

EUROPAUDVALGET

(2. samling)

Alm. del - bilag 250 (offentligt)

SAU. Alm. del - bilag 93

**Skatteministeriet**

J.nr 6. 01-231-128

**Den 15 JAN. 2002**

Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed fremsendes til udvalgets orientering Skatteministeriets grundnotat til Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF for så vidt angår muligheden for at anvende en reduceret punktafgiftssats på biobrændstoffer og på visse mineralolier, der indeholder biobrændstoffer (KOM (2001) 547-3).



Svend Erik Hovmand



/John Fuhrmann

Departementet

9. januar 2002

J.nr 6. 01-231-128

Grundnotat

om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF for så vidt angår muligheden for at anvende en reduceret punktafgiftssats på biobrændstoffer og på visse mineralolier, der indeholder biobrændstoffer (KOM (2001) 547-3).

*(Resume:*

*Forslaget er en del af en pakke fra EU-kommission, som indeholder følgende 3 ting: Meddelelse om alternative brændsler til vejtransport og om en række foranstaltninger til fremme af anvendelsen af biobrændstoffer, Forslag til direktiv om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer til transport og Forslag til direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF for så vidt angår muligheden for at anvende en reduceret punktafgiftssats på biobrændstoffer og på visse mineralolier, der indeholder biobrændstoffer.*

*Pakken har til mål at øge anvendelsen af alternative brændsler ved vejtransport med henblik på bl.a. at forbedre forsyningsikkerheden og reducere drivhusgasemissionerne.*

*Mulighederne for forskellige afgiftsordninger for biobrændsler og fossile brændstoffer er i henhold til det gældende mineraloliedirektiv i et vist omfang begrænset. I direktivforslaget om ændring af mineraloliedirektivet vil man give medlemsstaterne mulighed for at pålægge en reduceret afgift for visse mineralolieprodukter, der indeholder biobrændsler og for biobrændsler, og herved fremme udviklingen af biobrændstoffer.)*

**1. Baggrund og indhold**

EU-kommissionen har mandag den 17. december 2001 fremsat Forslag til Rådets Direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF for så vidt angår muligheden for at anvende en reduceret punktafgiftssats på biobrændstoffer og på visse mineralolier, der indeholder biobrændstoffer. Forslaget har hjemmel i artikel 93 i TEF (tidligere art. 99 EF) og skal vedtages med enstemmighed.

Forslaget er en del af en pakke, som har til formål at øge anvendelse af biobrændsler med henblik på at forbedre forsyningsikkerheden og reducere emissionerne af drivhusgasser. Pakken indeholder desuden "Medde-

lelse fra Kommissionen om alternative brændsler til vejtransport og om en række foranstaltninger til fremme af anvendelse af biobrændstoffer" (KOM (2001) 547) og "Forslag til Rådets Direktiv om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer til transport" (KOM (2001) 547-2).

Olieforbruget i EU er så godt som uændret, og ifølge meddelelsen fra Kommissionen skyldes dette primært, at væksten i forbruget af olie til transport kompenseres af en udfasning af olie til andre formål. I de kommende år forventes EU's olieproduktion at falde, substitutionsmulighederne udtømmes og transportsektorens efterspørgsel efter olie vil sandsynligvis fortsat stige.

Dette vil øge efterspørgslen efter olie på verdensmarkedet, og vil ifølge meddelelsen fra Kommissionen være ensbetydende med, at kun Mellemøstens OPEC-medlemmer kan tilfredsstille den øgede efterspørgsel. Desuden er et øget forbrug af olie ikke i overensstemmelse med ønsket om at nedbringe emissionen af drivhusgasser, jf. Kyoto.

På baggrund af ovenstående udsendte Kommissionen den 29. november 2000 grønbogen "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningsikkerhed". Grønbogen indeholder et mål om, at 20 pct. af vejtransportens brændstofforbrug skal substitueres af alternative brændsler inden 2020 med det formål at forbedre forsyningsikkerheden for energi og nedbringe emissionen af drivhusgas.

Kommissionen ser tre potentielle alternative brændselstyper, som kan udvikles til at dække 5 pct. eller mere af det samlede motorkøretøjsbrændstofmarked inden 2020:

- Biobrændstoffer
- Naturgas
- Hydrogen

Heraf er biobrændsler det eneste alternativ på kort og mellemlang sigt. På den baggrund ønsker Kommissionen at fremme anvendelsen af biobrændsler ved hjælp af de to fremsatte direktivforslag. På sigt ønskes også brugen af hydrogen og naturgas til transportformål øget.

