



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.7.2002
KOM(2002) 410 endelig

2002/0191 (CNS)

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

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Der er betydelig forskel på, hvordan EU's medlemsstater beskatter brændstoffer og transport. Hvad angår brændstoffer er kun punktafgiftsstrukturen harmoniseret på fællesskabsniveau. Der er derimod fortsat stor variation satserne imellem. Hvad dieselolie angår, ligger den på mellem 245 og op til omkring 750 EUR pr. 1 000 liter. Inden for transportsektoren er man vidne til en stigning i antallet af nationale afgifter, som kan afvige fra hinanden, hvad angår såvel anvendelsesområde, beregningsmåde som satser.

Den manglende harmonisering på punktafgiftsområdet medfører konkurrenceforvriddning i det indre marked og mindsker medlemsstaternes spillerum for udarbejdelsen af en skattepolitik på energiområdet generelt, og i særdeleshed hvad angår brændstoffer. Desuden har den manglende harmonisering negative miljøbeskyttelsesmæssige konsekvenser. Dette kunne man allerede konstatere i 1997 i forbindelse med fremlæggelsen af forslag til direktiv om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter¹.

I hvidbogen "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"² understreges nødvendigheden af, at brugerne af transportmidler betaler de facto-prisen for disse ydelser. Ligeledes omtales behovet for, at der gennemføres (helst gennemgribende) ændringer i prisstrukturerne, som i øjeblikket ikke afspejler de samlede eksterne transportomkostninger på trods af en mængde forskellige skattebestemmelser, der medfører en ulige fordeling af byrden mellem infrastrukturudbydere, skatteborgere og brugere. I hvidbogen foreslås det derfor at indføre progressive satser for anvendelse af transportinfrastrukturen og styrke kohærens i beskatningssystemet ved senest i 2003 at indføre en enhedssats for brændstoffer, der anvendes til erhvervsformål i forbindelse med transport på vejnettet, således at der også på dette område kan blive tale om et veritabelt indre marked.

Som led i en overordnet og sammenhængende tilgang til disse aspekter af Fællesskabets transportpolitik offentliggør Kommissionen inden længe en meddelelse som oplæg til et forslag til rammedirektiv vedrørende afgifter på brug af infrastrukturer. Desuden vil der blive vedtaget en meddelelse om beskatning af personbiler, som har til formål at lancere en debat om navnlig registrerings- og vægtafgifter.

Dette forslag fastlægger betingelserne for, at man kan tale om erhvervsmæssig brug af dieselolie, hvad de afgiftsmæssige aspekter angår. Målsætningen er:

- at indføre særlige afgiftsordninger for brændstoffer, der anvendes i erhvervsmæssigt øjemed, i modsætning til dem, der er gældende i forbindelse med privatforbrug. De medlemsstater, der måtte ønske det, kan således lettere øge punktafgiftssatserne på dieselolie til privat brug, så det nærmer sig afgiftsniveauet for benzin

¹ KOM(1997) 30 af 12.3.1997.

² KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

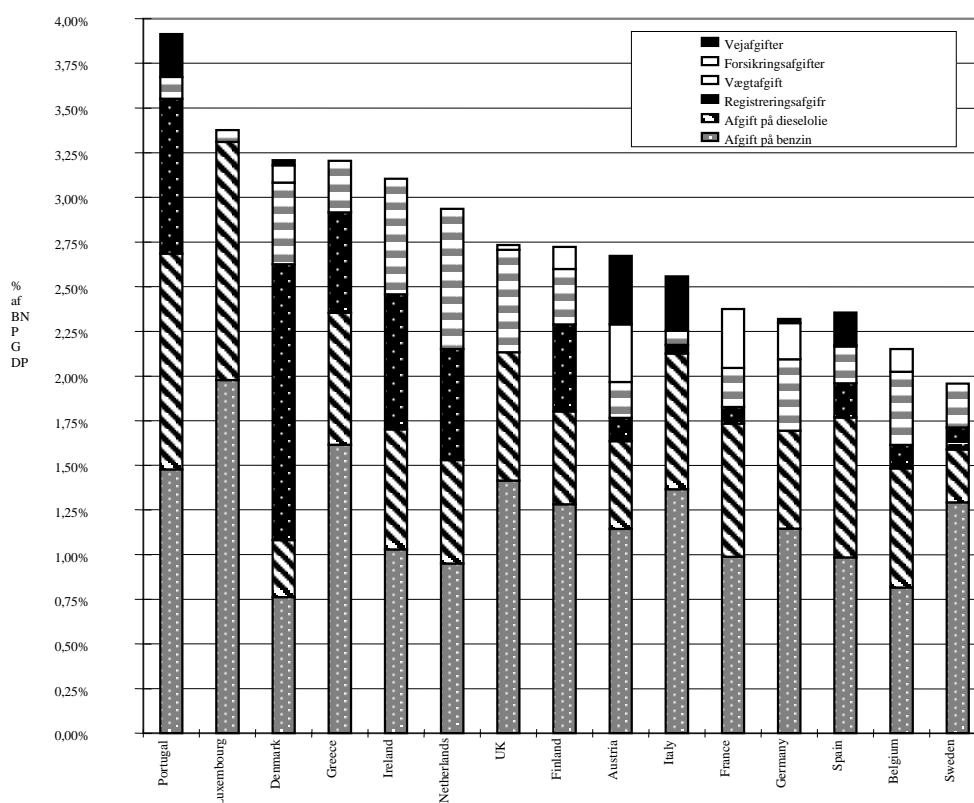
- med tiden at få indført en højere harmoniseret afgift på dieselolie til erhvervsformål. Dette vil mindske konkurrenceforvridningen transportørerne imellem.

Ud over at forslaget vil medføre en effektivisering af det indre marked, opfylder det kravene til den fælles transportpolitik og er miljøvenligt, fordi det håndhæver princippet om, at forureneren betaler. Det er derfor i overensstemmelse med de generelle retningslinjer for punktafgiftsområdet i Kommissionens meddelelse "Skattepolitik i EU - prioriteringer for de kommende år"³.

2. TRANSPORTBESKATNING

Transportsektoren er generelt en vigtig indtægtskilde for medlemsstaterne.

Indtægter fra beskatning af køretøjer som procentsats af BNP (1995)⁴



Generelt anvendes indtægterne fra afgifter inden for transportsektoren ikke til specifikke formål, men tilføres blot medlemsstaternes budgetter på nationalt eller regionalt plan.

Der findes tre hovedformer for afgifter, nemlig afgifter i forbindelse med køb af (moms, registreringsafgift), ejerskab af (årlig vægtafgift, forsikringsafgifter) samt

³ KOM(2001) 260 af 23.5.2001.

