

meværker, hvis varmen afsættes til andre end de registrerede slutbrugere, som der gør til varmemellemhandlere. Dette gøres fordi der skal betales afgift af den mængde elektricitet eller varme der afsættes til andre end de registrerede slutbrugere, og denne mængde afgiftspligtige el og varme skal opgøres.

Gældende lovgivning indeholder ikke fuldstændig klarhed med hensyn til, hvornår en forbrugsvirksomhed skal angive og betale afgift. Det er kommet til Skatteministeriets kendskab, at gældende lovgivning i enkelte tilfælde er blevet fortolket således, at det ikke er tidspunktet for forbruget af el eller gas, men derimod tidspunktet for modtagelsen af fakturaen, der afgør, hvornår en forbrugsvirksomhed angiver og betaler afgift. Dette er ikke intentionen med bestemmelsen, og i dette lovforslag tydeliggøres det, at det er tidspunktet for forbrug, dvs. tidspunktet for leveringen af elektriciteten eller gassen fra forsyningsvirksomheden, og ikke faktureringstidspunktet der er afgørende for tidspunktet for, hvornår den forbrugsregistrerede virksomhed skal angive og betale nettoafgift.

### 2.3. Lempelse af kvælstofafgiften

Som følge af de skærpede krav til lastbilers partikel- og  $\text{NO}_x$ -udledning der pålægges ved de Euro4-normer, der træder i kraft 1. oktober 2006, er det nødvendigt med en lempelse af kvælstofafgiften.

Mere præcist pålægger EU-lovgivningen miljøkrav til bilers udledning af forskellige miljøskadelige stoffer, der løbende skærpes. De såkaldte Euronormer sætter overgrænser for udslippet af nævnte stoffer. Det lovmæssige grundlag for motorer, der anvendes i lastbiler, er nu Kommissionens direktiv 2001/27/EF af 10. april 2001 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 88/77/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af motorkøretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof.

Fra 1. oktober 2006 skal lastbiler opfylde Euro4-normen ved registrering. Euro4 indeholder en væsentlig skærpelse af udstødningsnormerne for partikler og kvælstofoxider ( $\text{NO}_x$ ).

De skærpede krav til udledning af partikler og  $\text{NO}_x$  kan i princippet opfyldes på to måder. I det ene tilfælde tunes motoren til lavt  $\text{NO}_x$ -udslip. Herved øges partikeludslippet, som herefter reduceres ved installation af et partikelfilter. Den anden mulighed er, at motoren tunes til lavt partikeludslip. Herved øges  $\text{NO}_x$ -udslippet, som herefter reduceres ved hjælp af en

SCR-katalysator. SCR-teknologien forudsætter imidlertid, at der indsprøjtes kvælstofholdige stoffer (ammoniak) i udstødningssystemet mellem motoren og SCR-katalysatoren, hvor  $\text{NO}_x$  omdannes til vand og frit kvælstof. I praksis vil ammoniakken blive tilsat i form af et urinstof (UREA).

EU-reglerne omfatter alene grænseværdier. Valg af teknologi er overladt til fabrikanterne. De europæiske bilfabrikanter har oplyst, at man primært vil satse på SCR-løsningen.

Denne teknologi kræver, som nævnt, tilsætning af kvælstofholdige stoffer. Ifølge oplysninger fra OFR og DTL er der tale om mængder på ca. 10% af lastbilens brændstofforbrug, dvs. op til ca. 50 liter for hver tank motorbrændstof.

Som kvælstofafgiftsloven er udformet nu, er der efter bevilling fra SKAT mulighed for godtgørelse af afgift af kvælstof, der anvendes til andre erhvervsmæssige formål end plantenering og afisning. Det er således ikke intentionen i kvælstofafgiftsloven, at der skal opkræves afgift af de kvælstofholdige stoffer (UREA), der anvendes i SCR-katalysatorer. Imidlertid kræves der et stort årligt forbrug (på mere end 2000 kg kvælstof) for at der kan bevilges godtgørelse, hvilket mange små vognmænd ikke vil kunne leve op til. Da lastbilerne kører lige så godt uden tilsætning som med tilsætning af UREA, er afgiften på UREA med til at øge vognmændenes incitament til at undlade påfyldningen med et stort  $\text{NO}_x$ -udslip til følge. Der gives med dette lovforslag mulighed for vognmænd til at få godtgørelse for hele deres forbrug af kvælstof anvendt i SCR-katalysatorer.

Mere præcist foreslås der en branchespecifik kvælstofafgiftslempelse i form af en godtgørelsesordning for vognmænd, da det, som nævnt, aldrig har været intentionen med afgiften at vognmænds forbrug af kvælstof til reduktion af  $\text{NO}_x$  fra lastbiler skulle belastes med kvælstofafgift.

### 2.4. Mikrokraftvarme

Efter elafgiftsreglerne skal der betales afgift af alt elforbrug, uanset om elektriciteten købes eller fremstilles af brugeren selv. Til gengæld er brændsel til elfremstilling fritaget for afgift. Der er dog af administrative grunde fastsat en grænse, således at der ikke skal betales afgift, hvis elektriciteten fremstilles på et anlæg på op til 150 kW elkapacitet. De meget små elværker, herunder kraftvarmeværker, er altså fritaget for at skulle betale elafgift. I stedet belastes de med afgift på hele brændselsforbruget.

Som udgangspunkt skal olie og gas, der anvendes i motorer, belastes med en sats, der er større, end hvis