"Forslag til Rådets Direktiv om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer til transport" indeholder en forpligtigelse for medlemsstaterne til at indføre lovgivning og træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at en minimumsandel af de brændstoffer til transport, der sælges på deres område, udgøres af biobrændstoffer fra og med 2005, samtidig med at det overlades til medlemsstaterne at træffe beslutning om, hvordan dette mål nemmest kan opfyldes. Forslaget

vil ikke i dette grundnotat blive uddybet yderligere, og der henvises i stedet til Energistyrelsens grundnotat om forslaget.

### Biobrændsler

På grund af transportsektorens afhængighed af olie er opmærksomheden rettet mod anvendelsen af biomasse som grundlag for at fremstille et alternativt brændstof til motorkøretøjer.

Det er Kommissionens vurdering, at biobrændstoffer udgør et ideelt alternativ til olie, når de baseret på EU's egne afgrøder er 100 pct. indenlandske og er CO<sub>2</sub>-neutrale, idet deres kulstofindhold stammer fra atmosfæren. Biobrændstofferne er på den anden side dyre (ifølge meddelelsen fra Kommissionen er ekstraomkostningerne 300 EUR eller mere pr. 1.000 liter substitueret konventionel brændstof), og energiforbruget ved dyrkning og brændstoffremstilling betyder at halvdelen eller mere af CO<sub>2</sub>-nedbringelsen går tabt ved produktion af henholdsvis biodiesel og bioethanol.

CO<sub>2</sub>-emissionen fra fossilt diesel er på 3,2 t CO<sub>2</sub>/1.000 liter inkl. produktion, transport mv. CO<sub>2</sub>-reduktionen ved anvendelse af biobrændstof – som i princippet er CO<sub>2</sub>-neutrale – er mindre end 3,2 t pga. emissioner ved produktion og forarbejdning. Reduktionen vurderer Kommissionen til at være på ca. 2 t CO<sub>2</sub>/1.000 liter. Det giver, at omkostningerne bliver 100 – 150 EUR/t sparet CO<sub>2</sub>, hvilket er over grænsen for omkostningseffektive foranstaltninger til opfyldelse af EU's forpligtelser i den første Kyoto-forpligtelsesperiode.

Normalt regnes der med, at højst 8 pct. af transportsektorens nuværende benzin- og dieselforbrug kan substitueres med biobrændstoffer, hvis produktionen af disse begrænses til 10 pct. af landbrugsarealet.

Biobrændstoffer kan næppe anses for et substitut i stor stil for motorbrændstoffer pga. de begrænsede landbrugsarealer, men biobrændstofferne udgør på kort til mellemlangt sigt et alternativ, fordi de kan anvendes i eksisterende køretøjer og distributionssystemer. Biobrændstoffer udgør i dag 0,5 pct. af det samlede diesel- og benzinforbrug. Brændslerne anvendes hovedsageligt i køretøjer, som drives med rene biobrændsler, og støttes med forskellige afgiftsfritagelsesordninger.

En øget produktion af biobrændsler vil ifølge Kommissionen støtte landbruget ved at bidrage til at skabe nye indkomstkilder og opretholde beskæftigelsen i landdistrikterne, reducere CO<sub>2</sub>-emissionen og forbedre forsyningssikkerheden.

### Afgiftslettelser

Kommissionen ser afgiftslettelser som en effektiv vej til reduktion af prisforskellen mellem biobrændstoffer og fossile brændstoffer. Dette er imidlertid i et vist omfang begrænset af den gældende lovgivning. Forslaget fastsætter en ny ramme for beskatning af biobrændstoffer.

Medlemsstaterne blev i 1992 enige om at indføre et EF-afgiftssystem for mineralolier på grundlag af to direktiver om henholdsvis harmonisering af punktafgiftsstrukturen (92/81/EØF – hvilket er det direktiv som her foreslås ændret) og indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne (92/82/EØF) for mineralolier. Direktiverne fastsætter en minimumssats for de forskellige mineralolier afhængig af anvendelsen (motorbrændstof, industriel eller kommerciel anvendelse eller til opvarmning). I praksis ligger satserne ofte langt over minimumssatserne, og der er stor forskel landene imellem.