⁴ Der foreligger ikke oplysninger vedrørende indtægter fra vej- og brugerafgifter i Frankrig, Belgien, Luxembourg og Grækenland. Der foreligger endvidere ikke oplysninger vedrørende indtægter fra beskatning af forsikringspræmier i Det Forenede Kongerige, Finland, Portugal, Nederlandene, Luxembourg, Irland, Italien og Grækenland.

anvendelse af et køretøj (punktafgifter på brændstof, eurovignet⁵, forbrugsafgifter). Disse afgifter kan være enten faste eller variable, kan være differentierede som ikke-differentierede samt nationale (dvs. knyttet til ejerskabet af køretøjet) eller territoriale (dvs. knyttet til det sted, hvor køretøjet anvendes). Endelig fastsættes visse afgifter på fællesskabsniveau (moms, punktafgifter, eurovignet).

3. BESKATNING AF BRÆNDSTOFFER

3.1. EF-lovgivning

Generelt set findes der tre måder at beskatte energiprodukter på, nemlig: punktafgifter, der er særlige afgifter, som fastsættes ud fra produktmængden, andre specielle afgifter⁶ samt moms, der er en værdiafgift, som beregnes ud fra produktets salgspris.

I henhold til det sjette momsdirektiv skal olieprodukter pålægges en moms på mindst 15%. Dog kan de reducerede satser, der var gældende i 1991, stadig anvendes i forbindelse med overgangsordningerne. Hvad brændstoffer angår, benytter kun Luxembourg sig af denne mulighed, idet landet anvender en momssats på 12% på blyfri benzin.

Hvad angår punktafgifter blev medlemsstaterne i 1992 enige om på fællesskabsniveau at indføre et afgiftssystem for mineralolier på grundlag af to direktiver om hhv. harmonisering af punktafgiftsstrukturen (92/81/EØF)⁷ og indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne (92/82/EØF)⁸ for mineralolier. Disse direktiver indeholder bestemmelse om en minimal afgiftssats for hver form for mineralolie, alt efter hvordan den anvendes, som brændstof, industrielt, kommercielt eller til opvarmning.

3.2. Fællesskabets minimumssatser og de af medlemsstaterne anvendte satser

De minimale punktafgiftssatser, der ikke er blevet ændret, siden direktiv 92/82/EØF trådte i kraft, er som følger (i EUR pr. 1 000 l):

	Blyholdig benzin	Blyfri benzin	Diesel
Minimumssats	337	287	245

Punktafgiftssatserne varierer stærkt medlemsstaterne imellem. Nedenstående skema viser situationen i de forskellige medlemsstater (i EUR for 1 000 liter i februar 2002).

	B	DK	D	EL	E	F	IE	I	L	NL	A	P	SF	S	UK
Euro super	507	548	624	296	396	574	401	542	372	627	414	479	560	510	742
Diesel	290	370	440	245	294	376	302	403	253	345	282	272	305	337	742
	*	*	*				*		*	*			*	*	*

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

⁶ Det drejer sig f.eks. om afgiften i forbindelse med kontrol af benzinkvalitet. Beløbene i forbindelse med disse afgifter er generelt lave sammenlignet med punktafgifterne.

⁷ EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12. Direktivet er senest ændret ved direktiv 94/74/EF (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 46).

⁸ EFT L 316 af 31.10.1992, s. 19. Direktivet er senest ændret ved direktiv 94/74/EF (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 46).

*dieselolie med et svovlindhold på under 50 ppm

Alle medlemsstater med undtagelse af Det Forenede Kongerige beskatter altså benzin kraftigere end dieselolie. Det vægtede gennemsnit⁹ (i de 15 medlemsstater, pr. 1 000 liter) er på 411 EUR for dieselolie og 581 EUR for euro super. Dieselolie beskattes således med 0,17 EUR mindre pr. liter end benzin¹⁰.

Medlemsstaterne favoriserer dermed gennem de mindstesatser, der er fastsat i direktivet, og ved de faktisk anvendte satser dieselolie på bekostning af benzin. Men hvorfor egentlig?

For det første anvendtes hovedparten af dieselolien i slutningen af 1980'erne inden for vejtransportsektoren. Det var vigtigt ikke at forstyrre den økonomiske og finansielle balance inden for vejtransportsektoren og de industri- og servicegrene, der i betydeligt omfang benyttede sig af denne form for transport. Kun en lille del af privatbilerne (under 15%) anvendte på dette tidspunkt dieselolie. Som en følge heraf var det en meget beskedne del af dieselolien, der blev anvendt af passagerbiler (omkring 10% af det samlede dieseloliesalg). Så medlemsstaterne begyndte således allerede i 1992, før begrebet blev almindeligt anvendt, at benytte udtrykket brændstof til erhvervsformål.

For det andet er det sandsynligt, at prisen på dieselolieforbrug eksklusiv skatter og afgifter, der var en anelse højere end dem, der var gældende for benzin¹¹, har spillet en rolle ved fastsættelsen af Fællesskabets minimumssatser.

Alle de kandidatlande, der i øjeblikket forhandler om optagelse i EU, opkræver punktafgift på brændstoffer, men satserne er ofte langt lavere end dem, der er gældende i EU's nuværende medlemsstater, og mange kandidatlandes punktafgiftssatser befinder sig langt under Fællesskabets minimumssats. Kandidatlandenes punktafgiftssatser skal dog først opfylde bestemmelserne i fællesskabsretten på optagelsestidspunktet. Imidlertid har ingen kandidatlande under optagelsesforhandlingerne anmodet om at kunne anvende undtagelsesbestemmelser inden for dette område.

3.3. Den seneste udvikling hvad angår beskatning af dieselolie

Fra 1997 har forskellige medlemsstater indført punktafgiftsdifferentieringer på dieselolie, der anvendes af køretøjer over en vis vægt, eller som benyttes til vejtransport af varer. Der har navnlig været tale om at kompensere for de stigninger i punktafgifterne, der er indført inden for rammerne af miljøbeskyttelsespolitikken, og i forbindelse med omlægningerne inden for transportbeskatningen. Disse skattemæssige undtagelsesbestemmelser er blevet godkendt af et enstemmigt Råd. Disse bestemmelser blev senest forlænget i 2001 og udløber den 31. december 2002¹².

⁹ Vægtningen er foretaget efter forbruget af dieselolie og eurosUPER i 2000.

¹⁰ Denne forskel er et minimum, idet momsens, der anvendes på punktafgifterne, automatisk øger prisforskellen mellem benzin og dieselolie.

¹¹ I 2000 var den gennemsnitlige forbrugspris på benzin uden afgifter 272 EUR pr. 1 000 l, medens beløbet for dieselolie var på 284 EUR (kilde: Oliebulletinen nr. 1105 af 18.3.2002, EU-15).

¹² Rådets beslutning 2001/224/EF af 12. marts 2001 om punktafgiftsnedsettelse og -fritagelse for visse mineralolier, når disse anvendes til særlige formål (EFT L 84 af 23.3.2001).

Endelig er der godkendt fritagelser og lempelser for dieselolie, der anvendes af køretøjer, der anvendes i forbindelse med lokal offentlig passagerbefordring¹³ i Tyskland, Belgien, Danmark, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Luxembourg og Det Forenede Kongerige. Disse bestemmelser kan anvendes indtil den 31. december 2006¹⁴.

