på anmodning fremlægge opgørelser af målinger af den forbrugte elektricitet i ladestandere med angivelse af den adresse, som ladestanderen er tilknyttet, samt opgørelser af målinger af det afgiftspligtige elforbrug fra det aftagenummer, der forsyner ladestanderen med elektricitet, og med angivelse af aftagenummeret. Skatteforvaltningen er desuden opmærksom på behovet for kommunikation og vejledning i forbindelse med den foreslåede ændring. Med lovforslaget udvides den allerede eksisterende

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	være let at gennemskue, i hvilket omfang operatørerne understøtter refusionsordningen, og hvordan refusionen formidles videre til kunden. ITD anser refusion af elafgift som et vigtigt skridt i den rigtige retning for at sikre grøn transport og henviser til behovet for støtte til udbygningen af infrastruktur.	refusionsordning. Udvidelsen vil ikke ændre på, at de virksomheder, der kan opnå tilbagebetaling af elafgift efter refusionsordningen, ikke er forpligtet til at videreføre den tilbagebetalte elafgift til kunderne. Udbygning af infrastrukturen, herunder det danske vejnet, ligger ikke inden for Skatteministeriets ressort.
KL	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> KL konstaterer, at kommunerne opfatter det som en barriere, at kommuner og myndigheder ikke eksplicit er nævnt i elafgiftsloven under den kreds, der kan modtage godtgørelse af elafgift for elektricitet, som anvendes til køretøjer. KL foreslår, at det tydeliggøres i lovgivningen, at kommuner og regioner anses som virksomheder med mulighed for at modtage direkte godtgørelse for elafgiften på el anvendt i egne køretøjer.	Tilbagebetalingsbeløbet efter den nuværende refusionsordning er ikke begrænset til virksomhedens fradrag for købsmomsen. Til gengæld kan elafgiftslovens øvrige godtgørelsesregler alene anvendes af momsregistrerede virksomheder, såfremt betingelserne i øvrigt opfyldt. Ikke-momsregistrerede erhverv, staten, kommuner og regioner anses ikke for godtgørelsesberettigede erhverv efter elafgiftsloven.
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen	Ingen bemærkninger.	
Kosan Gas	<i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> Kosan Gas (KG) kvitterer for den klare intention om at fremme den	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	grønne omstilling gennem et mere tidssvarende afgiftssystem. KG anbefaler, at der skal være mulighed for at anvende massebalanceprincippet ved opgørelse af afgiftspligtig andel. KG opfordrer til, at massebalanceprincippet eksplicit anerkendes som gyldig opgørelsesmetode ved dokumentation af bio-gen andel i blandede brændslet også uden for transportsektoren.	Der henvises til kommentaren til Drivkraft Danmarks høringssvar, hvoraf det fremgår, at det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at indføre et massebalance-system for opgørelse af energi- og CO₂-afgifter.
Københavns Professionshøjskole	<i>Ændring af henvisning til bekendtgørelser</i> Københavns Professionshøjskole (KP) anfører, at de foreslåede ændringer i lovforslagets §§ 6-9 efter deres opfattelse er i strid med delegationsforbuddet i grundlovens § 43, hvis ændringerne betyder, at en minister fremover kan ændre det afgiftspligtige område alene ved at ændre i en bekendtgørelse. Problemstillingen forstærkes af, at de bekendtgørelser, som lovforslaget vedrører, er udstedt af miljøministeren. KP anfører også, at de foreslåede ændringer i §§ 6-9 efter deres opfattelse øger kompleksiteten i afgiftslovgivningen, hvis det i visse situationer ikke er muligt at fastlægge det afgiftspligtige område alene på baggrund af lovteksten, fordi forskellige ressortministerier er bemyndiget til at ændre det afgiftspligtige område via bekendtgørelser.	