



SKATTEMINISTERIET

Folketingets Europaudvalg

MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-KOORDINATIONSKONTORET
DEN 5. juli 2007

Notat

29. juni 2007
J.nr. 2007-241-0041

Grundnotat

Vedrørende forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF for så vidt angår tilpasning af særlige afgiftsordninger for gasolie, der bruges erhvervsmæssigt som motorbrændstof, og samordning af beskatningen af blyfri benzin og gasolie, der bruges som motorbrændstof, KOM(2007) 52.

Resumé

Kommissionen har fremsat forslag om et rådsdirektiv, der skal hæve de eksisterende EU-minimumssatser for diesel (også kaldet gasolie). Samtidig forhøjes minimums-afgiften for blyfri benzin.

Baggrund

I 2001 udarbejdede Kommissionen en hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010. Det blev påpeget, at nu hvor der var fuld konkurrence på vejtransportområdet, sprang den manglende harmonisering af brændstofafgifterne stadig mere i øjnene som en hindring for det indre markedes evne til at fungere. Hvidbogen konkluderede, at der var behov for at gøre afgiftssystemet mere sammenhængende ved at foreslå ensartet beskatning af brændstof, der bruges erhvervsmæssigt i vejtransporten, for at afrunde det indre marked.

I 2002 blev der stillet et første forslag om beskatning af kommerciel diesel (dvs. gasolie anvendt til erhvervsformål, typisk brugt i lastbiler i den private sektor). Forslaget blev trukket tilbage under screeningen af verserende lovgivningsforslag. Kommissionen annoncerede dog også, at den ville overveje behovet for indgreb igen i lyset af resultaterne af en samlet konsekvensanalyse.

I 2006 gjorde Kommissionen opmærksom på, at den ville undersøge, hvordan forskellene med hensyn til beskatning af brændstof kan mindskes. I midtvejsevaluering af Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken understregedes det, at transportpolitikken hænger nøje sammen med energipolitikken, da de har fælles målsætninger om at nedbringe CO₂-udledningen og mindske EU's afhængighed af importerede fossile brændstoffer. Desuden skal de internationale miljømæssige for-

pligtelser, blandt andet i henhold til Kyoto-protokollen, integreres i transportpolitikken.

Samtidig bekræftede Kommissionen, at den i 2007 ville stille forslag om særlige afgiftsordninger for kommerciel diesel med sigte på at indsnævre urimeligt store forskelle i medlemsstaternes afgiftssatser for derved at øge vognmandserhvervets energieffektivitet ved at skære ned på "brændstofforbruget".

Forslagets indhold

Forslaget indebærer, at minimumssatsen på kommerciel diesel (dvs. brugt i fx lastvogne i den private sektor) øges i to trin. I dag er satsen på 302 EUR/1000 l og ændres til 330 EUR/1000 l. Efter forslaget skal den i 2012 øges til niveauet for blyfri benzin (359 EUR/1000 l) og i 2014 til 380 EUR/1000 l.

For medlemsstater, der anvender en differentiering mellem kommerciel og ikke-kommerciel diesel, gøres det klart, at satsen for ikke-kommerciel diesel (dvs. brugt i personbiler) og blyfri benzin ikke må være mindre end satsen for kommerciel diesel. Dermed vil satserne stige som følge af stigningen i de kommercielle satser.

Samtidig foreslås der en ændring af energibeskatningsdirektivet, som betyder, at medlemsstater, der anvender eller indfører infrastrukturafgifter for motorkøretøjer, der kører på kommerciel diesel, kan beskatte den diesel, disse køretøjer bruger, lavere end med den sats, der gjaldt nationalt den 1. januar 2003, når blot de samlet set beholder en tilsvarende skattebyrde og Fællesskabets mindstesats for kommerciel diesel er overholdt.

Det tidligere krav om, at den nationale afgiftssats pr. 1. januar 2003 for diesel, der anvendes som motorbrændstof, skal være mindst dobbelt så høj som mindstesatsen pr. 1. januar 2004, foreslås ophævet.

Overgangsperioderne for de nye medlemsstater bevares og suppleres, således at de medlemsstater, der skal foretage de største tilpasninger, får længere tid til at gennemføre dem.

Endelig vil afgiftssatsen for kommerciel diesel blive gennemført i medlemsstaterne ved hjælp af en refusionsordning, hvis praktiske detaljer vil blive fastsat på fællesskabsplan. En refusionsordning ser ud til at være den eneste praktisk gennemførlige måde at undgå forskelsbehandling af ikke-etablerede erhvervsdrivende på.