4. VÆSENTLIGE ÆNDRINGER I DEN ØKONOMISKE OG POLITISKE BAGGRUND

I forhold til den socio-økonomiske situation, der var fremherskende i slutningen af 1980'erne, da man gennemgik direktiv 92/81/EØF og 92/82/EØF, er der sket væsentlige ændringer, der gør det nødvendigt at foretage tilpasninger, hvad angår Fællesskabets rammer for beskatning af brændstoffer.

4.1. Liberaliseringen af vejtransporten - økonomiske fakta

4.1.1. Liberalisering af markederne

Siden starten af 1990'erne har forskellige regler medført en liberalisering, hvad angår vejtransport af varer. Pr. 1. juli 1998 blev der gennemført en fuldstændig liberalisering af konkurrencen inden for den nationale varetransport.

Hvad passagerbefordring angår, blev den lejlighedsvis passagerbefordring fuldstændig liberaliseret pr. 1. januar 1996.

4.1.2. National og international trafik

Den internationale transport udgør ca. en femtedel af varetransporten på landevej (i tkm), og denne andel er stigende. Den internationale transports andel af den samlede transport varierer betydeligt medlemsstaterne imellem, idet den udgør under 10% i Finland, Grækenland og Sverige, men over 50% i Belgien, Danmark, Luxembourg og Nederlandene.

Cabotagekørsel udgør endnu kun en beskedent del af den europæiske vejtransport af varer, idet den ifølge Kommissionen i 1998 udgjorde 0,2% (i tkm).

4.2. Brændstoffernes andel af transportvirksomhedernes driftsomkostninger

Posten "brændstoffer" (herunder afgifterne) udgør i gennemsnit mellem 15 og 20% af driftsudgifterne for virksomheder, der beskæftiger sig med varetransport på landevej¹⁵. Brændstoffets andel af driftsomkostningerne stiger med køretøjets størrelse. For en lastvogn på 40 t udgør den således 20%, medens den i forbindelse med mindre køretøjer kan nå ned under 10%. Eftersom punktafgifterne udgør næsten 60% af prisen på dieselolie (uden moms) udgør de 10 til 12% af driftsomkostningerne i forbindelse med varetransport på landevej.

¹³ Retsgrundlaget for disse skattemæssige differentieringer er artikel 8, stk. 4, i direktiv 92/81/EØF om mineralolier.

¹⁴ EFT L 84 af 23.3.2001, s. 23.

¹⁵ En undersøgelse i "*Deutsches Verkehrsforum*" viser, at i visse tilfælde kan posten "brændstoffer" nå op på at udgøre 30% af driftsomkostningerne, f.eks. når en lastvogn udelukkende påfylder brændstof i et land med et højt punktafgiftsniveau. Oplysninger i *FEBETRA* (det belgiske transportforbund) viser, at der var tale om en gennemsnitlig procentsats på 20% af driftsomkostningerne for belgiske virksomheder i 2000, men kun 14% i 1998.

Posten "brændstoffer" udgør i gennemsnit mellem 10 og 15% af driftsudgifterne for virksomheder, der beskæftiger sig med personbefordring på landevej¹⁶.

Olieprisernes uforudsigelige udsving gør forskellene mellem dieseloliebeskatningen medlemsstaterne imellem mere udtalte. Den meget pludselige stigning i oliepriserne i løbet af sommeren 2000 viste endnu en gang med al ønskelig tydelighed dette.

4.3. Konkurrenceforvridningen

I en situation med liberaliserede markeder, hvor konkurrencen er øget, er forskellene i de driftsomkostninger, der har relation til nationale skatter og afgifter, mere mærkbare.

Store lastvogne har store tanke, der giver dem mulighed for at køre mellem 1 500 og 3 000 km på en fuld tank¹⁷. I praksis betyder dette, at lastvogne, der foretager internationale transporter, benytter sig af en form for "afgiftsplanlægning" og udnytter de meget store forskelle mellem de nationale punktafgiftssatser på dieselolie ved at påfylde der, hvor afgifterne er lavest¹⁸.

Denne praksis har også negative konsekvenser for miljøet, fordi den medfører, at der i forbindelse med varetransport tilbagelægges flere kilometer, end hvad der ville have været tilfældet, hvis der ikke eksisterede nogen forskel mellem punktafgiftssatserne i de forskellige lande.

En sådan praksis medfører konkurrenceforvridning på transportmarkederne, fordi ikke alle transportører har de samme muligheder for at købe brændstof, der er belagt med en lav punktafgift.

En sådan beskatningsbegrundet omlægning af transportørernes ruter medfører selvfølgelig også indtægtstab for medlemsstaterne.

Endvidere har transportvirksomheder, der opererer på de internationale markeder, takket være lastvognenes autonomi, virkelig gode muligheder for at reducere deres driftsomkostninger på de internationale markeder. Der er altså tale om konkurrenceforvridning til skade for virksomheder, der kun opererer på nationalt eller regionalt niveau, og som derfor ikke har mulighed for at købe dieselolie, der hvor den er billig.

¹⁶ Der kan være betydelige forskelle mellem transport inden for byområder, mellem byområder og lejlighedsvis befordring.

¹⁷ Sammenkobling af tanke giver mulighed for en kapacitet på over 1 000 liter. Det gennemsnitlige forbrug for en lastvogn på 40 t er på ca. 35 liter pr. 100 km.

¹⁸ En OECD-undersøgelse (OECD/GD(97) 69, vedrørende landevejstransportørernes CO₂-emissioner bekræfter, at der navnlig for de internationale transportører eksisterer et stærkt incitament til at benytte sig af en sådan form for "afgiftsplanlægning". I undersøgelsen erkendes det, at der ikke findes præcise tal vedrørende fænomenet, men det understreges, at det især er udbredt i EU. "Brændstofturismen" skulle efter sigende udgøre 20% af brændstofsælget i Schweiz.

4.4. Den stigende anvendelse af dieselolie i Fællesskabets passagerbefordringsbilpark¹⁹

4.4.1. Den stærke stigning i salget af dieselkøretøjer

Den stigende anvendelse af diesel i Fællesskabets personbilpark har været tydelig siden starten af 1990'erne. Det kan tydeligt ses på stigningen i det årlige salg af dieseldrevne køretøjer, der udgjorde 43% af indregistreringerne i 2001²⁰ mod mindre end 18% i 1990. Visse producenter forventer, at der vil være over 50% dieseldrevne køretøjer på det europæiske marked omkring 2005. I 1995 var 16,3% og i 2001 22% af personvognene²¹ dieseldrevne.

Der er betydelige forskelle medlemsstaterne imellem. I 2001 var der kun få dieseldrevne køretøjer indregistreret i Grækenland og Sverige, medens over 50% af de indregistrerede køretøjer i Østrig, Belgien, Spanien og Frankrig var dieseldrevne.

