



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.3.2007
KOM(2007) 52 endelig

2007/0023 (CNS)

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

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2007) 170}

{SEK(2007) 171}

BEGRUNDELSE

BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Hvidbogen "*Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg*"¹ påpegede, 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. På dette punkt konkluderede den, at der var behov for at gøre afgiftssystemet mere sammenhængende ved at foreslå ensartet beskatning af brændstof, der bruges erhvervs-mæssigt i vejtransporten, for at afrunde det indre marked. Siden da er det imidlertid blevet klart, at fuld harmonisering af afgiften på gasolie til erhvervs-mæssig brug hverken politisk eller økonomisk er en hensigtsmæssig løsning.

Det skal ikke glemmes, at der i 2002 blev stillet et første forslag² om beskatning af erhvervsgasolie, bedre kendt som "erhvervsdiesel"³. Forslaget blev trukket tilbage under screeningen af verserende lovgivningsforslag⁴. Kommissionen annoncerede dog også, at den ville overveje behovet for indgreb igen i lyset af resultaterne af en samlet konsekvensanalyse.

For nylig har Kommissionen gjort opmærksom på, at den ville "undersøge, hvordan de alt for store forskelle med hensyn til beskatning af brændstof kan mindskes"; det gjorde den i meddelelsen til Rådet og Europa-Parlamentet, KOM(2006) 314 af 22.6.2006, med titlen "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent. Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken". Her understregede den også, at "*transportpolitikken hænger nøje sammen med energipolitikken, da de har fælles målsætninger: at nedbringe CO₂-udledningen og mindske EU's afhængighed af importerede fossile brændstoffer*"⁵, og at "*de internationale miljømæssige forpligtelser, blandt andet i henhold til Kyoto-protokollen, skal integreres i transportpolitikken*".

I meddelelsen KOM(2006) 545, Handlingsplan for energieffektivitet: Udnyttelse af potentialet, bekræftede Kommissionen, at den i 2007 ville stille forslag om særlige afgiftsordninger for erhvervsgasolie med sigte på at indsnævre urimeligt store forskelle i medlemsstaternes afgiftssatser for derved at øge vognmandserhvervets energieffektivitet ved at skære ned på "brændstoffurismen".

¹ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

² 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 af 24.7.2002].

³ Her er valgt termen gasolie, fordi den svarer til den officielle betegnelse i de relevante KN-koder.

⁴ KOM(2005) 462 af 27.9.2005.

⁵ Det Europæiske Råd, 23.-24. marts 2006.

Dette forslag sigter derfor først og fremmest mod at mindske den konkurrenceforvridning, der har at gøre med afgiftsforskelle på vognmandsmarkederne. Dermed vil det også stimulere væksten, jobskabelsen og konkurrenceevnen, især fordi alle fordelene ved det indre marked så kan udnyttes. Dernæst opfylder det en række målsætninger for den fælles transportpolitik, ligesom det yder bedre miljøbeskyttelse. Endelig er det i god overensstemmelse med de generelle principper for punktafgiftsområdet i Kommissionens meddelelse 'Skattepolitik i EU - prioriteringer for de kommende år'⁶. Det forelægges uden at foregribe konklusionerne på midtvejsvurderingen af energibeskatningsdirektivet, som skal finde sted i 2008.

- **Generel baggrund**

Inklusive afgifter udgør *brændstof* i gennemsnit mellem 20 og 30 % af driftsomkostningerne for en vognmandsforretning. Da mellem 30 og 60 % af gasoliens salgspris (eksklusive moms) er punktafgift, udgør denne afgift mellem 6 og 18 % af en vognmandsvirksomheds driftsomkostninger. På et frit marked som det nuværende, hvor konkurrencen er skarpere, rammes erhvervet hårdere af forskelle i driftsomkostninger på grund af nationale skatter og afgifter.

Grunden er enkel: store lastbiler har store tanke, der sætter dem i stand til at køre mellem 1.500 og 3.000 kilometer på en enkelt optankning. Det betyder i virkeligheden, at vognmænd, der kører internationalt eller har hjemme nær grænsen til et lavskattelands, bedriver en slags skattetænkning, der kaldes brændstofturisme. De udnytter de meget betydelige forskelle mellem landenes punktafgifter på gasolie ved at tanke op, hvor beskatningen er lavest.

Den første negative følge af det er, at skattetænkningen fører til **konkurrenceforvridning på vognmandsmarkedet**, i og med at ikke alle operatører har samme mulighed for at købe lavt beskattet brændstof, hvad enten det skyldes deres bilers aktionsradius, målene for deres ture eller afstanden mellem deres hjemsted og grænsen til et lavskattelands. Den skarpe konkurrence på vognmandsmarkedet gør, at den ovenfor beskrevne konkurrenceforvridning har følger for de nationale markedsandele. I en undersøgelse af bilateral vejtransport⁷ har det franske trafikministerium konstateret væsentlige ændringer i andelen på det europæiske marked mellem 1997 og 2001. Eksempelvis har vognmænd fra Luxembourg og Østrig øget deres markedsandel i forhold til de fleste af deres konkurrenter, mens Det Forenede Kongerige har lidt tab på alle markeder. Undersøgelsen fandt, at to tredjedele af forskydningerne fra 1997 til 2001 kunne tilskrives tre faktorer: forskellige gasolieafgifter, forskellig selskabsskat og forskellig lønudvikling i to givne lande. Forskellene mellem gasolieafgifterne viser sig at være hovedforklaringen, idet den alene forklarer 40 % af de iagttagne forskydninger i markedsandele.