Det vurderes, at de foreslåede ændringer i henvisninger til bekendtgørelser ikke strider mod grundlovens § 43. De relevante love på energi- og miljøområdet angiver klart, hvornår der foreligger afgiftspligt, og hvem afgiftspligten påhviler. I fx lovforslagets § 6, nr. 1, foreslås det, at der henvises til den til enhver tid gældende pantbekendtgørelse. Det betyder, at emballageafgiftsloven fortsat vil fastslå, at emballager, der er omfattet af det obligatoriske pant- og retursystem, er fritaget for afgift. Selvom Miljøministeriet kan ændre de nærmere regler for det obligatoriske pant- og retursystem via pantbekendtgørelsen, vil afgiftsfritagelsen fortsat gælde for de emballager, der omfattes af systemet.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	KP foreslår en løsningsmodel, hvor de relevante bekendtgørelser, som er udstedt med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven, ændres, sådan at disse bekendtgørelser bliver til lovgivning, som derved kun kan ændres ved efterfølgende lovgivning. KP foreslår derudover en anden løsningsmodel, hvor koblingen mellem miljølovgivningen og skattelovgivningen fjernes, således at det afgiftspligtige område defineres entydigt i afgiftslovene uden henvisninger til lovgivning eller bekendtgørelser udstedt af andre ministerier. KP anfører i forhold til lovforslagets § 6, at det bør overvejes, om det er tidssvarende og hensigtsmæssigt med en retstilstand, hvor indholdet af flasken m.v. er afgørende for afgiften og ikke den miljømæssige belastning af emballagen. KP anfører derudover i forhold til §§ 7 og 9 i lovforslaget, at det bør overvejes, om det er mere hensigtsmæssigt at tilrettelægge kravene til tankanlæg i miljølovgivningen, således at det er et obligatorisk krav, at der skal være damreturanlæg. Dermed vil der ikke længere være noget incitamentsmæssigt indhold i særbestemmelserne i mineralolieafgiftslovens og NOx-afgiftsloven, som derfor kan afskaffes. Alternativt kan afgiftssatsen på benzin og NOx nedsættes ud fra den forudsætning, at det er et obligatorisk lovkrav, at der skal	Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at regulere, om indhold fastsat i bekendtgørelser udstedt med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven skal indarbejdes i lovgivning, eller om bekendtgørelser udstedt af andre ministerier skal overføres til skattelovgivningen. Derudover ligger det uden for rammerne af dette lovforslag at ændre det afgiftspligtige vareområde i emballageafgiftsloven. Ændringer til miljølovgivningen ligger ikke inden for Skatteministeriets ressort.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	være dampreturanlæg på alle tank-anlæg.	
Landbrug og Fødevarer	Landbrug & Fødevarer (L&F) støtter, at rene biobrændstoffer fritages for CO₂-afgift. L&F havde dog ønsket, at lovforslaget også fulgte op på Skatteministeriets analyse fra december 2024, hvor det blev foreslået at indføre en afgiftsfritagelse for biobrændstoffer. <i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> L&F forstår afsnittet 3.2.2. øverst på lovforslagets side 23, hvor det fremgår, at ”Derudover skal virksomhederne fortsat dokumentere bioindholdet i de enkelte bioprodukter i form af certifikater m.v., så grundlaget for afgiftsfritagelse” accepteres af Skatteforvaltningen. Det betyder, at brugen af certifikater m.v. fortsat kan anvendes til at beregne afgiftsfritagelsen. L&F undrer sig over, at der endnu ikke er taget stilling til brugen af certifikater og oprindelsesgarantier til at afgiftsfritage biobrændstoffer i blandinger, herunder biogas, der transporteres og leveres gennem gasnettet. En afgiftsfritagelse for biobrændstof i blandinger vil også understøtte incitamentet til at omstille til mere grønne alternativer. I dag er der ikke incitament til at anvende grønne alternativer i blandinger,	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	når hele blandingen afgiftspålægges som de fossile alternativer. L&F beder derfor Skatteministeriet om at give en status på arbejdet med at fritage ustøttet biogas i gasnettet for afgifter. L&F beder Skatteministeriet redegøre for, om lovforslaget sikrer ligestilling mellem CO₂-afgiften og emissionsafgiften, så brugen af rene biobrændstoffer – både bæredygtige og ikke-bæredygtige og uanset formål – er afgiftsfritaget i både CO₂-afgiftsloven og emissionsafgiftsloven. <i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> L&F er positiv over for lovforslaget.	