

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	15. marts 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Skatteministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 59 af 8. februar 2002 (Alm. del – bilag 151) fra Folketingets Skatteudvalg.

Til

Folketingets Skatteudvalg

516 EU-Kommissionens forslag om energibeskatning - KOM(97)30

Hermed fremsendes i 80 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 59 af 8. februar 2002

(Alm. del - bilag 151)

Svend Erik Hovmand

/Thomas Larsen

Spørgsmål:

59. Med henvisning til den tidligere skatteministers svar af 2. juli 2001 på udvalgets spørgsmål nr. 206, jf. alm. del - bilag 676 (2000-01), hvor det blev oplyst, at Kommissionens forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (KOM(97)30) er sendt i høring, bedes ministeren tilsende udvalget et notat, der redegør for hovedtrækkene i høringssvarenes indhold samt ministerens kommentarer hertil.

Svar:

Der vedlægges supplerende grundnotat om høring om EU-Kommissionens forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (KOM(97)30).

Supplerende grundnotat om høring af EU-Kommissionens forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (KOM(97)30)

Den 11. juni 2001 blev EU-Kommissionens forslag om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (KOM(97)30) udsendt til høring.

Ud af de 54 modtagere, har 15 svaret. Ud af disse har 12 fremsendt bemærkninger til EU Kommissionens forslag, mens 3 har meddelt at man ikke havde nogen bemærkninger.

Høringen viser en kritisk holdning hos transport og skibsfartsorganisationerne, herunder fiskeri. Disse er især bekymret for en mulig stigning i mineralolieafgiften og for en ophævelse af det nuværende mineraloliedirektivs obligatoriske fritagelser for skibstrafik. Også den Danske Skatteborgerforening forholder sig kritisk til Kommissionens forslag. Endelig forholder DONG og Advokatrådet sig kritisk til forslaget, herunder især til punkter af en mere teknisk karakter.

Kommissionens forslag modtages positivt af miljøorganisationerne, hvis eneste anke er, at forslaget ikke går vidt nok. Miljøorganisationerne ønsker bl.a., at der tages yderligere skridt hen imod realiseringen af grønne skattereformer.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd deler miljøorganisationernes ønske om at fremme grønne skattereformer til fordel for både miljø og beskæftigelse.

Danmarks Rederiforening og Danske Navigatorforening forholder sig kritisk til Kommissionens direktivforslag, herunder især forslaget om at ophæve det nuværende mineraloliedirektivs obligatoriske undtagelse for skibsfart, mht. indenrigsfart og bilateralt mellem lande i forbindelse med udenrigsfart. Til dette fremhæves bl.a., at skibsfart er den generelt mest miljøvenlige form for transport. Enhver form for energiafgift, som vil forbyde skibsfarten, anses som værende i modstrid med EU's og Danmarks ønske om at fremme nærskibstrafikken. Foreningerne fremhæver endvidere vanskelighederne ved at lægge afgift på skibe fra andre EU-lande og især 3. lande, hvorfor danske skibe vil blive stillet konkurrencemæssigt ringere end udenlandske både med hensyn til international trafik og cabotage. Rederiforeningen og Navigatorforeningen bemærker endelig hvorledes en indførelse af afgiften på færgetrafik, i praksis vil blive betalt af staten selv via tilskud, hvorfor der reelt ikke vil være nogen miljøeffekt eller provenu. Det sidste synspunkt fremføres også af Bilfærgernes Rederiforening og Maskinmestrenes Forening, som i deres høringssvar endvidere fremhæver hvorledes de mener at en stigende byrde på de tilbageværende rederier vil få alvorlige konsekvenser for færgefarten herhjemme, og herunder koste arbejdspladser. Danmarks Fiskeriforening fremhæver i deres høringssvar hvorledes det er af vital interesse for fiskerierhvervet, at den nuværende afgiftsfritagelse for skibsfart ikke fraviges.

Dansk Transport og Logistik (DTL) forholder sig positivt til de overordnede målsætninger i direktivforslaget om at skabe et mere velfungerende indre marked og at opnå en harmonisering af afgiftsniveauet. Målsætningen om bekæmpelse af arbejdsløsheden anses også som sympatisk, men dog som noget forældet, idet det anses som en vigtigere opgave i dag at sikre en større og mere fleksibel arbejdsstyrke og derigennem en større beskæftigelse. Udover bemærkningerne til direktivforslagets overordnede målsætninger fremfører DTL endvidere en række, overvejende kritiske, bemærkninger, til forslagens enkelte punkter. Her kan bl.a. nævnes, at DTL ikke finder det hverken logisk eller rimeligt, at afgiftstrykket på mineralolier øges, idet DTL mener, at det kan konstateres, at der er sket betydelige reduktioner i de miljø- og trafikikkerhedsmæssige omkostninger, som de enkelte køretøjer forårsager. DTL finder det endvidere ulogisk, at godstransport med jernbane helt eller delvist kan fritages eller lempes for afgifter, idet formålet med direktivet jo netop er at sikre et velfungerende indre marked og at undgå konkurrenceforvridning. DTL finder at det er en god ide, at der gives mulighed for anvendelse af afgiftsfritagelser eller –lempelser for biobrændstof.