Den mindre hårde beskatning af dieselolie har været en kraftigt medvirkende årsag til den øgede anvendelse af dieseldrevne køretøjer. Den relative betydning af den beskatningsmæssige faktor mindskes imidlertid i øjeblikket, idet andre faktorer, f.eks. tekniske (behageligere kørsel, mindre forbrug) spiller en stadig stigende rolle.

4.4.2. Dieselolieforbruget

I Europa var forbruget af dieselolie som brændstof i 2000 på 128 mio. tons²².

Personvognparkens dieselforbrug udgjorde 10% af det samlede dieselforbrug i slutningen af 1980'erne. Nu til dags udgør de dieseldrevne personkøretøjers andel i mange medlemsstater over 20%, og når endda op på 35% i visse tilfælde.

Fordelingen af dieselolieforbruget efter vogntype (2000)

	F	UK	E	NL	I	IE	EL	D	SF
Personvogne	35%	20%	15%	22%	26%	21%	6%	21%	12%
Erhvervs-køretøjer < 16t	27%	33%	33%	33%	31%	40%	23%	27%	38%
Lastvogne > 16 t	34%	37%	42%	41%	36%	29%	63%	47%	38%
Busser	3%	10%	10%	5%	7%	9%	8%	5%	12%

(Kilde: Tremove²³)

Stigningen i dieseloliens andel af brændstofsalg udgør en betydelig ændring i forhold til den situation, der førte til fastlæggelsen af minimumssatserne for

¹⁹ Dette forslag begrænser sig til at tage den stigende anvendelse af dieselolie i bilparken ad notam og at drage konsekvenserne heraf på det beskatningsmæssige område.

²⁰ Oplysninger for personvogne og lettere erhvervs-køretøjer (kilde: ACEA).

²¹ EU's bilpark bestod af 206 millioner køretøjer i 2000 (kilde: CCFA).

²² Benzinforbruget var i 2000 på 110 mio. tons (kilde Eurostat).

²³ En komplet beskrivelse af modellen findes på Kommissionens netsted (<http://europa.eu.int/comm/environment/air/tremoveassessment.htm>).

punktafgifter i direktiv 92/82/EØF, og medfører betydeligt reducerede indtægter på medlemsstaternes budgetter, uden det kan retfærdiggøres ud fra objektive kriterier.

4.5. En bæredygtig udvikling

4.5.1. Internalisering af de eksterne udgifter

Principperne for en bæredygtig udvikling kræver, at transportbrugere i højere grad må betale den "virkelige" pris, dvs. priser, hvori er indregnet de negative eksternaliteter. De miljømæssige skader skal indregnes i prisen på den vare, tjenesteydelse eller aktivitet, der er tale om. Der eksisterer talrige instrumenter til at gennemføre en sådan internalisering af de eksterne udgifter. Sådanne værktøjer kan være af økonomisk eller teknisk art, baseret på frivillige aftaler i industrien eller være knyttet til producent- og forbrugerinformation.

De økonomiske værktøjer, hvad enten det drejer sig om afgifter, emissionstilladelser eller tilskud, anses i almindelighed for at være effektive, fordi de gennem prisrelaterede incitamenter ansporer til en mere miljøvenlig adfærd. Beskatning udgør således et vigtigt værktøj i forbindelse med bekæmpelse af "diffuse" forureningskilder, såsom emissioner fra motorkøretøjer.

De eksterne omkostninger i forbindelse med transport udgør omkring 8% af BNI²⁴. Personvogne, lastvogne og fly har de højeste eksterne omkostninger pr. transporteret enhed. Ulykker, støj, luftforurening og klimaændringer medfører de største eksterne omkostninger.

Ifølge Kommissionens meddelelse om det sjette miljøhandlingsprogram "*Miljø 2010: Vores fremtid, vores ansvar*"²⁵, skyldes stigningen i udledningen af drivhusgasser hovedsageligt forbrænding af fossile brændstoffer i personvogne, lastvogne, fly, varmegærker, opvarmningsenheder i privatboliger osv. Man forudser en betydelig stigning på op til 40% i udledningen af CO₂ i transportsektoren, der i øjeblikket tegner sig for næved 30% af den samlede CO₂-udledning i EU.

Generelt er afgiften på dieselolie lavere end på benzin. Der er tale om en lavere internaliseringsgrad af miljøbeskyttelsesomkostningerne for dieselolie end for benzin²⁶, fordi de eksisterende krav til dinitrogenoxidemissioner (NOx) i nye dieseldrevne biler er betydeligt lempeligere end for biler, der kører på benzin²⁷. Dieselmotorer udsender også betydeligt større mængder partikler (PM) end benzinmotorer. Til gengæld udsender dieselmotorer målt pr. tilbagelagt kilometer mindre mængder kuldioxid (CO₂) end benzinmotorer, fordi deres brændstofforbrug er lavere end benzinmotorers.

Hvis indvirkningen på miljøet (udledning af gas og partikler og støjniveauet) anvendes som kriterium, er der derfor ingen begrundelse for at beskatte dieselolie anderledes end benzin, hvad personbiler angår. Det ville derfor være rimeligt at beskatte disse to brændstoffer ens²⁸.

²⁴ Det Europæiske Miljøagentur - "Environmental signals 2001".

²⁵ KOM(2001) 31 af 24.1.2001.

²⁶ F.eks. OECD/GD(97) 69: CO₂ emissions from road vehicles.

²⁷ Som opfylder normerne i EURO III og EURO IV.

²⁸ I en sådan analyse skal der også tages hensyn til andre afgifter, navnlig vægt- og registreringsafgift.

Endvidere har lastvogne på under 16 t højere eksterne omkostninger end tungere lastvogne, navnlig på grund af en lavere lastfaktor.

Endelig kunne en højere grad af internalisering af omkostningerne i forbindelse med landevejstransport føre til øget anvendelse af andre transportformer og kunne medvirke til effektivt at bryde sammenkoblingen mellem øget transport og stigning i BNI.

4.5.2. *Kompatibilitet med andre værktøjer til internalisering af eksterne omkostninger*

Dette forslag indvirker ikke på anvendelsen af afgiftsdifferentieringsmetoderne i direktiv 92/81/EØF.

Medlemsstaterne kan under afgiftsmyndighedernes kontrol anvende punktafgifts-differentiering på brændstoffer i forbindelse med ordninger, der tager sigte på en internalisering af infrastruktur-, trafik- og miljøbeskyttelsesomkostningerne ved hjælp af særlige ikke-diskriminerende satser. I sådanne tilfælde vil Kommissionen sikre sig, at punktafgiftsdifferentieringen ikke overstiger de internaliserede supplerende omkostninger. Endvidere kan punktafgiftsdifferentieringsforanstaltningerne, der overvåges af afgiftsmyndighederne, i medfør af artikel 8, stk. 4, i ovennævnte direktiv suppleres med punktafgiftsfritagelser og -lempelser.