Der henvises til kommentaren til Biogas Danmarks høringssvar, hvoraf det fremgår, at analysen om mulighed for fritagelse af ustøttet biogas blev publiceret i december 2024. CO₂-afgiftsloven og emissionsafgiftsloven er baseret på forskellige grundlag og kan således ikke helt sidestilles. Men lovforslaget sikres, at rene biobrændstoffer, både bæredygtige og ikke-bæredygtige, fremover kan fritages for CO₂-afgift, når de anvendes til fyringsformål. Fritagelsen vil således gælde for både motorbrændstof, fyringsformål mv. Er biobrændstoffet blandet med fossilt brændstof, fx i gasnettet, skal der dog stadig betales CO₂-afgift, dog undtaget biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof. Emissionsafgiftsloven indebærer fritagelse af både bæredygtigt og ikke-bæredygtigt biogas, medmindre det er blandet med naturgas i overensstemmelse med gasafgiftslovens § 1 a, herunder i gasnettet.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	L&F anfører, at det ikke fremgår klart, om udvidelsen også omfatter øvrige virksomheder end de virksomheder, som netop har serviceaktivitet med opladning af batterier til elbiler. L&F er af den opfattelse, at øvrige virksomheder også er omfattet af den foreslåede bestemmelse og beder Skatteministeriet bekræfte dette. L&F beder Skatteministeriet redegøre for, hvordan virksomhederne i nedenstående eksempler skal forholde sig til opgørelserne. Eksempel 1: En virksomhed, som udelukkende driver momspligtig virksomhed, har investeret i solcelleanlæg og egne ladestandere, som drives for egen regning og risiko. Virksomheden bør kunne opnå afgiftsgodtgørelsen ud fra ordlyden i den foreslåede § 11 g i elafgiftsloven og SKM2022.432.SR. Dermed burde der kunne opnås tilbagebetaling af afgiften anvendt i ladestanderne, så længe forbruget ikke overstiger, hvad der er hentet fra	Virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler, kan få tilbagebetalt elafgift efter refusionsordningen, når elbiler oplades på ladestandere, der drives for virksomhedens regning og risiko, eller når elektriciteten anvendes til opladning af batterier på batteriskiftestationer. De virksomheder, der kan opnå tilbagebetaling af elafgift efter refusionsordningen, er de samme, som er omfattet af den foreslåede udvidelse. Det kan derfor ikke bekræftes, at andre virksomheder også er omfattet af ordlyden i den foreslåede § 11 g. Dokumentationskravet i den foreslåede § 11 g, stk. 4, vedrører tilbagebetalingsbeløbet efter § 11 g, stk. 3. Kan en virksomhed få tilbagebetalt elafgift efter både elafgiftslovens § 11, stk. 1, og efter den foreslåede § 11 g, stk. 3, vil dokumentationskravet i § 11 g, stk. 4, alene gælde for den del af tilbagebetalingsbeløbet, der relaterer sig til § 11 g, stk. 3.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	det kollektive forsyningsnet opgjort på timebasis. Virksomheden vil have mulighed for godtgørelse efter elafgiftslovens § 11 for den resterende del af virksomhedens indkøbte elektricitet. L&F er af den opfattelse, at der i denne situation ikke bør stilles krav til dokumentation, som beskrevet i § 11 g, stk. 4, idet virksomheden har opnået godtgørelse for hele den betalte elafgift. L&F anfører, at såfremt virksomheden skal opfylde dokumentationskravet i disse situationer, vil det blot pålægge virksomheden en unødvendig administrativ byrde. Eksempel 2: En virksomhed har både momspligtige aktiviteter og aktiviteter, som er virksomheden uvedkommende. Virksomheden har investeret i et solcelleanlæg samt egne