DONG Naturgas anfører to bemærkninger til Kommissionens direktivforslag. For det første ønsker DONG, at minimumsskatten på energi skal afhænge af energiproduktionens miljømæssige virkning. I modsat fald frygter DONG at Naturgassens konkurrencesituation bliver forringet i forhold til mere forurenede brændsler, som f.eks. kul og olie. DONG mener endvidere, at det bør overvejes, at udbrede dette til også at omfatte harmoniserede minimumsskatter på brændsel til elproduktion. DONG ønsker for det andet at der indføres en undtagelsesmulighed for komprimeret naturgas til støtte for udviklingen af Naturgasdrevne biler (NGV-sektoren).

Advokatrådet noterer sig, at Kommissionens redegørelse og begrundelse for de foreslåede omstruktureringer ikke omfatter naturgivne forskelle i medlemsstaternes energiforbrug, herunder for eksempel kommentarer til de respektive medlemslandes klimaforhold. Ifølge Advokatrådet beskriver redegørelsen følgelig ikke, hvorvidt en tilnærmelse af medlemsstaternes afgiftsniveau vil kunne indebære en risiko for konkurrenceulighed til skade for det indre marked. Advokatrådet foreslår derfor, at sådanne aspekter inddrages i det yderligere arbejde med direktivforslaget. Advokatrådet bemærker endvidere, at den foreslåede model med på den ene side minimumsafgifter på entydigt identificerede energikilder og på den anden side afgiftsfritagelse/-reduktion ud fra energianvendelsesformålet sammenholdt med udviklingen i kommercielt anvendelige energikilder, indebærer en risiko for, at der vil opstå energiproduktion og –anvendelse, der ikke på en acceptabel måde omfattes af direktivet, eller som vil være administrativt vanskeligt håndterbare.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) forholder sig gennemgående positivt til Kommissionens direktivforslag. AE støtter formålet om at skabe en EU-ramme for beskatning af energiprodukter, der gør det muligt at omstrukturere de nationale afgiftssystemer og opfylde målsætningen for beskæftigelses-, miljø-, transport-, og energipolitik uden at skade det indre marked. AE finder det i denne sammenhæng specielt positivt, at forslaget giver et spillerum til omstrukturering af nationale afgiftssystemer til fordel for beskæftigelsen.

Det Økologiske Råd (DØR) anser direktivforslaget som et nødvendigt, men ikke tilstrækkeligt, forslag for at ændre EU-landenes energipolitikker i en mere bæredygtig retning. DØR anser i denne sammenhæng især EU-kommissionens klare positive udmeldinger om ønskværdigheden af en grøn skattereform med øget beskatning af brændsler og brændstoffer og en eventuel heraf følgende sænkning af beskatning af arbejdsindsats for meget fornuftige. Det bør endvidere nævnes, at DØR

anbefaler, at såfremt et eller ganske få EU-lande fortsat opretholder veto mod vedtagelsen af et miljømæssigt virkningsfuldt energidirektiv, så bør det store flertal af lande, der støtter forslaget, gennemføre dette i forstærket samarbejde. Denne holdning har DØR i øvrigt søgt at fremme i forbindelse med igangsættelsen af en større europæisk kampagne til fordel for grøn skattereform, udført i samarbejde med søsterorganisationer i de øvrige EU-lande og koordineret af *The European Environmental Bureau*, gennem skrivelser til samtlige medlemsstaters repræsentanter til ECOFIN.

NOAH-trafik forholder sig overvejende positivt til Kommissionens direktivforslag. Dette ud fra betragtningen, at energi i dag er alt for billig, hvilket anses som stærkt medvirkende til den voldsomme vækst i vort nuværende overforbrug. Det anses hertil som glædeligt, at forslaget nu åbner op for fjernelse af den hidtidige afgiftsfritagelse for skibs- og flytrafik. NOAH-trafik anser det dog som problematisk, at forslaget er løsrevet fra en større sammenhæng, herunder at det ikke er koblet sammen med en økologisk skattereform, ifølge hvilken beskatningen af arbejde gradvis ændres til beskatning af energi, ressourcer og affald. NOAH-trafik tager endvidere afstand fra forslaget om at fritage biobrændsler for afgift, idet biobrændsler i transportsektoren ikke anses som en miljømæssig fordel.

Den Danske Skatteborgerforening forholder sig i sit høringssvar til en række principielle spørgsmål forbundet med anvendelsen af nationale og internationale miljø- og energiafgifter. Hvor foreningen som udgangspunkt er modstander af Kommissionens direktivforslag, mener man dog, at der kan høstes væsentlige fordele for Danmark ved fælles europæisk energibeskatning, givet at den danske lovgivning under alle omstændigheder vil operere med energiafgifter.

Følgende havde ikke bemærkninger til EU-Kommissionens forslag:

Advokatsamfundet, Elkraft System og Handelskammeret