

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



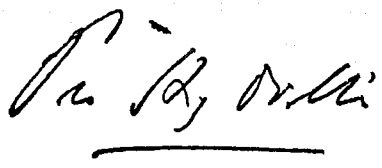
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

23. september 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Skatteministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie, KOM(2002) 410.


P. H. Olsen



Grundnotat

Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie (Kom (2002)410).

Departementet

23. september 2002

J.nr. 6. 02-241-0002

6. kontor

Forslaget om en særlig afgiftsordning for diesel og en tilnærmelse af afgifterne på benzin og dieselolie kan blive taget op i forbindelse med drøftelserne om energibeskatningen på ECOFIN den 8. oktober 2002.

Forslaget skal vedtages med enstemmighed efter art. 93 og være implementeret i national lovgivning senest den 31. december 2002.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 24. juli 2002 fremsat Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie.

Strukturen for afgifter på mineralolier er i dag reguleret ved direktiv 92/81/EØF (bl.a. obligatoriske fritagelser og lempelser) og direktiv 92/82/EØF (minimumssatserne) samt ved Rådets beslutning 2001/224/EØF.

3 medlemslande har i dag nedsættelse af afgiften for diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, og disse er gældende indtil senest den 31. december 2002. Formålet har været at kompensere for de stigende priser på olie samt at få en mere ensartet beskatning af benzin og diesel til privat brug.

Alle medlemslande har i dag tilladelse til en række lempelser/fritagelser efter art. 8, stk. 4, i 92/81/EØF, og fritagelser – f.eks. diesel til bybusser - er gældende indtil 31. december 2006. Kommissionens forslag ændrer ikke ved mulighederne for stadig at opnå tilladelse til lempelser eller fritagelser efter art 8, stk. 4 i direktiv 92/81/EØF. Kommissionens forslag giver endvidere mulighed for frem til og med 2009 at anvende lavere afgifter på brændstoffer til privat brug, hvis der er iværksat andre beskatningsordninger for brug af vejnettet med henblik på at dække transportomkostninger.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at anvende evt. merprovenu til reduktion af andre skatter og afgifter inde for transportområdet, og herved også reducere evt. stigninger i inflationen som følge af stigninger i afgiftssatser. Ifølge Kommissionen vil en evt. stigning i inflationen i det enkelte medlemsland på fællesskabsniveau blive reduceret af de lande, som reducerer deres afgifter.

Kommissionen finder ikke, at forslaget vil give problemer i forhold til reglerne om statsstøtte.

Kommissionen planlægger yderligere at komme med en meddelelse om beskatning af infrastruktur og har nu udsendt en meddelelse om beskatning af personbiler (KOM(2002)431).

Diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål

Kommissionen begrundet forslaget om harmonisering af afgiften på diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, med, at der i dag er alvorlige konkurrenceforvridninger på dette marked. Særligt som følge af liberaliseringen af transportmarkedet i 1998 finder Kommissionen, at det er vigtigt at reducere konkurrenceforvridningerne. Omkostninger til brændstof udgør en stor del af omkostningerne for tung transport.

Kommissionen finder, at forslaget også vil medføre bedre beskyttelse af miljøet ved i større omfang end tidligere at indføre "forureneren betaler-princippet" samt give en bedre prisstabilitet.

Afgiften på brændstof og på biler varierer fra medlemsland til medlemsland. Afgiften på diesel varierer i mellem medlemslandene fra 245 € i Grækenland til 742 € pr. 1000 liter i UK (1823 kr.- 5520 kr. pr. 1000 liter). Spredningen i afgifterne medlemslandene imellem er voksende, så en forhøjelse af den eksisterende minimumsafgift vil ifølge Kommissionen ikke være tilstrækkelig.

En kritik af harmoniserede afgifter har været, at harmoniseringen reducerer medlemslandenes økonomiske råderum. Kommissionen sætter spørgsmålstegn ved, om dette råderum reelt eksisterer for diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, da Kommissionen finder, at forhøjelser af afgifterne i dag vil medføre øget handel i udlandet med diesel til lavere afgifter.

Forslaget vil ifølge Kommissionen give medlemslandene øget råderum for afgifter på diesel til privat brug.