Muligheden for at tilpasse punktafgiftssatserne efter de ændringer, der finder sted inden for afgiftsordningerne for infrastrukturene, gør problemerne lettere at kontrollere i fremtiden og sikrer, at forskellige former for foranstaltninger gøres kompatible, således at man kan opnå en fuldkommen internalisering af de eksterne transportomkostninger. Desuden undersøger adskillige medlemsstater (Tyskland, Nederlandene, Det Forenede Kongerige) muligheden for at indføre en kilometerafgift tilpasset lokale forhold.

Endelig vil der i en meddelelse om beskatning af passagervogne, der hovedsageligt vedrører registrerings- og vægtafgifter, blive fremlagt en række retningslinjer, der vil være i overensstemmelse med forslaget til direktiv om dieselolie, der anvendes i erhvervskøretøjer. Navnlig gennemgås mulighederne for en "grøn" reform af disse afgifter, således at de medlemsstater, der ønsker det kan benytte disse som mere effektive instrumenter i miljøbeskyttelsen.

5. **TILNÆRMELSE AF SATSERNE OG HARMONISERING**

Som det understreges i Kommissionens meddelelse "Skattepolitik i EU - prioriteringer for de kommende år", har Kommissionen til hensigt at foreslå en omfattende harmonisering, hvad indirekte beskatning angår. I traktatens artikel 93 omtales en sådan harmonisering udtrykkeligt. En sådan politik er specielt berettiget inden for et område, hvor man både har kunnet konstatere, at indirekte skatter kan udgøre en hindring for, at det indre marked virker efter hensigten, og det har vist sig, at denne form for beskatning er et effektivt instrument til løsning af miljømæssige problemer.

Specielt hvad transportpolitikken angår, anføres det i hvidbogen "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg", at på et tidspunkt, hvor der er tale om fuldstændig fri konkurrence inden for vejtransportsektoren, fremstår den manglende harmonisering af brændstofbeskatningen i stadig højere grad som en

hindring for, at det indre marked kan fungere efter hensigten. I hvidbogens konklusion understreges behovet for at styrke kohærens i beskatningssystemet, hvilket skal ske ved at gennemføre en enhedssats for brændstof til erhvervsformål i forbindelse med vejtransport med henblik på at skabe et ægte indre marked inden for dette område.

Det er grunden til, at Kommissionen kun tænker sig en harmonisering af punktafgifterne (dvs. i form af fastsættelse af en enkelt punktafgiftssats, som skal anvendes direkte i alle medlemsstater) hvad brændstof til erhvervsformål angår, der hvor der kan være tale om konkurrenceforvridning. Der er tale om en sådan konkurrenceforvridning, hvad international transport angår.

Minimumssatsen i direktiv 92/81/EØF og 92/82/EØF er ikke blevet ajourført siden 1992, og der findes en lang række undtagelsesbestemmelser i de forskellige medlemsstater. At der kun findes minimumssatser har desuden ført til meget betydelige forskelle mellem de nationale punktafgiftssatser for dieselolie. Markedskræfterne har ikke kunnet mindske disse forskelle, som tværtimod øges. Fastsættelsen af en minimumssats (selv om den forhøjes) for brændstof til erhvervsformål er altså ikke tilstrækkeligt til at eliminere konkurrenceforvridningen på vejtransportmarkedet. Forskellene mellem medlemsstaternes satser vil fortsat være et incitament for vejtransportørerne til at vælge ruter, der kun kan berettiges af beskatningsmæssige årsager. Denne praksis har endvidere også negative konsekvenser for miljøet, idet den medfører øget udledning af drivhusgasser, både fordi chaufførerne kører omveje, men også fordi der kræves yderligere energi til at transportere det ekstra indkøbte brændstof²⁹.

Man bebrejder af og til skatteharmoniseringen, at den vil fratage medlemsstaterne deres manøvremargin. Kommissionen er af den mening, at denne manøvremargin allerede er yderst reduceret, hvad angår punktafgifterne på brændstof, der anvendes af internationale transportører på vejnettet. Som allerede nævnt medfører lastvognenes betydelige autonomi, at transportørerne kan købe en betydelig del af deres dieselolie i de lande, hvor punktafgifterne er lave. Medlemsstater med et højt punktafgiftsniveau mister en betydelig del af deres punktafgiftsindtægter til fordel for lande med lavere punktafgifter. Denne skattemæssige konkurrence mellem medlemsstaterne medfører en erosion af budgetindtægterne samtidig med, at den forhindrer de medlemsstater, der ønsker det, at føre en selvstændig politik f.eks. med henblik på at lægge øget vægt på miljø- eller energimæssige hensyn.

Så for at undgå en skattemæssig konkurrence, der vil være til skade for miljøet, er det nødvendigt, at man i EU finder et fælles fodslag, hvad angår beskatning af brændstof til erhvervsformål.

Til gengæld giver Kommissionens forslag medlemsstaterne stort spillerum til at fastsætte punktafgiftssatsen på brændstoffer, der ikke anvendes til erhvervsformål. Hvad dette område angår, har Kommissionen kun til hensigt at hæve minimumssatserne, således at der sker en tilnærmelse af satserne mellem dieselolie og benzin.

²⁹ F.eks. OECD/GD(97) 69: CO₂ emissions from road vehicles.

I og med at brændstoffer til erhvervsformål ifølge forslaget nu belægges med en anden afgiftssats end den der er gældende for brændstoffer til privatbrug, kan dette spillerum af de medlemsstater, der ønsker det, benyttes til at fastsætte deres punktafgiftssatser, således at der sikres en mere effektiv energi- og miljøbeskyttelsespolitik. Endvidere vil en harmonisering inden for dette område ikke kunne berettiges, hvis privatbilisternes forbrug ikke fører til omfattende brændstofturisme og afgiftstab udover i grænseområder, hvor en sådan situation er en naturlig følge af det indre marked.

6. DIREKTIVFORSLAGETS FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE

Det fremgår af de foregående kapitler, at man i EU bør sikre, at punktafgifterne på dieselolie til erhvervsformål harmoniseres, at punktafgifterne på brændstoffer, der ikke anvendes til erhvervsformål, forhøjes, samt at forskellen i beskatningsniveauet mellem dieselolie og benzin reduceres.

En sådan udvikling er kun mulig, hvis man etablerer to adskilte afgiftsordninger for brændstoffer, der anvendes henholdsvis af erhvervskøretøjer og privatvogne. En sådan adskillelse kan mest effektivt gennemføres på fællesskabsniveau.

Det vil derfor være påkrævet at foretage ændringer i direktiv 92/81/EØF og 92/82/EØF med henblik på at etablere to beskatningskategorier for dieselolie alt efter, om brændstoffet anvendes erhvervsmæssigt eller ej. For begge kategorier bør der, hvad punktafgifter angår, fastsættes en passende minimumssats på fællesskabsniveau.

6.1. Hvad er erhvervskørsel?

Når dieselolie under visse forudsætninger anvendes i erhvervslivet kaldes det "brændstof til erhvervsformål". Generelt kan denne betegnelse benyttes om både varetransport og personbefordring.