⁶ KOM(2001) 260 af 23.5.2001.

⁷ BIPE (2005), Évaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, Etude réalisée pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Derudover **belaster** brændstofturisme, der medfører omvejskørsel, **miljøet**. Som rationelle markedsaktører vil chaufførerne udnytte prisforskellene på gasolie så hårdt, de kan, ved at tanke op i den medlemsstat, hvor det er billigst. Herunder vil de tage hensyn til de ekstraomkostninger dette indebærer (vejafgifter, brændstof- og tidsforbrug, risici på vejen som f.eks. trængsel og ulykker m.m.). Når vognmændene blot benytter lejligheden til at tanke op undervejs uden at køre omveje, bliver effekten hovedsagelig en kun forskydning af forbrug, der under alle omstændigheder ville have fundet sted i den ene eller den anden medlemsstat, omend der alligevel opstår et vist merforbrug (og merudslip), fordi de lavere brændstofomkostninger, der følger af skatteflugten, stimulerer efterspørgslen. Men hvis de afviger fra deres rute for at udnytte forskellene mellem de nationale punktafgifter, belastes miljøet ekstra, fordi der køres længere.

Om omvejskørslen har Michaelis (2003)⁸ vist, at tyskerne er villige til at køre 2-4 km ekstra for hver eurocents prisforskel på gasolie i forhold til et naboland. Med prisforskellen mellem Tyskland og nabolandene i 2003 giver det en gennemsnitlig ekstrakørsel på 30-35 kilometer. En undersøgelse om Nederlandene fra 1990 fandt frem til, at med en prisforskel på 0,14 til 0,16 ECU pr. liter i forhold til Belgien og Tyskland, blev der kørt 10 millioner kilometer ekstra for at tanke op på den anden side grænsen⁹.

Endelig **mister de medlemsstater, der lægger højere punktafgifter på gasolie, indtægter** på brændstofturismen. I Tyskland har Schmid Traffic Service GmbH skønnet, at staten som følge af brændstofturisme i 2004 mistede skatteindtægter fra punktafgifter på mineralolie (dvs. erhvervsgasolie) på 1.915.000.000 EUR. Det samlede tab er endnu større; det beløber sig til 3,6 mia. EUR om året (ud over punktafgifter på mineralolie omfatter det yderligere tab af moms og punktafgifter på cigaretter på grund af mindre skatteindtægter fra moms og mindre salg af cigaretter på tankstationer).

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet ("energibeskatningsdirektivet")¹⁰ fastsætter, hvilke afgiftspligtige produkter der er omfattet, hvilke anvendelsesformål der medfører beskatning, og hvilke minimumsafgiftssatser der gælder for hvert produkt afhængigt af, om det bruges i motorkøretøjer, til visse former for industriel og kommerciel anvendelse eller til opvarmning. For gasolie og blyfri benzin er det kun strukturen i punktafgifterne, der er harmoniseret i Fællesskabet, og her er følgende fastsat som mindstesatser:

I euro pr. 1.000 l	1. januar 2004	1. januar 2010
Blyfri benzin	359	359
Gasolie (diesel)	302	330

⁸ Michaelis (2003) Tanktourismus – eine Szenarioanalyse. I Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, P. M. Blok og A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ EFT L 283 af 31.10.2003, s. 51. Senest ændret ved direktiv 2004/75/EF (EUT L 157 af 30.4.2004, s. 100).

Energibeskatningsdirektivet giver også medlemsstaterne mulighed for at fastsætte en særlig afgiftssats for erhvervsgasolie (differentiering), når blot de overholder mindstesatsen, og satsen for erhvervsgasolie ikke bliver lavere end den nationale afgiftssats, der gjaldt den 1. januar 2003.

Dog tillader energibeskatningsdirektivet dem i artikel 7, stk. 4, at sætte den nationale sats for erhvervsgasolie lavere end den, der gjaldt den 1. januar 2003 - forudsat at de overholder mindstesatsen - hvis de til gengæld indfører infrastrukturafgifter, så skattebyrden samlet set forbliver stort set uændret. Denne mulighed gælder i praksis kun for Det Forenede Kongerige, for det er den eneste medlemsstat, der lever op til tillægskravet om, at det nationale afgiftsniveau for gasolie anvendt som motorbrændstof pr. 1. januar 2003 skal være mindst dobbelt så højt som mindstesatsen pr. 1. januar 2004.