Forslagets udformning for diesel til erhvervmæssig anvendelse

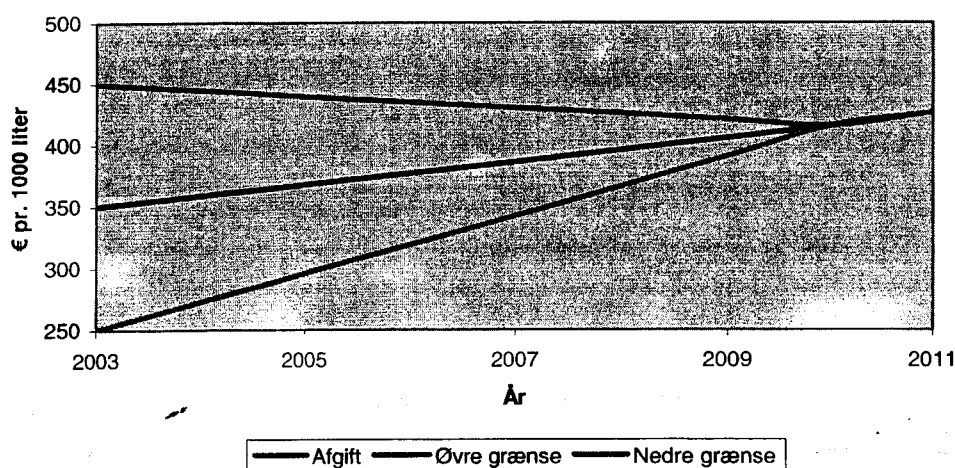
Kommissionen foreslår, at anvendelsen af diesel opdeles i to, alt efter om der er tale om diesel; der anvendes som brændstof til erhvervsformål, eller diesel til privat brug.

Ved diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, forstås erhvervsmæssig transport med køretøjer på mere end 16 tons og befordring af passagerer i busser med siddeplads til mere end 9 personer, inkl. chauffør.

Den nuværende minimumsafgift på diesel er på 245 € pr. 1000 liter (1823 kr. pr. 1000 liter). Denne sats er ikke blev ændret eller justeret i forhold til inflationen siden 1. januar 1993. 245 € reguleret i prisudviklingen tilbage fra 1993 og frem til 2003, svarer til 306 € (2277 kr.).

En central afgift vil ifølge forslaget pr. 1. januar 2003 blive sat til 350 € pr. 1000 liter (2604 kr. 1000 liter) diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål. Medlemsstaterne skal ifølge forslaget afgiftspålægge diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, inden for et fastsat bånd. Dette sker af hensyn til den store spredning i afgiften på diesel medlemslandene i mellem. I 2003 vil båndet være på ± 100 € (744 kr.), hvilket svarer til, at afgiften på diesel skal ligge mellem 250 og 450 € pr. 1000 liter (1860 – 3348 kr. pr. 1000 liter). Båndet skal ifølge forslaget reduceres med 14 € (104 kr.) på hver side af den centrale afgift årligt indtil 2008, og herefter med 15 € (112 kr.) i 2009 og 2010. Denne udformning medfører, at afgiften vil være harmoniseret i 2010.

Figur 1 Båndet omkring den centrale afgift på diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, ved en årlig forhøjelse på 2,5 pct.



Medlemsstater, hvor den gennemsnitlige afgift på diesel er mere end 1,5 gange den centrale afgift, kan ifølge forslaget afgiftsbelægge uden for båndet i op til 7 år.

Den centrale afgiftssats vil ifølge forslaget årligt blive reguleret – første gang 1. marts 2004 og herefter årligt den 1. marts – på basis af forbrugerprisindekset, dog maksimalt 2,5 pct. ændring. Reguleringen medfører ifølge Kommissionen, at afgiften opretholder sin reale værdi. Under forudsætning om en årlig regulering på 2,5 pct. vil den centrale og den harmoniserede afgiftssats for diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, være på 416 € pr. 1000 liter (3095 kr. pr. 1000 liter) i 2010. Med denne antagelse er udviklingen i den centrale sats og udsvingsbåndet illustreret i figur 1.

Diesel til privat brug og benzin

Det er Kommissionens vurdering, at der ikke er nogen miljømæssig begrundelse for, at diesel til anvendelse i personbiler skal pålægges en lavere afgift end benzin til personbiler. Alle medlemsstater bortset fra UK har i dag en lavere afgift på diesel end på benzin. Differentiering er begrundet med, at diesel hovedsageligt anvendes ved erhvervmæssig transport. Der er imidlertid i dag en stor stigning i antallet af personbiler, som kører på diesel. Desuden er prisen på diesel uden afgift lidt højere end prisen på benzin.

Afgiften på benzin og diesel til privat brug må efter Kommissionens forslag ikke ligge under afgiften på diesel, der anvendes som brændstof til erhvervsformål. Forslaget har også som formål at opfordre medlemslandene til at udligne forskellen i afgifter på benzin og diesel til privat brug. Dette gøres ved at foreslå samme minimumsafgift fra 2006 på diesel til privat brug og på blyfri benzin.

Minimumsafgiften på benzin på 287 € pr. 1000 liter (2135 kr. pr. 1000 liter) har ikke været ændret siden 1. januar 1993, og en regulering i forhold til inflationen vil svare til afgift på 360 € pr. 1000 liter (2678 kr. pr. 1000 liter) i 2003. Kommissionen foreslår derfor, at minimumsafgiften for blyfri benzin i 2003 sættes til 360 €.