Direktiverne fastsætter en række obligatoriske afgiftsfritagelser (eks. lufttransport), men giver også mulighed for at indrømme medlemsstaterne særlige punktafgiftsfritagelser efter enstemmig godkendelse fra Rådet. Disse undtagelser anvendes, hvis visse sektorer vil blive mindre konkurrencedygtige som følge af større afgifter. Undtagelserne er også blevet anvendt til lempeligere afgiftsordninger for biobrændsler.

Som udgangspunkt bliver biobrændsler i dag afgiftsbelagt, som det brændsel, der erstattes. Blandes ethanol eksempelvis i benzin, skal ethanolen afgiftsbelægges efter den gældende afgift for benzin.

Direktiv 92/81/EØF giver i dag to muligheder for afgiftsfritagelser- eller lettelser for biobrændstoffer:

- Ved pilotprojekter vedrørende teknologisk udvikling af mindre forurenende produkter, navnlig i forbindelse med brændsel fra fornyelige ressourcer (art. 8. 2, litra d)
- Efter enstemmighed fra Rådet på forslag fra Kommissionen kan en medlemsstat indføre yderligere fritagelser eller lettelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor (art. 8. 4)

Der er indtil i dag kun givet fritagelser for biobrændsler til pilotprojekter, men Frankrig, Italien og Storbritannien har siden anmodet Kommissionen om tilladelse til lettelser efter art. 8. 4.

Afgifter udgør en betydelig del af energiprodukternes salgspris. En differentiering af afgifterne vil kunne fremme produktionen af biobrændstoffer ved at mindske

meromkostninger i forhold til fossilt motorbrændstof. Ved en råoliepris på 25 – 30 USD er de nuværende meromkostninger for ren biodiesel på ca. 0,25-0,30 EUR pr. liter sammenlignet med traditionel diesel ifølge Kommissionen.

Kommissionen har tidligere ved to direktiver foreslået punktafgiftslettelser for biobrændsler i henholdsvis 1992 (Kom(92)36) og 1997 (KOM(97)30). Forslaget fra 1992 blev ikke vedtaget af Rådet og forslaget fra 1997 er stadig til behandling. Dette direktivforslag berører ikke forslaget fra 1997.

For at undgå risikoen for et stigende antal individuelle anmodninger fra medlemsstaterne og lettelser eller fritagelser efter art. 8.4, vurderer Kommissionen, at det er i Fællesskabets interesse at fastlægge en retlig ramme på grundlag af traktatens art. 93, som vil give de økonomiske aktører og medlemsstater den nødvendige retssikkerhed til at udvikle et reelt marked for biobrændsler. En fælles ramme vil gøre det indre marked mere effektivt.

Ved dette direktivforslag foreslås medlemsstaterne mulighed for under de nationale skattemyndigheders kontrol at nedsætte punktafgifterne i forhold til indholdet af biobrændstof i det endelige motorbrændstof eller brændsel. Dette er i overensstemmelse med det andet fremsatte direktiv, da afgiftslettelsen for det endelige produkt vokser med indholdet af biobrændstof.

#### Den foreslåede afgiftslettelse

Det foreslåede afgiftsniveau for det endelige produkt kan ikke være lavere end 50 pct. af den normale punktafgift for det tilsvarende motorbrændstof, bl.a. for at medlemsstaterne ikke skal få for store indtægtstab.

Der foreslås overgangsforanstaltninger for biobrændstoffer i ren form, som var fuldstændig fritaget den 1. januar 2001. I forslaget kan disse biobrændstoffer opretholde deres afgiftsfritagelse indtil 1. januar 2003. Desuden kan der stadig gives tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lettelser efter proceduren i art. 8.4, hvis det er nødvendigt på grund af særlige omstændigheder.

For at begrænse konkurrenceforvridningen og stimulere produktion og distribution af biobrændstoffer foreslås medlemsstaterne at iværksætte ordningerne for punktafgiftslettelser, der er tilpasset udviklingen i råvarepriserne. På den måde kan det sikres, at afgiftslettelserne ikke overkompenserer for de meromkostninger, der er forbundet med produktionen af biobrændslerne.

Forslaget omfatter en yderligere frivillig lettelse for biobrændstoffer, der anvendes til lokal, offentlig passagerbefordring, herunder taxier, og af offentlige myndigheders køretøjer, hvis disse angives som egnede hertil i meddelelsen.