Forslaget sigter mod at mindske den konkurrenceforvridning, der forekommer som følge af afgiftsforskelle på diesel til vognmandsvirksomhed. Samtidig er målet at stimulere vækst, jobskabelse og konkurrenceevne. Endelig sigtes der mod at opfylde målsætninger fra den fælles transportpolitik og at øge miljøbeskyttelsen.

Retsgrundlag

Forslaget er baseret på traktatens artikel 93, som kræver vedtagelse med enstemmighed.

Høring

Forslaget blev af Kommissionen sendt i høring 20. juli 2006. Desuden er det sendt i høring hos danske organisationer med høringsfrist d. 18. maj 2007. De modtagne høringssvar er kort gengivet nedenfor.

Dansk Industri (DI) er som udgangspunkt positive over for forslag, der har til hensigt at mindske konkurrenceforvridningen indenfor vognmandsbranchen.

Organisationen er imidlertid skeptiske overfor en generel forhøjelse af minimumsatserne for benzin og dieselolie, som vil medføre en øget afgiftsbelastning for vognmandserhvervet. Det frygtes, at der ikke er en garanti for, at forhøjelsen vil mindske konkurrenceforvridningen, men snarere, at det vil føre til et generelt højere afgiftsniveau i EU, hvilket vil øge den samlede afgiftsbelastning for vognmandserhvervet og dermed også for deres kunder. DI mener desuden, at højere afgifter vil være i strid med regeringens skattestop.

Advokatrådet anfører, at forslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Oliebranchens Fællesrepræsentation (OFR) har forståelse for intentionen bag de foreslåede ændringer i minimumsatserne, men anbefaler, at en ændring af afgifterne tilpasses under hensyntagen til det samlede afgiftsniveau (inkl. moms), så grænsehandlen med olieprodukter ikke påvirkes i negativ retning af en eventuel stigning i minimumsatserne.

Desuden anfører organisationen, at afgifternes størrelse ikke må bremse mobiliteten på arbejdsmarkedet og i samfundet som helhed.

Handel, Transport og Service (HTS) finder, at begrebet brændstofturisme som udtryk for skattetænkning i forbindelse med brændstoftankning er et overdrevet problem, hvilket underminerer Kommissionens argument for forslaget.

Desuden ønsker HTS ikke, at der skal konkurreres på afgiftsforskelle inden for EU, men det vurderes, at det nuværende forslag om højere minimumsatser ikke vil bidrage til at øge satstilnærmelsen inden for EU. Ønsket er, at Danmark arbejder for en fuld harmonisering på brændstofområdet, så afgifter ikke indgår som en konkurrenceparameter mellem EU-transportvirksomheder.

Organisationen understreger, at øgede satser ikke må lede til et afgiftssystem, der ikke er i sammenhæng med de eksisterende infrastrukturafgifter og den geografiske variation af infrastrukturerne i EU. Desuden udtrykkes skepsis for et generelt løft i afgiftsniveauet på kommerciel diesel.

Endelig ønskes forslaget set i sammenhæng med EU-målsætningerne om bæredygtig udvikling på transportområdet. Danmark opfordres derfor til at arbejde for brugen af alternative brændstoffer i forslaget, fx i form af differentiering af afgiftssatserne.

Foreningen af Registrerede Revisorer anfører, at forslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Dansk Transport og Logistik (DTL) mener, at brændstofafgifter principielt bør harmoniseres i EU, og at forslaget om minimumssatser derfor ikke er vidtgående nok. Stigningen i minimumssatsen betragtes som til skade for vækst og beskæftigelse.

DTL forudsætter, at regeringen vil arbejde for at fastholde skattestoppet og påpeger samtidig grænsehandelsfordelene ved den nuværende danske afgiftspolitik.

DTL finder også, at Kommissionen overvurderer omfanget af brændstofurismen, bl.a. pga. EU-udvidelsen og større omkørselsomkostninger. Desuden vurderes forslaget med den øgede fleksibilitet til at inddrage vejafgifter ikke samlet set at kunne fastholde den samlede beskatning.

Desuden ønsker DTL et EU-maksimumsniveau for afgiften og ser positivt på bindingen mellem dieselsatsen til erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug. Forslaget vurderes dog i sin helhed at virke konkurrenceforvridende for landenes transportvirksomheder, da danske vognmænd tvinges til at tanke i Tyskland for at få glæde af en sænket dieselafgift. Samtidig mener DTL, at forslaget mangler incitament til at fremme tankning af mere miljøvenlige brændstoffer, eksempelvis via en afgiftsdifferentiering på biobrændstoffer.