Minimumsafgiften på diesel til privat brug foreslås i 2003 sat til 302 € pr. 1000 liter (2247 kr. 1000 liter), og i 2006 sat til 360 € pr. 1000 liter (2678 kr. pr. 1000 liter).

Minimumsafgiften for benzin og for diesel til erhvervmæssig anvendelse må ifølge forslaget ikke ligge under minimumsafgiften for diesel til erhvervsformål – dvs. indtil 2010 det nederste bånd, herefter den centrale afgift. Denne begrænsning kan blive aktuel, hvis minimumsafgiften for diesel til erhvervmæssig anvendelse (som følge af regulering i forhold til forbrugerprisstigninger) kommer til at overstige 360 €. Det vil i givet fald medføre, at minimumssatsen for såvel diesel til erhvervmæssig anvendelse, diesel til privat brug og benzin bliver ens og indekseret.

En lavere afgift på diesel til erhvervmæssig anvendelse kan gennemføres ved refusion af betalt afgift samtidig med evt. refusioner/betalinger af moms. Kommissionen ønsker ikke at pålægge medlemsstaterne at implementere direktivet på en given måde.

Minimumsafgiften for olie til opvarmning påvirkes ikke af Kommissionens forslag.

2. Gældende dansk ret

Efter Lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv. og lov om afgift på kuldi-oxid skal der svares afgift af gas- og dieselolie:

Tabel 1 Den danske afgift på mineralolier

	Mineral- olieafgift	CO ₂ -afgift	Samlet afgift	Samlet afgift i €
	Øre/liter	Øre/liter	Øre/liter	€ pr. 1000 liter ²
Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof	274,4	26, 8	301,2	405
Let dieselolie	264,5	26, 8	291,3	392
Svovlfattig dieselolie	246,6	26, 8	273,4	367
Blyholdig benzin	468/465,1 ¹	-	468/465,1 ¹	629/625 ¹
Blyfri benzin	403,6/400,6 ¹	-	403,6/400,6 ¹	542/538 ¹

¹Fra benzinstation udstyret med dampretur. Afgiften på benzin kan nedsættes yderligere med 3 øre/liter, hvis benzintanken opfylder Miljøministeriets skærpede krav til indretning og drift.

²1 € = 7,44 kr.

³Afgift ved 15°C.

For andre varer, bortset fra naturgas, som anvendes som motorbrændstof, betales der afgift som af den vare, der erstattes. Hvis det er diesel, som erstattes, betales afgift som af den type diesel, som erstattes. Dvs. kan virksomheden godtgøre, at specifikationerne for let dieselolie eller svovlfattig dieselolie er opfyldt, kan denne afgiftssats benyttes.

Det fremgår af ovenstående tabel, at der er en række lempelser (let dieselolie, svovlfattig dieselolie, dampretur samt krav til indretning og drift). Disse lempelser er mulige med flere godkendelser efter art. 8, stk. 4 i direktiv 92/81/EØF. Godkendelserne løber indtil 31. december 2006, med mindre Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen foretager en gennemgang af tilladelseerne.

Der ydes også godtgørelse af afgift for svovlfattig diesel, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel. Dette er muligt med en godkendelse efter art. 8, stk. 4 i direktiv 92/81/EØF. Godkendelsen løber indtil 31. december 2006.

Efter lov om afgift af svovl, skal der svares svovlafgift af gas- og dieselolie og af blyholdig og af blyfri benzin, hvis produkterne indeholder over 0,05 pct. svovl. Afgiften udgør 20 kr. pr. kg svovl. I praksis indeholder både benzin og gas- og dieselolie mindre end 0,05 % svovl, hvorfor disse produkter er fritaget for svovlafgift.

CO₂-afgiften og mineralolieafgiften skal lægges sammen, når det skal vurderes hvorvidt minimumssatserne er overholdt. Svovlafgiften indgår ikke i denne vurdering.

3. Høring

Skatteministeriet sendte den 16. august 2002 Kommissionens forslag i høring. Høringsfristen var den 2. september 2002. Forslaget var sendt i høring hos 81 brancher og organisationer. Der er indkommet 22 høringssvar, hvoraf 14 indeholder kommentarer til forslaget.

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer kan tilslutte sig de motiver, som danner baggrund for forslaget og hilser et initiativ velkommen. Dansk Transport og Logistik (DTL), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE), Oliebranchens Fællesrepræsentation (OE), Danske Entreprenører (DE), Dansk Industri (DI), Dansk Metal (DM), CO-industri (CO), Handel, Transport og serviceerhvervene (HTS) og Landsorganisationen (LO) støtter alle målsætningen om at mindske konkurrenceforvridningen på transportmarkedet. Det Økologiske Råd (DØR) finder, at Kommissionens forslag tilsidesætter medlemslandenes muligheder for at øge incitamentet over for vognmændene til at tage miljøhensyn gennem anvendelse af miljøbetingede afgifter på diesel til erhverv.