Der vil blive fastlagt gennemførelsesbestemmelser med henblik på at tydeliggøre, hvad der forstås ved et produkt, der er bestemt til motorbrændstof eller brændsel.

Endelig bør der føres tilsyn med undtagelserne, navnlig ved at begrænse deres gyldighedsperiode.

Det foreslås, at medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 31. december 2002. Kommissionen underrettes herom.

## **2. Gældende dansk ret**

I Danmark har holdningen hidtil været, at reduktionen af CO<sub>2</sub>-udslip skal foretages, hvor det er billigst og de største reduktioner kan opnås.

Politikken har derfor været, at biobrændslerne bør anvendes ved produktion af kraftvarme, hvor biobrændslerne kan anvendes mere direkte end ved anvendelse som motorbrændstof til transport.

Biobrændsler ved produktion af kraftvarme er derfor ikke omfattet af energiafgifterne, som de traditionelle brændsler som kul og gas. Der skal heller ikke betales affaldsavgift ved forbrænding af biomasse. Biobrændsler er således alene omfattet af den danske svovlafgift, der omfatter svovlindholdet ved indfyring i større anlæg (jf. lovbekendtgørelse nr. 688 af 17. december 1998, som senest ændret ved lov nr. 1297 af 20. december 2000). El-fremstilling ved hjælp af biobrændsler støttes via direkte tilskud.

Der i dag ingen lettelser i Danmark for biobrændsler, som anvendes til motorbrændstof til transport.

Der betales i Danmark i dag mineralolieafgift af følgende produkter (jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, senest ændret ved lov nr. 1297 af 20. december 2000), når de anvendes til motorbrændstof i transportsektoren:

	Ved dagtemperatur	Ved 15 grader C
Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.)	248 øre pr. l	246,6 øre pr. l
Petroleum, der anvendes som motorbrændstof	258 øre pr. l	276,0 øre pr. l
Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. l) udleveret fra benzinstationer udstyret med dampretur	404 øre pr. l	400,6 øre pr. l
Autogas (LPG)	173 øre pr. l	

Herudover findes er der forskellige lettelser/forhøjede afgifter for brændsler fra læksikre/ikke-læksikre tankstationer, svovlholdige/ikke svovlholdige brændsler mv. For andre brændsler (her er visse undtagelser) betales der afgift efter den sats, som gælder for tilsvarende brændsler.

Udover Mineralolieafgiften pålægges brændslerne også en CO<sub>2</sub>-afgift (jf. lovbe- kendtgørelse nr. 643 af 27. august 1998, som senest er ændret ved lov nr. 1297 af 20. december 2000):

Gas- og dieselolie	27 øre pr. l
Petroleum	27 øre pr. l
Autogas (LPG)	16 øre pr. l

Der er ikke CO<sub>2</sub>-afgift på benzin.

### 3. Høring

Direktivforslaget er i øjeblikket i høring hos berørte organisationer og brancher. Høringsfristen er den 18. januar 2002. Et supplerende grundnotat vil blive over- sendt så snart høringen er afsluttet.

### 4. Lovgivnings og statsfinansielle konsekvenser

#### Lovgivningskonsekvenser

Direktivforslaget medfører ikke umiddelbart ændringer af dansk lovgivning, da det er frivilligt at benytte sig af direktivets lettelser for biobrændsler. Listen over mineralolier, som er omfattet af direktivet, bliver ved forslaget udvidet. De nye produkter skal afgiftsbelægges med den sats, som gælder for det tilsvarende brændsel eller motorbrændstof. Dette er allerede gældende i dansk lovgivning ved lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv.

Hvis mulighederne for lettelser i direktivforslaget skal udnyttes vil det kræve en ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter og evt. en ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter.



### Statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslagene giver i nogen grad medlemslandene individuelle muligheder for at implementere indholdet, og der er derfor opstillet to alternative scenarier til, hvorledes dette eventuelt ville kunne gøres. Det skal imidlertid bemærkes, at Danmarks mulighed for at vælge lempelsesordning i nogen grad afhænger af vore nabolandes valg. De viste scenarier tjener alene til illustration af størrelsen af de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget.