Dette sidste krav har virket særlig forvridende, for det har hindret samspillet mellem medlemsstaternes skattepolitikker i at føre til mindre afgiftsforskelle. Andre medlemsstater end Det Forenede Kongerige, der har højere afgift end mindstesatsen i 2003, har nu kun den mulighed for at differentiere at *hæve* satsen for ikke-erhvervsmæssig trafik. Alt andet lige kan dette ikke bidrage til at mindske de eksisterende forskelle mellem medlemsstaternes satser for erhvervsgasolie, men derimod kun øge forskellene mellem satserne for ikke-erhvervsmæssig gasolie, hvad der igen kan tilskynde ejere af personbiler til øget optankningsturisme. **De lande, der allerede havde høje afgifter i 2003, har i realiteten ikke noget spillerum for reduktion af de forvridninger, der følger af de nugældende bestemmelser.**

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Hvidbogen "*Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg*" peger på to andre foranstaltninger for at konfrontere transportbrugerne med de virkelige omkostninger og ændre prisstrukturen:

- harmonisering af minimumsklausuler i transportkontrakter for at give mulighed for revision af taksterne i tilfælde af omkostningsstigninger (f.eks. prisstigninger på brændstof) og
- fastsættelse af fælles principper for betaling for benyttelse af infrastrukturanlæg, hvor forskellige transportformer behandles ens.

For den første af disse foranstaltninger blev der foretaget en omfattende konsekvensanalyse i 2005. Den pegede på fem mulige løsninger¹¹, som der kunne vælges imellem, men indsnævrede efter en første vurdering feltet til tre hovedfremgangsmåder: i) ændring af forordning (EØF) nr. 4058/89¹², ii) ingen ændring af politikken, iii) harmonisering af brændstofafgifterne med minimumsklausuler i transportkontrakter. Konsekvensanalysen bekræftede for Kommissionen, at der var behov for at stille forslag om at ændre de særlige afgiftsordninger for erhvervsmæssigt anvendt gasolie.

¹¹ Ingen ændring af politikken, ændring af forordning (EØF) nr. 4058/89, harmonisering af brændstofafgifterne, indførelse af prisforsikringer og en passende regulering, der sætter en bremse på outsourcing.

¹² Rådets forordning (EØF) nr. 4058/89 af 21. december 1989 om prisdannelsen for vejgodstransport mellem medlemsstaterne (*EFT L 390 af 30.12.1989, s. 1*).

For det andet skal Kommissionen efter at have undersøgt alle muligheder senest i juni 2008 fremlægge en almindeligt anvendelig ramme for vurdering af de eksterne omkostninger, herunder miljø-, støj-, trængsels- og helbredsomkostninger, for alle transportformer som grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter¹³. Dette forslag tager hensyn til mulige udviklinger af infrastrukturafgifterne i fremtiden, da det giver medlemsstaterne mere smidige gennemførelsesmuligheder for både punktafgifter og vejafgifter, og samtidig undgår både dobbeltbeskatning og yderligere byrder for vognmandsforretningerne.

HØRING AF BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af berørte parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen lagde den 20. juli 2006 et skriftligt spørgeskema ud på sit websted for at få offentligheden til at bidrage til drøftelserne og for at samle relevante reaktioner og hjælp til Kommissionen med at tilrettelægge sin erhvervsgasoliepolitik. Fristen for indlæg blev sat til den 30. september 2006. Sideløbende udsendte Kommissionen mere detaljerede spørgeskemaer til repræsentanter for de vigtigste berørte parter (vognmandssammenslutninger (både internationale og nationale), bilindustriens sammenslutninger og oliebranchens sammenslutninger). I alt kom der 52 høringssvar udefra. Deraf kom 37 fra nationale forbund eller sammenslutninger, 7 fra europæiske eller internationale organer, 7 fra erhvervsvirksomheder og 1 fra en privatperson. Over halvdelen af svarene kom fra vognmandsbranchen. Tank- (eller service-) -stationer og oliebranchen stod for over 10 % af svarene. Derudover var der svar fra bilindustrien, søhavne, håndværksvirksomheder og jernbanevirksomheder.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Vognmandserhvervet bød kommissionsinitiativet velkomment. Et stort flertal af vognmændene støtter en ændring af den nuværende situation. De foretrækker totalharmonisering hurtigst muligt (2018 forekommer dem at være en noget fjern fremtid) og om muligt på en lavere sats. Hvis ikke det er realistisk, kan de acceptere øget tilnærmelse som en midlertidig løsning på vej mod harmonisering eller som den næstbedste løsning.

Bilindustriens repræsentanter erkendte, at den nuværende situation ikke er tilfredsstillende set fra det indre markedes synsvinkel. De er dog ikke overbevist om, at problemet er så stort, at det berettiger en ændring af brændstofbeskatningssystemerne. Blandt de mulige løsninger foretrækker de 'ingen ændringer'.

På europæisk plan stillede oliebranchens repræsentanter sig neutralt til valget mellem de foreslåede løsninger. Men i højskattelande støtter repræsentanter for tankstationerne øget tilnærmelse eller - og det endda helst - totalharmonisering.

Kommissionen har taget svarene med i sine betragtninger.

¹³ Artikel 11 i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 187 af 20.7.1999), senest ændret ved direktiv 2006/38/EF (EUT L 157 af 9.6.2006, s. 8).

- **Ekspertbistand**

Foruden svarene fra den brede høring af berørte parter under konsekvensanalysen har Kommissionen haft standpunktsrapporter og artikler med i sine overvejelser. Dertil kommer, at Kommissionen har bedømt virkningerne ved hjælp af tre modeller (Tremove, modellen for transportteknologi (Poles) fra IPTS (Institut for Teknologiske Fremtidsstudier) og TRANSTOOLS).

KONSEKVENSANALYSE

Hvordan problemet med forskellige beskatningsniveauer for gasolie kan løses, søgte Kommissionen at undersøge med udgangspunkt i tre principielt forskellige strategier.