DTL, OE, DE, DI, DM, CO, HTS og Erhvervenes Transportudvalg (ETU) støtter en harmonisering af afgiften på diesel, der kører i international trafik, pga. de eksisterende afgiftsforskellige på brændstof medlemslandene imellem. OE ønsker dog ikke en 100 pct. harmonisering, men alene en harmonisering inden for et snævert bånd, således at der kan tages højde for nationale forskelle i prisdannelsen. AE og LO kan ikke støtte en maksimumafgift på diesel til erhvervsmæssig anvendelse, da en sådan vil fratage de enkelte EU-lande muligheden for nationalt at fastsætte højere afgifter. Eventuelle omkostninger som følge af en højere national afgift vil alene være et internt anliggende. Normalt kan Noah ikke støtte anvendelsen harmoniserede afgifter, men finder at den foreslåede harmoniserede afgift kan være til fordel for miljøet, da der foreslås en afgift efter eksterne omkostninger.

OE ønsker yderligere en harmonisering af afgiften på benzin og afgiften på diesel til privat anvendelse. CO og DM understreger, at beskatningen af benzin og diesel til privat forbrug er et nationalt spørgsmål, og støtter, at dette område ikke harmoniseres i Kommissionens forslag.

DTL, ETU og DI finder, at overgangsperioden fra 2003 til 2010 er for lang. DTL og ETU finder også, at båndet er for bredt. Overgangsperioden og båndets brede medvirker til fastholdelse af konkurrenceforvridningen. CO og DM finder, at det er nødvendigt med den foreslåede overgangsperiode, da der skal tages hensyn til forskellene i afgiftsstrukturen medlemslandene i mellem.

DTL er af den opfattelse, at omfanget af kørsel som følge af forskellige afgiftssatser er af begrænset omfang, da transportmarkedet er meget konkurrencepræget med krav om effektive just-in-time transporter, og da tilstedeværelsen af rabatter på dieselolie fremmer tankning i hjemlandet.

DTL finder, at alle afgifter og tilskud skal ses i en sammenhæng ved ønsket om dækning af eksterne omkostninger, og at dette bør gælde for alle transportformer, også på bane, sø og i luften.

DTL, ETU, HTS og DI finder det vigtigt, at der ikke sker en øgning af det samlede skatte- og afgiftstryk for transporterhvervene, også hvis der kommer et direktivforslag om afgifter på infrastruktur.

AE støtter en forhøjelse af minimumsafgifterne, som ikke er blevet forhøjet siden 1992. DØR støtter en forhøjelse af minimumsbeskatningen for diesel. DØR og Noah finder, at så længe vognmændenes omkostninger ikke samlet øges vil der ikke være et incitament til at øge belægningsgraden og overflytte godstransport fra vej til mere miljøvenlige transportformer. Noah anfører endvidere, at billigere personbiler og højere afgifter på benzin vil medføre en øget transport. Noah finder, at de foreslåede forhøjelser er et skridt i den rigtige retning, men er alt for beskedne.

DTL ønsker, at de nye medlemslande er med i ordningen fra begyndelsen af deres medlemskab – uden undtagelsesbestemmelser eller overgangsperiode.

DTL kan i visse situationer støtte økonomiske værktøjer til fremme af mere miljøvenlig adfærd, men finder ikke, at en stigning i afgifterne for dieselolie til erhvervmæssig anvendelse vil have en miljømæssig effekt. DØR og Noah finder, at forhøjelsen for minimumsbeskatningen på diesel er for lav til at give en miljømæssig effekt, DØR kan heller ikke støtte et system, som medfører, at nogle medlemslande skal sænke afgiften på diesel, som anvendes ved erhvervmæssig transport. Forenigten Trafikfakta (FT) finder, at skatter og afgifter på transportområdet er for høje, og ønsker ikke at støtte en særlig afgift på diesel til erhvervsformål.

Vedrørende opdelingen for erhvervmæssig transport - lastbiler over 16 ton - foreslår DTL og ETU, at grænsen sættes ved 12 ton, da denne grænse svarer til

grænsen i vejbenyttelsesafgiften, og er den grænse, som vil blive anvendt ved en kommende tysk vejafgift.

DTL, ETU og DI finder indeksering urimelig, da det forventes, at de eksterne omkostninger vil falde de kommende år. DTL finder, at indekseringen alene er et fiskalt ønske og vil være i strid med regeringens skattestop. OE ønsker heller ikke at støtte en indeksering af afgifterne, da prisen på olieprodukterne kan variere ganske stærk, hvilket kan medføre, at en indeksering får utilsigtede konsekvenser.