Andre landes holdninger

Det tyske formandskab har taget forslaget op, og ved det første møde i rådsarbejdsgruppen d. 16. april 2007 blev forslaget behandlet. Der var overordnet en positiv holdning til det principielle i forslaget, men en del lande tog undersøgelsesforbehold og en del lande – typiske lavskattelændene – påpegede væsentlige punkter, som de ikke kunne gå med til i det foreliggende forslag.

Foreløbig dansk holdning

Regeringen er som udgangspunkt positivt indstillet overfor forslaget.

Det vurderes, at forslaget kun vil påvirke Danmarks satser i begrænset opfang til gengæld for en fælleseuropæisk gevinst i form af mindsket konkurrenceforvridning og øget miljøbeskyttelse.

Danmark har i dag en samlet energi- og CO₂-afgiftssats på ca. 364 EUR/1000 l for svovlfri diesel, som er den mest solgte dieseltipe. Fra 1. januar 2009 er der lovgivet

om en stigning i den danske sats, så den samlede sats vil stige til ca. 366 EUR/1000 l.

Dermed bliver vi ikke tvunget til at øge satserne i 2012. Til gengæld vil den danske sats i 2014 være under den foreslåede minimumssats på 380 EUR/l. Der vil derfor være et behov for at øge den danske afgift med ca. 14 EUR/1000 l, hvilket svarer til ca. 10 øre/l. Det skal ses i forhold til det aktuelle niveau på 250,7 øre/l.

Koblingen til ikke-kommerciel diesel og blyfri benzin har heller ikke betydning for Danmark: Vi har samme sats for kommerciel og ikke-kommerciel diesel, og desuden har vi en sats på blyfri benzin, der ligger over den foreslåede kommercielle dieselsats i både 2012 og 2014.

Danmark har samtidig historisk arbejdet for en stigning i minimumssatserne for at mindske afgiftsforskellene mellem medlemsstaterne, så det vil være naturligt, at vi støtter det aktuelle forslag.

Nærhedsprincippet

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt. En indsnævring af afgiftsforskellen mellem medlemslandene kan bedst finde sted ved en beslutning om at øge minimumssatserne for diesel, og denne beslutning kan udelukkende træffes på EU-plan.

Samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser

Det er vanskeligt at vurdere de isolerede samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Den direkte samfundsøkonomiske gevinst, der tager højde for ændret dieselforbrug og ændret brændstoføkonomi, vurderes at ligge mellem 0 og 70 mio. kr. afhængigt af, om der antages lave eller høje eksterne omkostninger.

Dertil skal tillægges effekten på grænsehandlen, der både mindskes som følge af den danske afgiftsstigning og øges som følge af afgiftsstigninger i visse andre medlemsstater (bl.a. Benelux, Polen og Østrig). Den isolerede danske stigning vurderes at kunne mindske grænsehandlen med ca. 150 mio. kr., men dette opvejes sandsynligvis af de udenlandske satsstigninger. Muligvis mere end opvejes tabet, således at nettogrænsehandelseffekten bliver positiv.

Med usikkerhed vurderes det, at den samlede effekt af forslaget, som det foreligger, vil kunne medføre en samfundsøkonomisk gevinst på op til 100 mio. kr. i 2014.

De statsfinansielle konsekvenser er tilsvarende vanskelige at opgøre pga. usikkerheden i grænsehandelseffekten, men den direkte, indenlandske provenueffekt må formodes at kunne blive positiv trods et formindsket dieselforbrug. Et even-

tuelt positivt merprovenu vil skulle anvendes til at sænke en anden skat eller afgift.

Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

De økonomiske konsekvenser for vognmændene forventes at være ikke-eksisterende, da branchen forventes at vælte afgiftsforhøjelserne over i højere fragtpriiser og dermed øge omkostningen for forbrugere.

For større danske vognmænd, der i dag har muligheden for at opnå billige tankninger ved lange kørsler, vil tankning blive dyrere, men da priserne stiger for alle, påvirkes konkurrencen ikke i forhold til vognmænd, som kører på de samme strækninger.

Miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes at have positive miljømæssige konsekvenser, idet den mindskede brændstofturisme vil medføre mindre omvejskørsel og dermed vil belaste miljøet mindre.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis direktivet vedtages, som det foreligger nu, vil det kræve dansk lovgivning i form af øgning af afgiftssatsen for diesel med ca. 10 øre/l i 2014.

Tidligere forelæggelser for Folketinget

Folketinget har ikke tidligere været orienteret om forslaget.