Løsning A består i ikke at gribe ind på fællesskabsplan ('ingen ændring af politikken'). Den løser ikke vognmandsmarkedets nuværende problem med forvridding af konkurrencen, som har følger for markedsandele og beskæftigelse (stigning i lavskattelande på bekostning af højskattelande blandt medlemsstaterne). Den løser heller ikke omvejsproblemet, som - uantastet - ville medføre forbrug af i alt 42.500 millioner liter brændstof mellem 2007 og 2030, med den dertil hørende forurening (2,2 millioner tons CO₂). Derfor foretrak Kommissionen at se bort fra denne mulighed i det videre forløb.

Den anden (løsning B) består i at opstille et program for fuld harmonisering af medlemsstaternes punktafgifter på erhvervsgasolie. Enhedssatsen ville så i 2018 ligge på 400 EUR pr. 1.000 liter. Desuden måtte satsen for blyfri benzin ikke være lavere end for erhvervsgasolie. Fuld harmonisering mindsker konkurrenceforvriddingen maksimalt uden at øge de administrative omkostninger alt for meget. Det er dog en løsning, der vil tvinge 22 medlemsstater til at sætte deres afgifter på erhvervsgasolie op til 400 EUR pr. 1.000 liter og 5 medlemsstater til at nedsætte deres afgiftssatser. Den vil medføre en stigning i afgiften på blyfri benzin i 9 medlemsstater fra 2014 og kan føre til en stigning i afgiften på ikke-erhvervsmæssigt brændstof i 2 medlemsstater (hvis Tyskland og Det Forenede Kongerige beslutter at kompensere for det store fald i afgiften på erhvervsbrændstof ved at sætte afgiften på ikke-erhvervsmæssigt brændstof op). Denne mulighed bliver neutral for bilindustrien. Fra et miljøsynspunkt fører løsning B til en lille stigning i gasolieforbruget, et lille fald i forbruget af blyfri benzin og en meget lille stigning i forureningen (hvis der ikke tages hensyn til brændstoffurisme). Men da det er den mulighed, der giver de største reduktioner i omvejskørslen, er det også den, der giver den største reduktion i den deraf følgende CO₂-udledning (0,1 millioner tons), forurening og skatteflugt. Samfundsmæssigt set har denne mulighed den største (og dog nok ret beskedne) virkning: mindre trængsel og færre ulykker på vejene, færre arbejdstimer for chaufførerne, og desuden den største, omend også her beskedne, forskydning af beskæftigelsen på regionalt/nationalt plan. Løsning B giver alligevel det største provenutab (-71,8 mia. EUR mellem 2007 og 2030, dog kun -58,2 mia. EUR, hvis den mindre brændstoffurisme tages i betragtning). Endelig ansås denne mulighed ikke for at være politisk realistisk. Af alle disse grunde droppede Kommissionen derpå denne mulighed.

Den tredje (løsning C) består i at øge den indbyrdes tilnærmelse af punktafgifterne på erhvervsgasolie. Der vil blive fastsat et afgiftsinterval på fællesskabsplan med en minimums- og en maksimumsavgift. Medlemsstaternes afgift på erhvervsgasolie skulle ligge mellem disse yderpunkter. Intervallet skulle gradvis gøres mindre og sættes ned til 100 EUR i 2010. For at give medlemsstaterne tid til at udnytte overgangsperioderne til at tilpasse sig holdes der i løsning C fast ved de nuværende mindstesatser i energibeskatningsdirektivet som intervallets

nedre grænse indtil 2013. Derpå analyseredes yderligere to varianter: løsning C1, hvor intervallet indekseres fra marts 2013, og løsning C2, hvor det ligger fast, men får en højere mindstesats end efter det nuværende energibeskatningsdirektiv, nemlig 359 EUR pr. 1.000 liter, det samme som for blyfri benzin. I både løsning C1 og C2 må den nationale sats for blyfri benzin ikke være lavere end den, der gælder for erhvervsgasolie. **Konsekvensanalysen viste, at hver af disse varianter af løsning C har ulemper.** Derfor blev det på baggrund af resultaterne af den offentlige høring og af økonometriske simuleringer anset for rimeligt at fremrykke indekseringen (løsning C1) og ligestillingen med blyfri benzin (løsning C2) til 2012 og således tilføje en femte løsningsmulighed (C2+). I alle tre C-varianter skal de medlemsstater, der har overgangsperioder, først følge de nye satser, når deres overgangsperiode er udløbet.

I løsning C2+ hæves mindstesatsen for gasolie til 359 EUR pr. 1.000 liter i 2012, og derefter til 380 EUR i 2014. Det sker for at hindre, at afgiftssatsens realværdi aftager hurtigt, og for at mindske konkurrenceforvridningen endnu mere. Løsning C2+ fastlægger ikke noget interval og altså ikke nogen maksimalsats. I løsning C1 og C2 må den nationale sats for blyfri benzin ikke være lavere end den, der gælder for gasolie.