DØR finder det absurd at forsøge at opgøre de eksterne omkostninger, da f.eks. klimaændringer først viser sig 10 – 30 år senere, og derfor næsten ikke er medtaget i beregningerne. Endvidere ønsker DØR en større stigning end inflationen eller maksimalt 2,5 pct. AE og Noah støtter, at brugerne af transportmidler skal betale de facto-prisen på disse ydelser.

DØR ser hellere et krav om et partikelfilter på alle dieselmotorer. Indføres dette vil en del af begrundelsen for ligestilling af afgiften på benzin og diesel bortfalde. Også Noah ser gerne skrappe krav til bilindustrien om reduktion af skadelige emissioner, da Noah finder, at sådanne krav sammen med andre teknologiske virkemidler vil få en større effekt end Kommissionens forslag om diesel. AE, OE og Noah støtter en udligning af afgifterne på diesel til privat brug og benzin. OE ønsker samme afgift på benzin og på diesel til både erhvervmæssig anvendelse og til privat brug.

DØR beklager, at Kommissionens forslag om beskatning af diesel ikke er kombineret med forslag om øget anvendelse af miljøafgifter, og finder at vedtagelse af dieselforslaget kan vanskeliggøre et senere forslag om infrastrukturafgifter. DTL finder, at anvendelsen af afgifter bør ske, hvor det kan have et adfærdsmæssigt sigte – f.eks. differentierede afgifter på forskellige miljøkvaliteter af brændstoffer. ETU finder, at forslaget burde tage højde for en differentiering af afgifterne på forskellige miljømæssige kvaliteter af brændstof, hvilket vil medvirke til at fremme miljørigtige transporter.

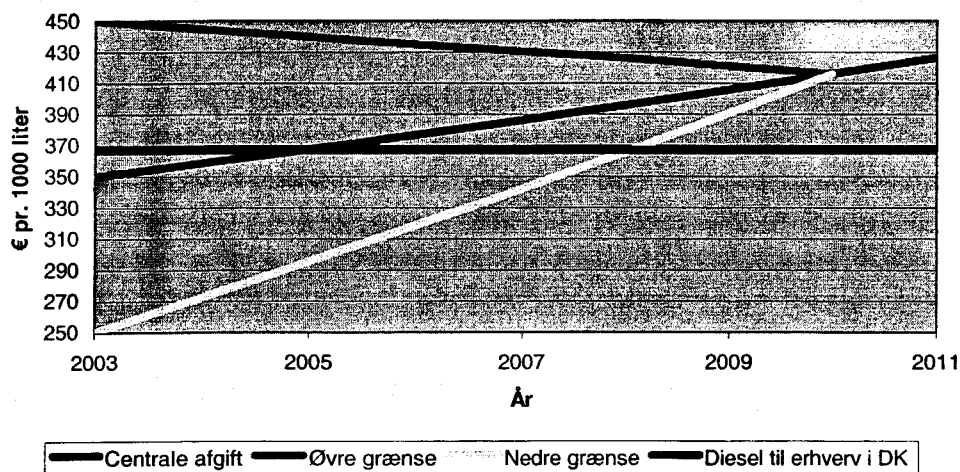
4. Lovgivningskonsekvenser

Kommissionens forslag om harmonisering af afgiften på diesel indeholder nye rammer for beskatning af diesel og benzin.

Den danske afgift på svovlfattig diesel (367 € pr. 1000 liter) i 2003 ligger inden for kommissionens forslag til rammer for beskatning af benzin og diesel. På sigt vil den danske afgiftssats for diesel erhvervmæssig anvendelse i givet fald skulle tilpasses, så den holder sig inden for båndet og fra 2010 svarer til den centrale sats. Hvornår den danske afgift på diesel til erhvervmæssig anvendelse i givet

fald vil skulle ændres første gang afhænger af, på hvilken måde det ønskes at tilpasse afgiften samt prisudviklingen.

Figur 2 Oversigt over den centrale afgift med bånd samt den danske afgift på diesel under antagelse om en prisudvikling på 2,5 % p.a.



Ændringer i beskatningen af diesel kan også få betydning for andre anvendelser end transport, f.eks. stationære motorer, dieseldrevne arbejdsredskaber, landbrugsmaskiner mv.

Den danske afgift på svovlholdig diesel er 405 € pr. 1000 (3013 kr. pr. 1000 liter). Fra 2005 er anvendelsen af svovl i diesel reguleret ved et EU-direktiv. Satsen vil ikke skulle ændres inden 2005, og efter 2005 må svovlholdig diesel ikke markedsføres.

For diesel til privat brug vil samme ændringer, som for diesel til erhvervsmæssig anvendelse, være nødvendige, da afgiften ikke må være mindre end afgiften på diesel til erhvervsmæssig anvendelse.

Ændringer i den danske afgift vil kræve en lovændring af afgiften på mineralolier.