ladestandere, som drives for egen regning og risiko. L&F spørger, om Skatteministeriet vil forholde sig til, hvordan en sådan virksomhed skal opgøre sin adgang til afgiftsgodtgørelse for betalt elafgift på hentet elektricitet fra det kollektive forsyningsnet. L&F anmoder Skatteministeriet om at bekræfte, at udvidelse af refusionsordningen omfatter VE-anlæg på både øjebliksafregning,	Særligt for refusionsordningen og den foreslåede udvidelse er, at elektriciteten anses for forbrugt af virksomheden, når elektriciteten anvendes til opladning af batterier til elbiler. Derfor er målingen af den forbrugte elektricitet i ladestanden afgørende for tilbagebetalingen. Med den foreslåede udvidelse af refusionsordningen bliver det muligt at udskille afgiftsfritaget elektricitet, der er medgået til at lade elbilen op. Dette gøres ved, at målingen fra ladestanden suppleres af målinger fra det kollektive elforsyningsnet. På den måde sikres det, at der kun sker tilbagebetaling af elektricitet, der faktisk er betalt afgift af. Opgørelse af en virksomheds erhvervsmæssige og private aktiviteter i forhold til afgiftsgodtgørelsen, ligger uden for rammerne af dette lovforslag, som giver adgang til tilbagebetaling af elafgift, selvom elbilen også lades op af afgiftsfritaget solcellestrøm. Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf det fremgår, at det er afgørende for tilbagebetaling af elafgift

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	timebaseret nettoafregning og årsbaseret nettoafregning. L&F foreslår, at den udvidede refusionsordning gennemføres med tilbagevirkende kraft for at fremme investeringer i grønnere løsninger.	efter den foreslåede § 11 g, stk. 3, at trækket af elektricitet fra det kollektive elforsyningsnet i den pågældende time skal være foranlediget af aktivitet i ladestanderen, og at tilbagebetalingen højst kan udgøre et beløb svarende til den afgiftspligtige mængde, der i dette tidsrum er trukket fra det kollektive elforsyningsnet. Den afregningsform, som VE-anlægget er omfattet af, er ikke afgørende. Lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås at have virkning fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2030. Af hensyn til Skatteforvaltningens administration og mulighed for at foretage effektive kontroller foreslås der ikke et tidligere virkningstidspunkt.
<i>Landdistrikternes Fællesråd</i>	<i>Ændring af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer i CO₂-afgiftsloven</i> Landdistrikternes Fællesråd (LF) anfører, at det er helt afgørende, at grønne brændsler ikke beskattes som fossile. Det er et vigtigt skridt i retning af at skabe lige vilkår for virksomheder mv. i hele landet. Afgiftsfritagelsen bidrager til at fastholde og udvikle arbejdspladser i landdistrikterne, hvilket er i tråd med regeringsgrundlagets mål om et land i bedre geografisk balance.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Mobility Denmark</i>	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Mobility Denmark (MD) støtter ændringerne i lovforslaget, så solcelleejere ikke bliver afgiftsmæssigt straffet. MD efterlyser, at det fremgår af lovteksten, at også erhvervsdrivende med solceller får mulighed for at blive omfattet af refusionsordningen. I udkastet henvises der alene til husholdninger.	Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf det fremgår, at lovforslaget er justeret, så begrebet husholdninger er fjernet fra i lovforslaget. Det er i lovforslaget præciseret, at virksomhedens kunder både kan være fysiske og juridiske personer. Begrebet husholdninger anvendes ikke længere i lovforslaget. Det bemærkes i forlængelse heraf, at de aktører, der er omfattet af den nuværende refusionsordning, også vil være omfattet af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt. Der er ikke hensigten med lovforslaget at indskrænke anvendelsesområdet i forhold til den eksisterende ordning.