Af hensyn til sammenhængen med andre EU-politikker og for at lette differentiering og gøre det praktisk muligt at mindske forskellene i beskatningsniveau er der i løsning C1, C2 og C2+ indsat en ændring af energibeskatningsdirektivets artikel 7, stk. 4, som betyder, at medlemsstater, der anvender eller indfører infrastrukturafgifter for motorkøretøjer, der kører på erhvervsgasolie, kan beskatte den gasolie, 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 erhvervsgasolie er overholdt. Kravet i artikel 7, stk. 4, om, at den nationale afgiftssats pr. 1. januar 2003 for gasolie, der anvendes som motorbrændstof, skal være mindst dobbelt så høj som mindstesatsen pr. 1. januar 2004, bibeholdes ikke.

Vurdering af C-løsningerne

Løsning C1 og C2 medfører stigende gasolieafgifter i 18 medlemsstater frem til 2014; i løsning C2+ stiger de i 21. Løsning C2 får ingen indflydelse på afgifterne på blyfri benzin, hvorimod C1 og C2+ fører til højere afgifter på blyfri benzin i 9 medlemsstater: C1 fra 2016 og C2+ fra 2014. Da løsning C2+ ikke fastlægger et interval, og altså ikke noget maksimumsniveau, skulle den ikke påvirke afgifterne på ikke-erhvervsmæssig gasolie. Alle tre løsninger gør det muligt at mindske konkurrenceforvridningen. Da minimumsbeskatningen af erhvervsgasolie i det lange løb stiger mere ved løsning C1 end ved løsning C2, giver C1 alt andet lige mulighed for at reducere forskellene mere end C2. I C2+ afhænger reduktionsomfanget af, hvordan de nuværende højskattelande reagerer. Beslutter de at nedsætte deres afgiftssats og i stedet indføre vejafgifter, bliver beskatningsforskellene i kraft af de højere mindstesatser også her mindsket mere end i C2. Administrationsomkostningerne bliver af samme størrelsesorden som i løsning B og synes ikke at give erhvervslivet anledning til ængstelse. For bilindustrien synes alle løsningerne kun at påvirke bestanden af køretøjer, der kører på blyfri benzin hhv. gasolie, i meget ringe grad. Ingen af løsningsmulighederne skulle få nogen væsentlig virkning for transportefterspørgslen eller for valget af transportform. De rummer alle mulighed for små positive virkninger på samfundsmæssige forhold som trængsel, ulykker og arbejdstider for chauffører, men i mindre grad end løsning B, der efter al sandsynlighed ville nedbringe omvejskørslen mest. Beskæftigelsesmæssigt kan alle disse løsningsmuligheder medføre visse forskydninger på regionalt eller nationalt plan, men alt andet lige skulle der ikke ske noget på europæisk niveau.

De største forskelle mellem disse tre løsninger ligger i brændstofforbruget, miljøbelastningen, påvirkningen af brændstoffurismen og budgetvirkningerne. Mens løsning C1 og C2 fører til små stigninger i forbruget af gasolie og fald i forbruget af blyfri benzin (pga. overgrænsen for gasoliebeskatningen), er C2+ den eneste løsningsmulighed, der gør det muligt at reducere forbruget af både gasolie og blyfri benzin. C2+ har højere mindstebeskatning og bidrager derfor mere til at inddrage de eksterne miljøomkostninger end C2. Ses der bort fra brændstoffurismen, er C2+ den eneste løsning, der mindsker luftforureningen. Brændstoffurismen og den forurening, den medfører, reduceres i alle tre løsninger (mest i C1 med 0,6 millioner tons emissioner). I løsning C2+ er der mulighed for at reducere brændstoffurismen mere end i C1, hvis Tyskland og Det Forenede Kongerige (de medlemsstater, der i øjeblikket har de højeste gasolieafgifter) beslutter at nedsætte erhvervsatsen og til gengæld indføre infrastruktureafgifter. Provenumæssigt bliver de samlede budgetvirkninger (altså når der tages hensyn til mindsket brændstoffurisme) hhv. -38,3 (C1), -46,8 (C2) og +40,3 mia. EUR (C2+). **Efter afvejning af alle ovenstående forhold har Kommissionen besluttet at foreslå løsning C2+.**

FORSLAGETS RETLIGE ELEMENTER

• Resumé af forslaget

Med det nye forslag ændres energibeskatningsdirektivet ved en ændring af Fællesskabets mindstesatser for gasolie. Fra 2012 og frem bliver mindstesatsen for gasolie den samme som den, der i forvejen gælder for blyfri benzin (359 EUR pr. 1.000 l). Det skal afspejle, at de to brændstoffer belaster miljøet nogenlunde lige meget. Fra 2014 og frem hæves mindstesatsen for gasolie (til 380 EUR pr. 1.000 l) for at undgå, at dens realværdi falder for meget, og for at mindske forvriddingerne yderligere.

Differentiering mellem afgiften på erhvervs­mæssig og ikke-erhvervs­mæssig gasolie bør være mulig, men ikke obligatorisk. For medlemsstater, der skelner mellem erhvervs­mæssig og ikke-erhvervs­mæssig brug af motorgasolie, bør det gøres klart, at den nationale afgiftssats for ikke-erhvervs­mæssig motorgasolie ikke må være lavere end samme medlemsstats nationale afgiftssats på erhvervs­gasolie. Det samme bør gælde for forholdet mellem blyfri benzin og erhvervs­gasolie.