Den danske afgift på blyfri benzin på 538 € pr. 1000 liter ligger over den foreslåede minimumssats på 360 € pr. 1000 liter, og en lovændring vil ikke være nødvendig.

Yderligere ændringer vil afhænge af, hvorvidt det ønskes at udligne afgiften på benzin med afgiften på diesel til privat brug.

Foretages der en differentiering i afgifterne for diesel skal der også indføres en mulighed for godtgørelse ved erhvervsmæssig anvendelse. En godtgørelsesord-

ning for danske vognmænd vil følge de almindelige regler for godtgørelse. Imidlertid skal reglerne for godtgørelse udvides, så det også er muligt at give godtgørelse til udenlandske vognmænd, som har tanket i Danmark. Dette skal også indføres i dansk lovgivning.

Den danske udligningsafgift og den grønne ejerafgift gør, at der ikke er en økonomisk fordel ved et typisk kørselsomfang i at køre på diesel frem for benzin. Ved ændringer i enten afgiften på benzin eller diesel skal udligningsafgiften og den grønne ejerafgift justeres for at opretholde balancen.

5. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Tabel 2 Oversigt over gældende og foreslåede afgiftssatser

Brændstof	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l	€ (kr.) pr. 1000 l
Gældende dansk afgift, svovlfattig diesel	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)	367 (2734)
Gældende dansk afgift, blyfri benzin	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)	538 (4006)
EU-forslag									
<i>Kommerciel anvendelse</i>									
Antaget prisudvikling, %		2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Diesel, kommerciel anvendelse, central rate		350 (2604)	359 (2671)	368 (2738)	377 (2805)	386 (2872)	396 (2946)	406 (3021)	416 (3095)
Udsvingningsbånd, max. udsving pr side		100 (744)	86 (640)	72 (536)	58 (432)	44 (327)	30 (37)	15 (112)	0
Diesel, kommerciel anvendelse, minimumsrate	245 (1823)	250 (1860)	273 (2031)	296 (2202)	319 (2373)	342 (2544)	366 (2723)	391 (2909)	416 (3095)
<i>Ikke-kommerciel anvendelse</i>									
Diesel, ikke-kommerciel anvendelse, minimumsrate	245 (1823)	302 (2247)	302 (2247)	302 (2247)	360 (2678)	360 (2678)	366 (2723)	391 (2909)	416 (3095)
Benzin, blyfri, minimumsrate	287 (1823)	360 (2678)	360 (2678)	360 (2678)	360 (2678)	360 (2678)	366 (2723)	391 (2909)	416 (3095)

Afgiftssatserne er angivet ved 15 grader celsius.

Ovenstående tabel viser en oversigt over de gældende danske afgiftssatser, samt de satser der foreslås i direktivforslaget.

I oversigten er kun medtaget svovlfattig diesel og blyfri benzin. Disse to brændstofkvaliteter udgør henholdsvis 81 pct. og 100 pct. af det samlede afgiftspligtige salg af henholdsvis diesel og benzin. For diesel til erhvervsmæssig anvendelse udgør den svovlfattige kvalitet stort set hele forbruget.

Statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil dels have direkte statsfinansielle konsekvenser fra det øjeblik de nationale satser ændres og dels en mere indirekte effekt i form af ændret grænsehandel. Ændringerne i grænsehandelen er ikke kun afhængig af de danske satser, men en mængde andre faktorer. Dette er nærmere beskrevet nedenfor.

Som det fremgår af tabel 2 vil de nuværende danske afgifter ligge over de foreslåede minimumssatser for benzin og diesel til privat brug og indenfor udsvingsbåndet for diesel til erhvervmæssig anvendelse til og med 2008. Fra 2009 og frem vil den nuværende dieselsats (367 €) imidlertid være lavere end minimumssatsen, hvis den centrale sats er blevet indekseret med den maksimale indeksering på 2,5 pct. årligt (391 €), hvorfor det i givet fald vil være nødvendigt at justere denne op. Det antages i nedenstående beregninger, at den danske sats fastholdes på det nuværende niveau så længe som muligt og efterfølgende justeres op til minimumssatsen. Man vil således først have den centrale sats, når dette ifølge forslaget kræves i 2010. Denne sats vil i givet fald være gældende for såvel diesel til erhvervmæssig anvendelse som til privat brug. Den danske afgift på benzin (538 €) ligger væsentligt over minimumssatsen i hele perioden frem til og med 2010, og der antages derfor ikke at ske ændringer i denne sats. Det understreges, at der i det ovenstående er antaget at den centrale sats årligt reguleres med årlig vækst på 2,5 p.a. Udviklingen i satserne fremgår af tabel 2.