<i>Norlys</i>	<i>Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler</i> Norlys understreger, at der fra politisk side skal tages højde for belastningen af elnettet. Det er derfor afgørende, at incitamenter til at vælge elbilen tænkes sammen med løsninger, der fremmer fleksibelt elforbrug, herunder intelligent opladning og tovejsopladning (vehicle-to-X).	Det bemærkes, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har det overordnede ansvar for elforsynings sikkerheden i Danmark. Belastning af det kollektive net og intelligent opladning mv. ligger desuden uden for rammerne af dette lovforslag.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Norlys bemærker, at det er uklart, hvad der forstås med begrebet ”husholdninger”, når de anvendes i lovforslagets bemærkninger i relation til den udvidede ordning. Norlys anbefaler, at ”husholdninger” udskiftes med ”fysiske og juridiske personer”, som vil sikre, at den politiske intention med lovforslaget ikke utilsigtet indskrænkes i forhold til, hvilke elforbrugere der i praksis omfattes. Norlys beder ministeriet bekræfte, at lovforslaget omfatter samtlige solcelleafregningsgrupper, herunder ejere af anlæg med pristillæg fra Energistyrelsen.	Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf det fremgår, at lovforslaget er justeret, så begrebet husholdninger er fjernet fra i lovforslaget. Det er i lovforslaget præciseret, at virksomhedens kunder både kan være fysiske og juridiske personer. Begrebet husholdninger anvendes ikke længere i lovforslaget. Det bemærkes i forlængelse heraf, at de aktører, der er omfattet af den nuværende refusionsordning, også vil være omfattet af den foreslåede udvidelse, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt. Der er ikke hensigten med lovforslaget at indskrænke anvendelsesområdet i forhold til den eksisterende ordning. Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf det fremgår, at det er afgørende for tilbagebetaling af elafgift efter den foreslåede § 11 g, stk. 3, at trækket af elektricitet fra det kollektive elforsyningsnet i den pågældende time skal være foranlediget af aktivitet i ladestanderen, og at tilbagebetalingen højst kan udgøre et beløb svarende til den afgiftspligtige mængde, der i dette tidsrum er trukket fra det kollektive elforsyningsnet. Den afregningsform, som VE-anlægget er omfattet af, er ikke afgørende.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Norlys beder ministeriet bekræfte, hvorvidt den foreslåede udvidelse af refusionsordningen omfatter alle fysiske og juridiske personer, der producerer elektricitet på anlæg med en kapacitet under 150 kW. Norlys anfører, at det vil bringe lovforslaget i overensstemmelse med elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra a, hvor afgiftsfritagelsen ikke som elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra c, er betinget af et kriterium om eget forbrug. Efter § 2, stk. 1, litra c, tolkes "eget forbrug" indskrænkende for erhvervsdrivende. Norlys bemærker, at det i lovforslaget bør tydeliggøres, at den foreslåede udvidelse af refusionsordningen også gælder ladestandere, der forsynes med elektricitet fra det kollektive elforsyningsnet og fra et elproduktionsanlæg efter § 2, stk. 1, litra a. Norlys bemærker, at dette vil sikre, at den foreslåede § 11 g finder anvendelse på hele kredsen af producenter, når produktionsanlæggets kapacitet er under 150 kW.	Der henvises til kommentaren til Dansk e-Mobilitets høringssvar, hvoraf fremgår, at henvisningen til elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra c, i den foreslåede § 11 g, stk. 3, ikke har indflydelse på fortolkningen af afgiftsfritagelserne i §§ 2, stk. 1, litra a og c. Henvisningen til elafgiftslovens § 2, stk. 1, litra c, betyder alene, at såfremt en elbil også lades op af afgiftsfritaget elektricitet produceret på et VE-anlæg, så er ladeoperatøren ikke afskåret fra at få tilbagebetalt elafgift, såfremt betingelserne i øvrigt er opfyldt.
Sikkerhedsstyrelsen	Ingen bemærkninger.	
Skatterevisorforeningen	Ingen bemærkninger.	
Trafikselskaberne i Danmark	Udvidelse af refusionsordningen ved opladning af elbiler	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Trafikselskaberne i Danmark (TID) støtter, at udvidelsen af refusionsordningen vil muliggøre afgiftsrefusion ved opladning med egenproduceret strøm fra et VE-anlæg. TID bemærker, at ordningen kun er gældende frem til den 31. december 2030. TID anfører, at usikkerheden om en eventuel videreførelse kan gøre det vanskeligt at planlægge ladeinfrastruktur på længere sigt og anbefaler, at der skabes klarhed om ordningens rammer efter 2030.	Med lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås refusionsordningen, herunder også udvidelsen, at have virkning fra og med den 1. januar 2026 til og med den 31. december 2030. Det bemærkes, at reglerne i § 21 i lov nr. 1353 af 21. december 2012 fortsat vil finde anvendelse for den i bestemmelsen omhandlede tilbagebetaling til og med den 31. december 2025. Der er med lovforslaget ikke truffet beslutning om refusionsordningen efter den 31. december 2030.