Et eksempel vil gøre det tydeligere, hvori mekanismen består. I en medlemsstat, der i forvejen opfylder de mindstesatser, der gælder i 2010, og beskatter erhvervs­gasolie med 340 EUR pr. 1.000 liter, ikke-erhvervs­mæssig gasolie med 350 EUR pr. 1.000 liter og blyfri benzin med 370 EUR pr. 1.000 liter, får forslaget følgende virkninger:

- I 2012 stiger afgiften på erhvervs­gasolie til 359 EUR pr. 1.000 liter. Afgiften på ikke-erhvervs­mæssig gasolie skal derfor være større end eller lig med 359 EUR pr. 1.000 liter. Ellers ville ikke-erhvervs­mæssig gasolie få fortrinsbehandling frem for erhvervs­gasolie, skønt hverken miljøhensyn eller konkurrenceforvridning kan be­grunde en sådan fortrinsstilling. Denne stigning får ingen virkning for beskatningen af blyfri benzin, da den nye mindstesats for erhvervs­gasolie fra 2012 ligger på samme niveau som mindstesatsen for blyfri benzin.
- I 2014 stiger mindsteafgiften på erhvervs­gasolie til 380 EUR pr. 1.000 liter. Afgiften på ikke-erhvervs­mæssig gasolie skal derfor være større end eller lig med 380 EUR

pr. 1.000 liter. Afgiften på blyfri benzin skal også være større end¹⁴ eller lig med 380 EUR pr. 1.000 liter. Igen skyldes disse ændringer stigningen i erhvervsgasolieafgiften. Uden dem ville ikke-erhvervsmæssig gasolie og blyfri benzin få fortrinsbehandling frem for erhvervsgasolie, skønt hverken miljøhensyn eller konkurrenceforvridning kan begrunde en sådan fortrinsstilling.

Brændstoftype	2010	2012	2014
Erhvervsgasolie	340	359	380
Ikke-erhvervsmæssig gasolie	350	≥ 359	≥ 380
Blyfri benzin	370	370	≥ 380

Med den foreslåede ordlyd vil alle medlemsstater kunne sætte deres afgiftssatser længere ned end til niveauet fra 1. januar 2003, hvis de blot overholder mindstesatsen og har eller indfører infrastrukturafgifter, så skattebyrden i det store og hele forbliver uændret (se beskrivelsen af løsning C2+ ovenfor). På den måde kan flere medlemsstater differentiere mellem afgifterne på erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig gasolie ved at holde satsen uændret på ikke-erhvervsmæssig gasolie og nedsætte den på erhvervsgasolie.

Overgangsperioderne i direktiv 2003/96/EF som ændret ved direktiv 2004/74/EF og 2004/75/EF og i traktaten om Republikken Bulgariens og Rumæniens tiltrædelse af Den Europæiske Union bevares og suppleres. Medlemsstater med overgangsperioder vil således skulle iværksætte stigningerne med to års mellemrum. Dvs. at stigningen til 359 EUR finder sted to år efter afslutningen på den overgangsperiode, inden for hvilken der før skulle nås en sats på 330 EUR, og stigningen til 380 EUR sker to år efter afslutningen på den foregående toårsperiode.

Endelig vil afgiftssatsen for erhvervsgasolie 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.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 93.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Forslaget falder ikke ind under Fællesskabets enekompetence. Derfor gælder subsidiaritetsprincippet.

Ifølge traktatens artikel 93 vedtager Rådet bestemmelser om harmonisering af lovgivningerne vedrørende punktafgifter, i det omfang en sådan harmonisering er nødvendig for at sikre det indre markeds oprettelse og funktion.

¹⁴ Her er valgt termen gasolie, fordi den svarer til den officielle betegnelse i de relevante KN-koder.

Som anført i konsekvensvurderingen vil EF-retsakter om en større indbyrdes tilnærmelse af afgiftssatserne effektivt afhjælpe problemet med illoyal konkurrence og mindske konkurrenceforvridningen. Desuden vil man på den måde medvirke til at mindske den miljøbelastende omvejskørsel. Disse problemer tager forslaget fat om ved at hæve mindstesatsen for beskatning. Hvis medlemsstaterne ikke ændrer deres skattestrategi¹⁵, vil alle lande undtagen to have punktafgifter for gasolie på mellem 380 og 420 EUR pr. 1.000 liter i 2004, hvor spændet i den nuværende situation bortset fra Tyskland og Det Forenede Kongerige for alle andre lande, der overholder mindstesatsen, ligger mellem 302 og 420 EUR.

Det ligger i sagens natur, at en sådan foranstaltning kun kan gennemføres af EU. Fortidens og nutidens olieprishok har vist, at uforudsigelige udsving i råoliepriserne gør forskellene mellem afgiftssatserne på gasoliebrændstof i forskellige medlemsstater til en endnu mere følsom sag. Ensidige tiltag i medlemsstaterne risikerer at sætte et kapløb i gang mod mindstesatsen for afgifter, hvad der kun tjener til at øge vanskelighederne i alle medlemsstater. Kommissionen og Ministerrådet har gentagne gange gjort det klart, at kun fælles strategier kan hindre fiskal uorden og konkurrenceforvridning.