Med disse antagelser vil forslaget uden grænsehandelseffekter få følgende konsekvenser:

Tabel 3 Oversigt over statsfinansielle konsekvenser uden grænsehandelseffekter

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Satsstigning, svovlfattig diesel, € pr. 1000 liter	0	0	0	0	0	0	24	25
Satsstigning, benzin, € pr. 1000 liter	0	0	0	0	0	0	0	0
Merprovenu, mill. kr.	0	0	0	0	0	0	390	805

I beregningerne er forudsat et forbrug på 2000 mill. liter i år 2000 som efterfølgende vokser med 1 pct. årligt.

Det nuværende danske system er imidlertid indrettet således afgangssatsen på diesel er lavere end afgiften på benzin. Til gengæld er der etableret en udligningsafgift der (delvist) kompenserer for denne afgiftsforskel. Denne struktur har medført en fordeling af benzin- og dieselbiler, som er fundet hensigtsmæssig. For ikke at ændre på denne fordeling kan det således forventes, at der i takt med eventuelle dieselforhøjelser i givet fald tilsvarende vil ske nedsættelse af udligningsafgiften for at fastholde den eksisterende balance mellem benzin- og dieselbiler.

Udligningsafgiften omfatter personbiler, varebiler, hyrevogne og busser, mens større lastbiler betaler vejbenyttelsesafgift i stedet for udligningsafgift. For køretøjer omfattet af udligningsafgiften vil det således være sandsynligt, at disse kompenseres ved at denne nedsættes. Som følge af at de helt store lastbiler ikke betaler udligningsafgift, og at nogle af de køretøjer som omfattes af udligningsafgiften, har en større årskørsel end det typiske, vil forslaget uagtet nedsættelsen af udligningsafgiften samlet medføre et merprovenu. Det skønnes, at en tilsvarende

nedsættelse af udligningsafgiften vil medføre et provenutab i 2009 i størrelsesordenen 50 mill. kr. og ca. 100 mill. kr. i 2010. Samlet set skønnes det foreliggende forslag således at medføre en provenu gevinst i 2009 på ca. 340 mill. kr. og ca. 705 mill. kr. i 2010.

I årene efter 2010 vil den centrale sats ifølge forslaget fortsat skulle fremskrives med prisudviklingen. Dette vil i givet fald medføre en stigning i størrelsesordenen 10 € pr. 1000 liter (74 kr. pr. 1000 liter) pr. år svarende til ca. 7,4 øre pr. liter. Virkningen af dette kombineret med nedsættelse af udligningsafgiften skønnes årligt at indbringe et merprovenu på ca. 140 mill. kr. Der er forudsat et uændret forbrug af dieselolie på 2.200 mill. liter og det bemærkes i øvrigt, at dette skøn er behæftet med stor usikkerhed.

Da den nuværende afgift på benzin i 2010 fortsat vil være væsentligt højere end den centrale sats på diesel og ændringen af udligningsafgiften vil sikre en hensigtsmæssig balance mellem diesel- og benziner, antages det at benzinsatsen ikke ændres. Dette betyder, at satserne på benzin og diesel til privat brug ikke udlignes.

Specielt om grænsehandelseffekter

I 2001 skønnes grænsehandelen med dieselolie at udgøre ca. 140 mill. liter i dansk favør, mens den i 2002 skønnes at blive ca. 210 mill. liter. Hvis afgiftsforskellene blev udlignet i hele Europa, der blev set bort fra transittrafik og vognmænd fra de forskellige lande havde samme markedsandel i udenrigstrafikken mellem lande (dvs. 50 pct. af eksporten sker på eksportlandets biler og 50 pct. på importlandets) ville der være en tendens til, at små lande ville få en positiv grænsehandel. Dette skyldes, at vognmænd tenderer mod at købe dieselolien i hjemlandet, og at strækningerne, der tilbagelægges på en international tur, vil være større i de geografisk store lande end i de små lande.

Da Danmark er et lille land, og tilmed har en markedsandel på over 50 pct. af transport af im- og eksport, vil der fortsat være en tendens til en positiv grænsehandel på trods af direktivforslagets forslag om harmonisering af afgiftssatserne på diesel til erhvervmæssig anvendelse.

En harmonisering kan have to modsatrettede effekter: Én effekt går i retning af mindre grænsehandel i dansk favør, hvis der tankes, hvor det er nemmest, idet Danmark i flere år har ligget under især den tyske afgift. Modsat kan det forventes, at grænsehandelen vil blive positivt påvirket af, at lavprislande som f.eks. Luxembourg, Belgien og Østrig nu kommer på niveau med de resterende EU-lande.

Udover, at de ens afgifter vil skabe incitament til tankning i hjemlandet, er der andre forhold, der vil forstærke dette incitament. For det første vil en større og mere periodisk tankning medføre, at danske vognmænd vil kunne opnå større rabatter end udenlandske vognmænd ved køb i hjemlandet. For det andet gælder også, at danske vognmænd har få udgifter til afløftning af moms på den indkøbte dieselolie, ligesom den vil ske hurtigere end udenlandske vognmænd, der tanker i Danmark. Sådanne forskelle i rabatter mv. udgør i størrelsesordenen 10-20 øre/liter med nogen variation.

