

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**  
**(2. samling)**  
Alm. del - bilag 634 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr: Etrangeres  
Girokonto 300-1806



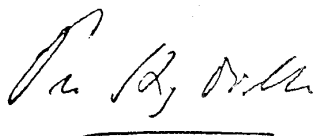
Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EU-sekr.

24. april 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Skatteministeriets notat om forslag til Rådets beslutning om støtte efter Traktatens art. 88, stk. 2, til fordel for vejgodstransportsektoren i Italien, Frankrig og Nederlandene gennem en differentieret punktafgiftssats for diesel, der anvendes i erhvervs-køretøjer.

---

**Departementet**

23. april 2002

J. nr. 6.97-240-1

6. kontor

**Notat om Forslag til Rådets beslutning om støtte efter Traktatens art. 88, stk. 2, til fordel for vejgodstransportsektoren i Italien, Frankrig og Nederlandene gennem en differentieret punktafgiftssats for diesel, der anvendes i erhvervskøretøjer.**

Spørgsmålet kan forventes på dagsordenen som A-punkt på et rådsmøde inden 4. maj 2002.

**1. Baggrund og indhold**

Italien, Frankrig og Nederlandene fik den 12. marts 2001 Rådets tilladelse til i henhold til art. 8. stk. 4. i Rådets direktiv 92/81/EØF, at anvende en differentieret punktafgiftssats til fordel for diesel, der anvendes i erhvervskøretøjer. Tilladelserne gælder for Italiens og Frankrigs vedkommende til udgangen af 2002 og for Nederlandenes vedkommende til udgangen af september 2002.

Såvel de øvrige medlemslande som Kommissionen var kritiske overfor de tre landes ordninger, der kun blev tilladt fordi de blev begrænset i tid og omfang i forhold til de oprindelige udspil, og fordi de var kædet sammen med tilladelsen for de øvrige medlemslande til at anvende en lang række andre ordninger efter art. 8, stk. 4. Ordningerne blev indført som kompensation for vejgodstransportsektoren i forbindelse med de daværende olieprisstigninger. Medlemslandenes og Kommissionens kritik af ordninger gik på, at de ikke var i overensstemmelse med fællesskabets målsætninger på såvel det fiskale område som i forhold til transport-, miljø- og energi-områderne.

Kommissionen har efterfølgende den 18. april 2001 sat spørgsmålstegn ved foranstaltningernes forenelighed med det indre marked og har i den forbindelse udtrykt tvivl om foranstaltningernes statsstøttestatus og deres forenelighed i øvrigt med EF-Traktatens bestemmelser. Som følge heraf blev iværksat en nærmere undersøgelse af foranstaltningerne under henvisning til statsstøttebestemmelsen i Traktatens art. 88, stk. 2.

Italien, Frankrig og Nederlandene har i den forbindelse under henvisning til art. 88, stk. 2, 3. pkt., den 4. februar 2002 fremsat ønske om, at landene fortsat kan anvende en differentieret punktafgiftssats for diesel til erhverv i resten af den periode, som de allerede godkendte foranstaltninger omfat-

ter. Rådet har herefter 3 måneder til at tage stilling til anmodningen. Rådet har den 16. april 2002 fremsendt udkast til Rådets beslutninger for de tre medlemslande. Rådets beslutninger skal efter art. 88, stk. 2, vedtages med enstemmighed.

Spørgsmålet har været behandlet i Rådets gruppe for fiskale spørgsmål og har senest været oppe på det uformelle ECOFIN den 12.-14. april 2002 og på COREPER den 18. april 2002.

## **2. Gældende dansk ret**

Fællesskabets afgiftsordning for mineralolier har siden 1993 været baseret på to direktiver. Det ene omhandler harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier (92/81/EØF), og det andet omhandler indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier (92/82/EØF). I direktiverne er fastsat en minimumssats for hvert mineralolieprodukt i forhold til dets anvendelse, henholdsvis som motorbrændstof, industrielle og kommercielle anvendelser og til opvarmningsformål.

Efter mineraloliedirektivets art. 8, stk. 4, kan Rådet imidlertid med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler derfor. En medlemsstat, der ønsker en sådan særlig foranstaltning, underretter Kommissionen herom og giver samtidig Kommissionen alle relevante oplysninger om ordningens baggrund og beskaffenhed.

På grundlag af medlemslandets anmodning beslutter Kommissionen, om den vil fremsætte forslag om tilladelse til at anvende en ordning, hvor en særlig afgiftssats kan benyttes på et bestemt område.

Mange af ordningerne godkendt efter art. 8, stk. 4, vedrører afgiftslempelse eller differentiering af afgiften, som er begrundet i miljømæssige forhold, f.eks. lavere afgift på svovlfattig diesel og lavere afgifter på kollektiv trafik. Andre lempelser kan typisk være begrundet i hensynet til en bestemt erhvervsgren eller kan skyldes regionale forhold.

Tilladelserne, der typisk opnås for en tidsbegrænset periode, og som i de fleste tilfælde vil kunne forlænges, forudsætter næsten altid overholdelse af de gældende minimumssatser. Ved godkendelsen af en ordning lægges der afgørende vægt på, at ordningen ikke er uforenelig med Fællesskabets politik, hvad angår konkurrenceforholdene og det indre marked.

De fleste medlemslande nyder godt af lempelsesordningerne. Danmark nyder således godt af særordninger for brændstof til privat flyvning og til offentlig transport, godtgørelse af afgifter til erhvervslivet, differentiering af bl.a. benzinafgift af hensyn til miljø og af diesel i forhold til svovl.

Området for afgift af dieselolie er reguleret i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (mineralolieafgiftsloven). Danmark har ikke særordninger for diesel til vejgodstransportsektoren.

## **3. Høring**

De tre anmodninger har været forelagt for Specialudvalget for Skatter og Afgifter ved rammenotater af 18. februar 2002. Kommenteret dagsorden og aktuelt notat har herefter været i høring i Specialudvalget for Skatter

og Afgifter den 22. april 2002 og i EU-Specialudvalget den 23. april 2002.

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Beslutningen har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser. Der er alene tale om en videreførelse af eksisterende ordninger i det samme omfang, som de oprindeligt er blevet indført.

#### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Beslutningen har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Beslutningen berører ikke dansk lovgivning.

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

Forslaget til Rådets beslutning har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.