Desuden er det også nødvendigt at vedtage en EF-retsakt for at gøre energibeskatningsdirektivet mere fleksibelt, således at afgiftsspændet kan indsnævres ved differentiering, hvad der kan klares ved en at ændre artikel 7, stk. 4, og dermed åbne muligheden for fleksibilitet gennem kompensation mellem beskatning og infrastrukturafgifter for alle medlemsstater.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

En ændring af energibeskatningsdirektivet opnås bedst ved et forslag til nyt direktiv. Et direktiv giver medlemsstaterne den fornødne fleksibilitet, så de kan opfylde deres egne og deres erhvervsdrivende behov.

Erfaringer i flere medlemsstater viser, at det er enkelt at administrere en særlig afgiftssats for erhvervsgasolie både for de erhvervsdrivende og for myndighederne, hvis man bruger en refusionsordning. En sådan ordning er indbygget i forslaget.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået reguleringsmiddel: Direktiv.

Andre midler kan ikke bruges, da området i forvejen er omfattet af et direktiv. Det er indlysende, at samregulering og selvregulering ikke kan løse problemet effektivt. I dette tilfælde anser de berørte parter et direktiv for et egnet gennemførelsesmiddel.

- **Budgetvirkninger**

Forslaget får ingen følger for Fællesskabets budget.

¹⁵ Satserne vil kun blive sat i vejret i medlemsstater, der er nødt til at gøre det pga. det nye minimum, som de vil holde sig tæt på.

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

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁶,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet¹⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁸, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens hvidbog fra 12. september 2001 "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"¹⁹ peger på, at det ville gøre vejtransporten mere bæredygtig, hvis de nationale afgiftssatser for erhvervsgasolie blev harmoniseret.
- (2) i Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken"²⁰ erklærer Kommissionen, at transportpolitikken sigter mod nedbringelse af CO₂-udledningerne, og understreger, at de internationale miljøforpligtelser, herunder Kyoto-protokollens forpligtelser, skal indarbejdes i transportpolitikken. Tilsvarende betragtninger gør sig gældende for den transportrelaterede skattepolitik.
- (3) I Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet²¹ fastlægges de skattepolitiske rammer for motorbrændstof. Heri tillades det på visse betingelser, at der gælder forskellige skatteregler for brændstoffer til erhvervsformål og brændstoffer til andre formål.

¹⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁷ EUT C, s. .

¹⁸ EUT C, s. .

¹⁹ KOM(2001) 370.

²⁰ KOM(2006) 314.

²¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51. Senest ændret ved direktiv 2004/75/EF (EUT L 157 af 30.4.2004, s. 100).

- (4) Brændstof udgør en stor del af driftsomkostningerne i en vognmandsforretning, og alligevel kan der iagttages store forskelle på medlemsstaternes beskatning af gasolie. Disse forskelle fører til brændstoffurisme og konkurrenceforvridning. Øget tilnærmelse på fællesskabsplan mellem afgiftssatserne for erhvervsgasolie vil effektivt modvirke illoyal konkurrence og efterhånden få det indre marked til at fungere bedre samt mindske miljøbelastningen.
- (5) Kommissionens konsekvensanalyse har vist, at afgiftssatserne for erhvervsgasolie bedst kan tilnærmes hinanden ved hjælp af en højere mindstesats for erhvervsgasolie, idet man derved på én gang mindsker konkurrenceforvridningen og den deraf følgende brændstoffurisme og sænker det samlede forbrug. Derfor bør der fra 2012 gælde en mindstesats for afgifter på gasolie, som er lig med mindstesatsen for blyfri benzin, hvad der afspejler, at de to brændstoffer belaster miljøet i nogenlunde samme omfang. Fra 2014 bør den mindste afgiftssats ligge på 380 EUR pr. 1.000 liter, hvad der vil bidrage til at holde realværdien af mindstesatsen konstant og yderligere mindske konkurrenceforvridningen og miljøbelastningen.
- (6) Miljømæssigt set forekommer det i indeværende fase rimeligt at sætte mindstesatsen for afgifterne på blyfri benzin og gasolie på samme niveau. Der er ingen fornuftige grunde til at sætte de nationale afgiftssatser for gasolie til ikke-erhvervsmæssig brug og blyfri benzin lavere end den nationale afgift på erhvervsgasolie. Hvad angår medlemsstater, der skelner mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af motorgasolie, bør det derfor gøres klart, at den nationale afgiftssats for motorgasolie til ikke-erhvervsmæssig brug ikke må være lavere end samme medlemsstats nationale afgiftssats på erhvervsgasolie. Det samme forhold bør gælde mellem blyfri benzin og erhvervsgasolie til transportformål.
- (7) Nogle medlemsstater har overgangsperioder for gradvis at kunne tilpasse sig afgiftssatserne i direktiv 2003/96/EF. Ud fra de samme hensyn bør disse overgangsperioder suppleres med hensyn til dette direktiv.
- (8) Når dette direktiv påvirker medlemsstaternes afgiftssatser, og dermed de gældende statsstøtteforanstaltninger, fritager direktivet ikke medlemsstaterne fra i påkommende tilfælde at tilpasse deres nationale foranstaltninger og orientere Kommissionen om ændringen efter gældende statsstøtteregler.
- (9) Differentiering mellem afgiftssatserne for gasolie til erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug bør gennemføres ved hjælp af en refusionsordning uden forskelsbehandling. Der bør fastsættes fælles regler herom på fællesskabsplan, særlig hvad angår refusion på tværs af grænserne.
- (10) Medlemsstaterne bør stadig have mulighed for at fastsætte en reduceret afgiftssats for gasolie til erhvervsmæssige formål under den nationale sats, der var gældende den 1. januar 2003, hvis de samtidig indfører eller anvender infrastrukturafgifter, som medfører en samlet set tilsvarende skattebyrde. Af hensyn hertil og på baggrund af erfaringerne bør det krav bortfalde, at de pr. 1. januar 2003 gældende nationale afgiftssatser for motorgasolie skal være mindst dobbelt så høje som den minimumsafgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2004.