Det vurderes, at disse modsatrettede effekter samlet set opvejer hinanden, således at der med harmoniserede satser kan forventes en grænsehandel med dieselolie i dansk favør af størrelsesordenen 150-200 mill. liter – altså i samme niveau som den nuværende. Der kan i øvrigt henvises til "*Rapport om grænsehandel*" fra 2001, hvor denne problematik er grundigt behandlet.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Ifølge kommissionen er et af forslaget hovedsigter at reducere forvriddingerne af den internationale konkurrence som er opstået på baggrund af forskelle i afgiftsatser landene imellem. De køretøjer, der anvendes til international transport, har imidlertid så store tankanlæg (typisk 800 – 1000 liter), at rækkevidden pr. tankfuld bliver meget lang. Med et brændstofforbrug på 3 km/liter bliver rækkevidden således ca. 2.500 km. pr. tank. Dette betyder, at vognmænd i konkurrence, dvs. vognmænd fra forskellige lande, der kører de samme ruter, passerer de samme tankningssteder, og derved principielt har de samme mulighed for at tanke, hvor det er billigst.

Det er derfor ikke opfattelsen, at de eksisterende afgiftsforskelle bidrager til konkurrenceforvridning udover almindelig skattekonkurrence. Det vurderes derfor heller ikke, at forslaget vil gavne den danske vognmandsbranche væsentligt. Der vil dog være en omkostningslettelse for erhvervet, såfremt tankningsmønstret har betydet en systematisk forlængelse af ruten med henblik på at tanke i lavprislandene. Denne effekt som er vanskelig at kvantificere får også andre samfundsøkonomiske konsekvenser i form af reduceret slid på vejene, mindre trængsel, mindre støj, mindre forurening mv. Konkurrencen på transportmarkedet bevirker at omkostningsforøgelserne fra 2009 og frem, kan forventes at blive stort set fuldstændigt overvæltet i højere fragtpreiser. Samlet set vurderes forslaget således ikke at få nævneværdige konsekvenser for erhvervslivet.

Forbrugerne af diesel til privat brug forventes først fra 2009 at opleve en prisstigning, hvorved forbrugerne påføres et mindre tab. Forbrugere af benzin forventes ikke at blive påvirket af dette forslag.

Det gælder generelt, at forslagens satsforhøjelser, som dieselbrugerne oplever, i givet fald vil påføre disse forbrugere et større privatøkonomisk tab, end den gevinst staten høster ved merprovenuet. Der vil således samlet være et samfundsøkonomisk tab forbundet med afgiftsstigningerne. Dette tab skal sammenholdes med værdien af eventuelle miljøgevinster. Disse vurderes jævnfør det nedenstående at være meget begrænsede.

Miljømæssige effekter

Med de gjorte antagelser vil der ifølge forslaget først skulle ske ændringer i det danske afgiftssystem i år 2009. Forslagets miljømæssige konsekvenser er ret begrænsede. Forslagets satsforhøjelser i 2009 og 2010 på henholdsvis 29 øre/liter og 36 øre/liter vil med en elasticitet på $\epsilon = -0,25$ i givet fald medføre et fald i forbruget på henholdsvis 80.000 ton CO₂ i 2009 og ca. 100.000 ton CO₂ i 2010. Dette svarer til mindre end 1 pct. af transportsektorens samlede CO₂-udledning. Der vil herudover kunne forventes et mindre fald i udslippet af partikler. Samlet set vurderes de miljømæssige konsekvenser for Danmark således at være ret begrænsede.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen finder, at afgifter på diesel til kommerciel anvendelse bør harmoniseres for at reducere konkurrenceforvridningerne på transportmarkedet. En sådan harmonisering kan kun ske på fællesskabsniveau. De foreslåede satser er efter Kommissionens vurdering ikke for høje, men følger en regulering efter prisindekset af de gældende minimumssatser i mineraloliedirektivet (92/82/EØF).

Der er i dag stor spredning i afgifterne på diesel medlemslandene imellem, og denne spredning er voksende. En forhøjelse af minimumssatserne for afgiften på diesel til erhvervmæssig anvendelse er ifølge Kommissionen derfor ikke tilstrækkelig til at fjerne konkurrenceforvridningen på transportmarkedet. En harmonisering af afgiften på diesel til erhvervmæssig anvendelse er nødvendig.

Forslaget om muligheden for at differentiere afgiften på diesel vil ifølge Kommissionen give medlemslandene et større spillerum for beskatning af mineralolier til personbiler.

7. Europaparlamentets udtalelser

Europaparlamentet har endnu ikke udtalt sig.

8. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt i Folketingets Europaudvalg.