6.1.1. Erhvervskøretøjsmarkedet

6.1.1.1. Strukturen på markedet for varetransportkøretøjer

Kommissionen har navnlig i forbindelse med beslutninger vedrørende planer om virksomhedssammenlægninger³⁰ fastslået, at der findes tre markedssegmenter inden for erhvervskøretøjssektoren, nemlig lette køretøjer (med en vægt på under 7 t), middeltunge køretøjer (mellem 7 og 16 t) og tunge køretøjer (på over 16 t).

Den tekniske indretning af køretøjer på over 16 t er forskellig fra dem på under 16 t, bl.a. hvad angår vigtige dele som motor og antallet af aksler. Teknikken i køretøjer på over 16 t er generelt mere avanceret, fordi den skal opfylde visse holdbarhedskrav, og fordi driftsomkostningerne er højere end for mindre køretøjer. Der er ingen grund til at foretage yderligere opdelinger blandt køretøjer på over 16 t, selv om der findes to hovedgrupper, nemlig lastvogne og vejtraktorer.

³⁰ F.eks. sag IV/M.1519 *Renault/Nissan* (12.5.1999), COMP/M.1672 *Volvo/Scania* (14.3.2000) og COMP/M.1980 *Volvo/Renault* (1.9.2000).

Hvad anvendelsen angår, benyttes køretøjer på over 16 t oftest til at transportere større masser og omfangsrige laster over store afstande eller tunge varer over korte afstande. Køretøjer på under 16 t anvendes generelt ved levering til det endelige leveringssted, f.eks. fra logistiske distributionscentre til detailhandlere. Køretøjer på mellem 7 og 16 t anvendes til transport af lette og mellemtunge laster på korte og mellemlange distancer. Erhvervskøretøjer på under 7 t anvendes hovedsageligt af små og mellemstore virksomheder og af det offentlige. De forskellige kategorier af køretøjer kan ikke i nævneværdig grad erstatte køretøjer i andre kategorier, navnlig kan køretøjer på over 16 t ikke anvendes i stedet for køretøjer på under 16 t.

Endvidere anvender producenter af erhvervskøretøjer forskellige produktionsanlæg i forbindelse med produktion af de tre ovennævnte køretøjskategorier.

Kommissionen har konkluderet, at det er hovedsageligt køretøjer på over 16 tons, der opererer på de internationale transportmarkeder. Desuden kan køretøjer på henholdsvis over og under 16 t, hverken hvad udbud eller efterspørgsel angår, erstatte hinanden.

6.1.1.2. *Strukturen på markedet for køretøjer til passagerbefordring på vejnettet*

I forbindelse med beslutninger vedrørende navnlig planer om virksomhedssammenlutninger³¹ har Kommissionen slået fast, at der inden for bussektoren i Europa findes tre produktmarkeder, nemlig bybusser, langfartsbusser (mellem byer) og turistbusser.

Generelt kan det siges, at både kunderne, produkternes tekniske egenskaber og de forskellige lovbestemmelser for de tre markeder medvirker til, at produkterne ikke kan erstatte hinanden.

6.1.1.3. *Registrering og busparken*

Den årlige registrering for de større erhvervskøretøjskategorier har udviklet sig som anført nedenfor:

<i>(De 15 EU-lande, 1000 køretøjer, afrundet)</i>	1990	1995	2000
Under 6 t	1 500	1 300	1 900
6 t – 16 t	100	80	105
Over 16 t	180	175	250
Busser	23	22	27

Hvad rullende materiel angår, var der i 1995 omkring 13 millioner lette erhvervskøretøjer, 3,5 million køretøjer mellem 3,5 og 16 t samt 2,2 millioner køretøjer på over 16 t.

Der var omkring 515 000 busser i EU i 2000.

³¹ F.eks. sag IV/M.1672, *Volvo/Scania* (14.3.2000) og COMP/M.2201 *MAN/Auwärter* (20.6.2001).

6.1.2. Definitioner

Den form for konkurrenceforvridning, som der ifølge Kommissionen skal rettes op på, vedrører dieselolie til erhvervsformål, der anvendes af virksomheder, der hovedsageligt beskæftiger sig med international transport.

Med udgangspunkt i markedsstrukturen har Kommissionen defineret de erhvervsmæssige formål, der er berørt af direktivforslaget, på følgende måde:

- a) varetransport på vegne af andre³² eller på egne vegne³³ i et eller flere motorkøretøjer, der udelukkende er beregnet på varetransport på vejnettet, og som har en tilladt totalvægt på 16 t eller derover
- b) passagerbefordring på eller uden for de ordinære ruter i et motorkøretøj, der i kraft af sin konstruktion og udstyr er indrettet til at transportere over 9 personer (chaufføren medregnet) og beregnet herpå. Det drejer sig om køretøjer i kategorierne M2³⁴ og M3³⁵, som defineret i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil³⁶.

6.2. Fastsættelse af satserne

6.2.1. Satser for dieselolie, der anvendes i erhvervskøretøjer

De satser, der er gældende i begyndelsen af 2002 for dieselolie, der anvendes i forbindelse med transport på landevej, giver nedenstående tal³⁷:

(EUR/1 000 l)	De 15 EU-lande	Undtagen Det Forenede Kongerige
Det vægtede gennemsnit ³⁸	397	350
Aritmetisk gennemsnit	343	314
Standardafvigelse	122	53

14 medlemsstater beskatter altså dieselolie nogenlunde ensartet, medens en medlemsstat, nemlig Det Forenede Kongerige, skiller sig ud fra resten, hvorfor det ikke forekommer realistisk med det samme at forsøge at fastsætte en enkelt harmoniseret punktafgiftssats.

Desuden skal byrderne fordeles ligeligt mellem medlemsstaterne.

³² Betalt varetransport på andres vegne.

³³ Transport, der ikke foretages på andres vegne.

³⁴ Kategori M2: Køretøjer, der anvendes til passagerbefordring, med over 8 siddepladser (udover chaufførens) og med en maksimal vægt på 5 tons.

³⁵ Kategori M3: Køretøjer, der anvendes til passagerbefordring, med over 8 siddepladser (udover chaufførens) og med en maksimal vægt på over 5 tons.

³⁶ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved direktiv 2001/116/EF (EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1).

³⁷ Gennemsnittene er forskellige fra dem i kapitel 3.2, idet de satser, der er anvendt her, er de satser, som transportøren rent faktisk betalte. Denne opstilling tager altså hensyn til de refusioner, som Frankrig, Italien og Nederlandene indrømmede fællesskabstransportører.

³⁸ Ud fra det årlige forbrug af dieselolie (beregningsgrundlag: år 2000).

I medfør af nærhedsprincippet bør Kommissionen derfor fremlægge forslag om en proces til tilnærmelse af satserne, som på mellemlang sigt skal føre til en harmonisering.