I det første scenario, der angiver det maksimale provenutab for staten med de i Danmark gældende priser og mængder, iblandes der fra 2005 og frem en biobrændstofmængde som foreskrevet i direktivet i al traditionel benzin og diesel. Da disse brændstoffer er dyrere at producere, medfører dette umiddelbart en meromkostning pr. liter. Denne meromkostning, målt ved energiindhold, danner den øvre grænse for lettelsen af biobrændstofferne. Det antages, at lettelsesordningen udformes således, at der gives en afgiftsnedsættelse svarende til meromkostningen, således at forbrugeren *ikke* kommer til at opleve nogen prisændring målt ved energiindhold.

I det andet scenario erstattes *afgiftsfrit* brændstofforbrug som udgangspunkt i den kollektive trafik med 100 % ren biobrændstof. Hvad der herudover måtte kræves anvendt af biobrændstof iblandes benzin og diesel, og som i scenario 1 beregnes meromkostningen ved dette. Denne meromkostning ydes der afgiftslettelse for. Der må desuden påregnes en ikke uvæsentlig omkostning til omstilling af bussernes motorer.

De statsfinansielle konsekvenser af disse scenarier er angivet i nedenstående tabeller. For staten vil der opstå provenutab, dels pga. at den kollektive trafik anvender et dyrere brændsel, og dels pga. at en afgiftspligtig mængde brændstof fortrænges af en delvis afgiftsfri mængde biobrændstof. For scenario 1 ses de samlede konsekvenser for staten at være et tab på ca. 125 mill. kr. i 2005 voksende til ca. 345 mill. kr. i 2010. For scenario 2 vil nettotabet i 2005 være ca. 80 mill. kr., hvilket vil vokse til ca. 300 mill. kr. i 2010. De statsfinansielle virkninger vil afhænge af valget af lempelsesordningen og udviklingen i produktionsprisen for biobrændsler, samt olieprisen.

### **5 Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Med staten som den eneste sektor, der bliver påvirket af disse scenarier, vil de samfundsøkonomiske konsekvenser umiddelbart være lig de statsfinansielle. Det skal dog bemærkes, at dette vil ændre sig såfremt forslaget har andre miljømæssige konsekvenser, udover CO<sub>2</sub>-ændringen. Det er sandsynligt, dette er tilfældet, men der er på nuværende tidspunkt ikke kendskab til omfanget af disse potentielle meromkostninger. Det skal ydermere bemærkes, at såfremt statens provenutab

dækkes af en meroprkrævning et andet sted i økonomien, vil dette resultere i en yderligere omkostning i form af et øget forvridningstab.

Der er desuden beregnet den forventede CO<sub>2</sub>-besparelse, samt omkostningen pr. sparet ton CO<sub>2</sub>, hvilket ligeledes fremgår af nedenstående tabeller. Det skal her bemærkes, at der ikke er medtaget den mængde CO<sub>2</sub>, der er medgået til produktionen af hverken de fossile brændsler eller de alternative biobrændsler. Såfremt der er forskelle i disse udledninger vil nettoændringen i CO<sub>2</sub>-udslippet ændres.

*Tabel 1. Oversigt over økonomiske konsekvenser ved implementering af direktivforslagene for scenario 1*

År	Minimumsandel af biobrændstof, %	Prisstigning ekskl. moms IN-DEN afgiftskompensation fra staten for dieselmixproduktet, kr/l <sup>1</sup>	Prisstigning ekskl. moms IN-DEN afgiftskompensation fra staten for benzindmixproduktet, kr/l <sup>1</sup>	Statens provenutab <sup>2</sup> lig samfundsoekonomisk omkostning Mill. kr.	Mængde sparet CO <sub>2</sub> , Kton	Pris pr. sparet ton CO <sub>2</sub> , (kr/ton)
2005	2	0,016	0,035	125	235	530
2006	2,75	0,022	0,047	175	325	530
2007	3,5	0,028	0,060	220	415	530
2008	4,25	0,034	0,073	265	505	530
2009	5	0,040	0,085	315	590	530
2010	5,75	0,046	0,098	360	680	530

Amn.: I beregningerne er forudsat en produktionspris på biodiesel på 2,1 kr./l, bioethanol på 2,3 kr/l, traditionel mineralsk benzin 1,7 kr/l, traditionel mineralsk diesel 1,5 kr./l. CO<sub>2</sub>-udledningen er antaget at være 2,3 kg CO<sub>2</sub> pr. liter benzin og 2,7 kg CO<sub>2</sub> pr. liter diesel.