(11) Målene for dette direktiv, nemlig at tilnærme de afgiftssatser, der gælder for erhvervs-gasolie, yderligere til hinanden for at mindske alvorlige tilfælde af konkurrencefor-vridning, der påvirker vognmandsmarkedet, og øge opfyldelsen af de transportpolitis-ke mål samt at sikre en bedre miljøbeskyttelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af deres europæiske dimension bedre gen-nemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i over-ensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(12) Direktiv 2003/96/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 2003/96/EF ændres således:

(1) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 og 2 affattes således:

“1. Fra den 1. januar 2004, 1. januar 2010, 1. januar 2012 og 1. januar 2014 er mi-nimumsafgiftssatserne for motorbrændstoffer som fastsat i bilag I, tabel A.

2. Medlemsstaterne kan indføre differentierede afgiftssatser for erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af gasolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at EF-minimumsafgiftssatserne overholdes, og at afgiftssatsen for gasolie anvendt er-hvervsmæssigt i motorkøretøjer ikke kommer under den afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003.

En medlemsstats nationale afgiftssatser for gasolie til private transportformål og bly-fri benzin må ikke være lavere end den pågældende medlemsstats nationale satser for erhvervs-gasolie.”

(b) Stk. 4 affattes således:

“4 Medlemsstater, der anvender eller indfører infrastrukturafgifter for motorkøre-tøjer, der kører på erhvervs-gasolie, jf. definitionen i stk. 3, kan beskatte denne gasolie med en reduceret afgiftssats, der er lavere end den, der var gældende i medlemsstaten pr. 1. januar 2003, forudsat at den samlede afgiftsbyrde stort set hol-des på samme niveau, og at Fællesskabets minimumsafgiftssatser for gasolie overholdes.”

(c) Følgende indsættes som punkt 5:

“5. Medlemsstaterne sørger for, at differentierede afgiftssatser for gasolie til er-hvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug gennemføres ved hjælp af en refusions-ordning uden forskelsbehandling. Denne ordning skal sikre, at erhvervsdrivende fra alle medlemsstater kan få refusion på vilkår, som er lige, gennemskelige og admini-strativt enkle.

Kommissionen fastlægger fælles regler for den i første afsnit nævnte ordning efter proceduren i artikel 27, stk. 2."

(2) I artikel 18 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 3, første punktum, affattes således:

"Kongeriget Spanien kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007 til at tilpasse den spanske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(b) Stk. 4, første punktum, affattes således:

"Republikken Østrig kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007 til at tilpasse den østrigske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(c) Stk. 5, første punktum, affattes således:

"Kongeriget Belgien kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007 til at tilpasse den spanske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(d) Stk. 6, første punktum, affattes således:

"Storhertugdømmet Luxembourg kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den østrigske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(e) Stk. 7, andet afsnit, første punktum, affattes således:

"Den Portugisiske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den østrigske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(f) Stk. 8, tredje afsnit, første punktum, affattes således:

"Den Helleniske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den østrigske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(3) I artikel 18a foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 5, første punktum, affattes således:

"Republikken Letland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2011 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for gasolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1 000 liter, indtil den 1. januar 2013 til at nå op på 330 EUR og, for gasolie anvendt i motorkøretøjer, indtil den 1. januar 2015 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2017 til at nå op på 380 EUR."

(b) Stk. 6, første punktum, affattes således:

"Republikken Litauen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2011 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for gasolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1 000 liter, indtil den 1. januar 2013 til at nå op på 330 EUR og, for gasolie anvendt i motorkøretøjer, indtil den 1. januar 2015 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2017 til at nå op på 380 EUR."

(c) Stk. 9, andet afsnit, første punktum, affattes således:

"Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den østrigske afgiftssats for gasolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1.000 liter, indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR, indtil den 1. januar 2014 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2016 til at nå op på 380 EUR."

(4) Som artikel 18c indsættes:

“Artikel 18c

Republikken Bulgarien og Rumænien kan benytte sig af en yderligere overgangsperiode for gasolie anvendt som motorbrændstof indtil den 1. januar 2015 til at nå op på 359 EUR og indtil den 1. januar 2017 til at nå op på 380 EUR, jf. dog undtagelserne fra artikel 7 i medfør af traktaten om disse medlemsstaters tiltrædelse af Den Europæiske Union."

(5) I bilag I, tabel A, affattes rækkerne om blyfri benzin og gasolie således:

	1. januar 2004	1. januar 2010	1. januar 2012	1. januar 2014
Blyfri benzin (i EUR pr. 1.000 l) KN-kode 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 og 2710 11 49	359	359	359	380
Gasolie (i EUR pr. 1.000 l) KN-kode 2710 19 41 til 2710 19 49	302	330	359	380

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2007. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den.

*På Rådets vegne
Formand*