6.2.2. *Konvergensordningen for punktafgifter på dieselolie til erhvervsformål*

Fra den 1. januar 2003 indføres der en central fællesskabssats på dieselolie til erhvervsformål. Medlemsstaternes faktisk anvendte sats skal ligge inden for en udsvingsmargin omkring denne centralsats. Denne udsvingsmargin formindskes med tiden med henblik på en punktafgiftsharmonisering på dieselolie til erhvervsformål i år 2010.

Siden 1993 har Fællesskabets minimumssats på dieselolie været på 245 EUR for 1 000 l. Hvis der skal tages hensyn til udviklingen i forbrugerprisindekset i den mellemliggende tid, skulle satsen nu være på 306 EUR.

I hvidbogen "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" slås der til lyd for, at punktafgiftssatsen på dieselolie til erhvervsformål bør ligge over den nuværende gennemsnitlige afgift på dieselolie. Det nuværende aritmetiske gennemsnit er på 343 EUR.

Kommissionen foreslår på den baggrund, at centralsatsen pr. 1. januar 2003 fastsættes til 350 EUR. Udsvingsmarginen omkring centralsatsen fastsættes til omkring 100 EUR.

En højere centralsats med den samme udsvingsmargin ville efter de foreliggende omstændigheder ikke være realistisk.

De medlemsstater, der i 2002 gennemsnitligt anvender en punktafgiftssats, der er over halvanden gang højere end centralsatsen den 1. januar 2003, får mulighed for at forblive uden for udsvingsmarginen i en periode på op til 7 år. Disse medlemsstater skal så til gengæld vedtage et konvergensprogram med henblik på at få bragt punktafgiftssatsen på dieselolie til erhvervskøretøjer inden for den udsvingsmargin, der anvendes i de andre medlemsstater, inden 2010.

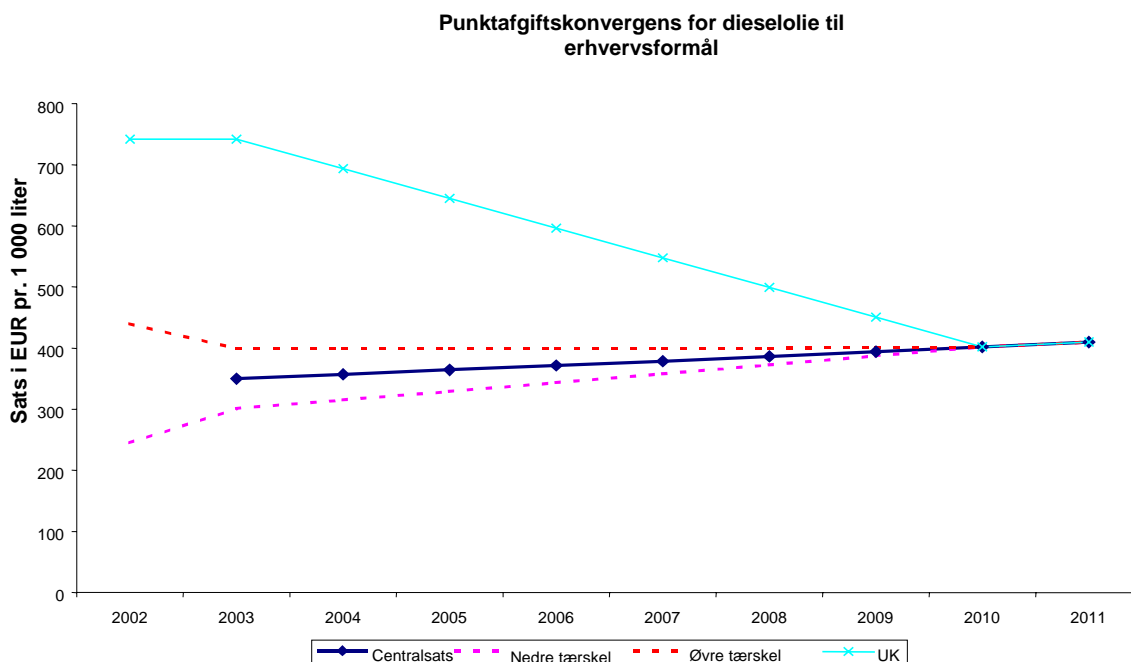
Hvert år den 1. marts, første gang i 2004, ajourføres Fællesskabets centralsats efter det foregående års harmoniserede forbrugerprisindeks EU-15. Denne indeksering kan højst være på 2,5% årligt.

Kommissionen offentliggør årligt i EF-Tidende Fællesskabets centralsats.

Kommissionen ønsker at understrege, at indekseringen vil lette fastlæggelsen af konvergensprogrammerne for de berørte medlemsstater og vil fordele harmoniseringsbyrderne mere ligeligt mellem medlemsstaterne.

Hvert år den 1. marts fra 2004 til 2008 indskrænkes udsvingsmarginen omkring centralsatsen med 28 EUR ved en forhøjelse af den nedre grænse og en sænkelse af den øvre grænse på hver 14 EUR. Mellem 2009 og 2010 indskrænkes udsvingsmarginen omkring centralsatsen med 30 EUR ved en forhøjelse af den nedre grænse og en sænkelse af den øvre grænse på hver 15 EUR.

Som afsluttende bemærkning skal det anføres, at de ovenfor nævnte foranstaltninger skulle medføre, at punktafgifterne på dieselolie til erhvervsformål kommer til at udvikle sig som vist i nedenstående skema³⁹:



6.2.3. Punktafgiftssatskonvergens for dieselolie til privatbrug og blyfri benzin

Kommissionen mener ikke, at analysen af indvirkningen på miljøet berettiger til at opretholde forskellen i beskatningen af personbiler alt efter, om de kører på dieselolie eller benzin. Man bør derfor opmuntre medlemsstaterne til på sigt at indføre et identisk beskatningsniveau for dieselolie til privatbrug og benzin, uden det må virke hindrende på udviklingen af miljøbeskyttelsesforanstaltningerne i forbindelse med disse brændstoffer og de motorer, de anvendes i.

Det ville i den forbindelse være ønskeligt at hæve Fællesskabets minimale punktafgiftssats for dieselolie til privatbrug i retning af punktafgiftssatsen for benzin.

Da Fællesskabets minimumssats for blyfri benzin ikke er blevet hævet siden 1992, ville en inflationsindeksering medføre en sats på omkring 360 EUR pr. 1 000 l brændstof.

Kommissionen foreslår derfor, at den minimale punktafgiftssats for dieselolie til privatbrug og blyfri benzin fra den 1. januar 2006 kommer til at ligge på samme niveau, nemlig 360 EUR pr. 1 000 l.

Endelig mener Kommissionen, at punktafgiftssatsen på dieselolie til privatbrug på nationalt niveau bør være mindst lige så høj som for dieselolie til erhvervsformål.

³⁹ I dette skema regnes der med en årlig inflation på 2%.

6.3. Gennemførelse af programmet

Forslaget kan gennemføres enkelt og gradvist. Transportørerne kan i forvejen beregne dets konsekvenser.