<sup>1</sup>Prisstigningen er beregnet i forhold til den ækvivalente mængde af det substituerede brændstof.

<sup>2</sup>I opgørelsen af statens provenutab indgår provenutab som følge af biobrændsleres fortrængning af afgiftsbelagte brændsler, samt en meromkostning ved anvendelse af biobrændsler i den kollektive trafik.

Tabel 2. Oversigt over omkostninger ved implementering af direktivforslagene, scenario 2

År	Minimumsandel, %	Restprocent som private bilister skal opfylde, %	Prisstigning ekskl. moms INDEN afgiftskompensation fra staten for dieselblandingsproduktet, kr/l <sup>1</sup>	Prisstigning ekskl. moms INDEN afgiftskompensation fra staten for benzinblandingsproduktet, kr/l <sup>1</sup>	Statens provenutab <sup>2</sup> lig samfundsøkonomisk omkostning Mill. kr.	Mængde sparet CO <sub>2</sub> , Kton	Pris pr. sparet ton CO <sub>2</sub> , (kr/ton)
2005	2	0	0,0	0,0	80	270	300
2006	2,75	0,6	0,005	0,009	115	335	345
2007	3,5	1,3	0,012	0,021	160	425	375
2008	4,25	2,1	0,018	0,034	210	515	410
2009	5	2,8	0,024	0,046	255	605	420
2010	5,75	3,6	0,031	0,059	300	690	435

Amn. I beregningerne er forudsat en produktionspris på biodiesel på 2,1 kr/l, bioethanol på 2,3 kr/l, traditionel mineralsk benzin 1,7 kr/l, traditionel mineralsk diesel 1,5 kr/l. CO<sub>2</sub>-udledningen er antaget at være 2,3 kg CO<sub>2</sub> pr. liter benzin og 2,7 kg CO<sub>2</sub> pr. liter diesel.

<sup>1</sup>Prisstigningen er beregnet i forhold til den ækvivalente mængde af det substituerede brændstof.

<sup>2</sup>I opgørelsen af statens provenutab indgår provenutab som følge af biobrændsleres fortrængning af afgiftsbelagte brændsler, samt en meromkostning ved anvendelse af biobrændsler i den kollektive trafik.

Kommissionen anfører, at forslagene også vil gavne beskæftigelsen. Dette er imidlertid en partiel betragtning baseret alene på virkningen for landbruget og fremstillingen af biobrændsler.

Kommissionens forslag vil medføre en kunstig efterspørgsel efter et dyrere produkt - biobrændsler, og på den baggrund skabe øget beskæftigelse i landbruget. Da samfundet som helhed bliver pålagt en ekstra omkostning ved forslaget, vil de positive effekter på beskæftigelsen i landbruget blive mere end opvejet af den negative effekt på de andre dele af økonomien. Samlet set vil forslaget derfor have negative beskæftigelsesmæssige effekter.

## 6. Nærheds- og proportionalprincippet

Kommissionen anfører, at direktivforslaget opfylder et aktuelt behov for indbyrdes tilnærmelse af nationale afgiftsordninger for biobrændstoffer og gør det samtidigt muligt for medlemsstaterne at skabe de økonomiske og retlige betingelser, der er nødvendige for at opfylde målet om at begrænse udledningen af drivhusgasser og sikre energiforsyningen i EU i overensstemmelse med det sideløbende direktivforslag, der fastsætter et obligatorisk minimumsindhold af biobrændstoffer i markedsførte motorbrændstoffer.

Det foreslåede skattedirektiv gør det ifølge Kommissionen muligt at skabe fleksible instrumenter, som i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet kan tilpasses efter den enkelte medlemsstats budget, lokale forhold og teknologiske valg.

En stigning i anvendelsen af biobrændstoffer kræver efter Kommissionens vurdering en handling på EU-niveau, da omkostningerne vil stige til mere end 5 mia. EUR årligt, hvis mere end 5 pct. skal substitueres, og at det er nødvendigt at etablere et fælles juridisk bindende instrument med henblik på at sikre, at den økonomiske byrde bæres solidarisk af medlemslandene. Flere medlemsstater har allerede truffet foranstaltninger på nationalt niveau til fremme af produktionen og anvendelsen af biobrændsler. Foranstaltningerne er hovedsageligt på afgiftsområdet.

### **7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forlagt Folketingets Europaudvalg.