Gennemførelsen af lignende nationale ordninger har vist, at refusionsordninger fungerer tilfredsstillende. Navnlig er omkostningerne i forbindelse med sådanne ordninger kontrollerbare, når refusioner foretages i forbindelse med momsbehandling. Efterfølgende kontroloperationer kan derfor foretages på lignende måde som for moms.

Kommissionen ønsker ikke at pålægge et bestemt system til gennemførelse af ordningen. I overensstemmelse med nærhedsprincippet kan den enkelte medlemsstat anvende det instrument, den finder mest anvendeligt.

7. KONSEKVENSERNE AF DIREKTIVFORSLAGET

Ifølge dette forslag skal dieselolie til privatbrug og dieselolie til erhvervsformål beskattes forskelligt.

De medlemsstater, der måtte ønske det, har således mulighed for at øge punktafgiften på dieselolie til privat brug, så den i højere grad bliver i overensstemmelse med den sats, der er gældende for benzin. Endvidere vil forskellene mellem punktafgifterne på dieselolie til erhvervsformål årligt mindskes, og fra 2010 vil der kun eksistere en harmoniseret sats i EU.

7.1. Økonomiske konsekvenser

Direktivforslaget giver mulighed for at mindske konkurrenceforvridningen og dermed styrke det indre marked.

Forslaget har kun inflatoriske virkninger på mellemlang sigt for de medlemsstater, der opkræver en punktafgiftssats på dieselolie, der ligger under Fællesskabets nye minimumssats. Virkningen afhænger endvidere af, hvorledes de nye budgetindtægter, der følger af forhøjelsen af punktafgiftssatserne, anvendes. Kommissionen er af den mening, at når der er tale om en sådan virkning, er den af marginal karakter, og at den på fællesskabsplan opvejes af, at de øvre satser sænkes i retning mod den nye fællesskabssats. Endvidere vil den inflatoriske tendens oftest kunne kompenseres på medlemsstatsniveau gennem en lempelse af de øvrige afgifter, der opkræves inden for transportsektoren. Hvis der skulle blive tale om en periode med en inflation på over 2,5% i EU, blokeres den automatiske indeksering ved 2,5%.

Endvidere mener Kommissionen ikke, at den årlige inflationsindeksering fører til en stigning i punktafgiftssatserne, men indekseringen af centralsatsen medfører, at realværdien af punktafgiften på dieselolie og benzin bevares. Derved lettes harmoniseringen mellem punktafgiftssatserne på dieselolie til erhvervsformål, fordi dette system gør harmoniseringen mere overkommelig for de medlemsstater, hvis punktafgiftssatser i dag befinder sig længst fra det gennemsnitlige fællesskabsniveau. Udregnet på grundlag af definitionerne for erhvervsmæssig anvendelse fordeler anvendelsen af dieselolie sig på følgende måde:

Fordeling mellem forbrug af dieselolie til privat brug og til erhvervsformål(2000)

	F	UK	E	NL	I	IE	EL	D	SF
Dieselolie til privatbrug	62%	53%	48%	55%	57%	61%	29%	48%	50%
Dieselolie til erhvervsformål	38%	47%	52%	45%	43%	39%	71%	52%	50%

(Kilde: Tremove)

7.2. Budgetmæssige virkninger

Størstedelen af medlemsstaterne vil kunne frigøre supplerende budgetmæssige ressourcer takket være den større fleksibilitet, som dette forslag lægger op til vedrørende beskatningsværktøjet.

Kommissionen lægger dog på ingen måde op til, at det generelle beskatningsniveau i medlemsstaterne øges. Kommissionen mener, at dens forslag generelt set letter omlægningen af de nationale automobilbeskatningsordninger.

De nye indtægter kunne f.eks. anvendes til at foretage ændringer i den faste beskatning for ejerskab eller benyttelse af et køretøj, hvor anvendelse af dieselolie i mange lande rent faktisk straffes. Tillægsafgifter til den årlige vægtafgift eller registreringsafgift på dieseldrevne køretøjer kunne således erstattes af en stigning i punktafgifterne på dieselolie, så der betales i forhold til, hvor meget køretøjet anvendes. Det er ønskeligt med en sådan beskatningsvariabilitet, fordi den effektiviserer skattesystemet, og navnlig fordi den har meget positive miljømæssige virkninger.

De nye supplerende indtægter kunne f.eks. afsættes til specifikke fonde til finansiering af foranstaltninger for at nedsætte eller kompensere for de eksterne udgifter eller andre foranstaltninger af mere generel karakter som f.eks. nedsættelse af skatten på arbejde (dobbelvirkning).

Fordi punktafgifterne på dieselolie til erhvervsformål nedsættes, behøver det ikke nødvendigvis at betyde, at de nominale budgetindtægter går ned. Andre ressourcer kan træde i stedet, som f.eks. afgifter på andre produkter eller på benyttelse af infrastrukturer.

Kommissionen ønsker at understrege, at en forholdsvis restriktiv definition af begrebet erhvervmæssig brug øger budgetindtægterne og styrker foranstaltningens miljøbeskyttelsesmæssige virkning.

Harmoniseringen af punktafgifterne på dieselolie til erhvervsformål mindsker incitamentet til afgiftsplanlægning og giver øget mulighed for at forudsige, hvordan medlemsstaternes budgetter vil opføre sig.

7.3. Indvirkningen på miljøet

Gennemførelsen af forslaget vil generelt medføre en nedgang i udslippet af forurenende stoffer, såsom dinitrogenoxider, flygtige organiske forbindelser, svovldioxid og partikler. Desuden vil også CO₂-emissionerne blive reduceret. I en

medlemsstat, nemlig Det Forenede Kongerige, vil punktafgiftssatserne dog blive sat væsentligt ned. Det er imidlertid hensigten, at denne indtægtsnedgang skal modsvares af indførelsen af afgifter på infrastrukturer, således at der kompenseres for de negative virkninger, som afgiftsnedsettelsen vil få på miljøområdet.

Variation i emission af forurenende stoffer (% af tendensen, 2010)

	EL	UK	E	I	NL	IRL	F	SF	D	EU-9.
NOx	-1.27%	0.44%	-0.86%	-0.15%	-0.39%	-0.92%	-0.27%	-0.34%	-0.03%	-0.22%
PM	-1.34%	0.70%	-0.92%	-0.24%	-0.54%	-1.34%	-0.28%	-0.32%	0.00%	-0.17%
VOC	-0.99%	0.25%	-0.54%	-0.02%	-0.17%	-0.85%	-0.07%	-0.24%	-0.01%	-0.13%
SO ₂	-2.02%	0.21%	-0.62%	-0.10%	-0.22%	-1.28%	-0.16%	-0.24%	-0.02%	-0.17%
CO ₂	-1.76%	0.19%	-0.47%	-0.08%	-0.16%	-1.14%	-0.15%	-0.22%	-0.02%	-0.14%

Kilde: REMOVE's forudsigelser

Den stigning i punktafgifterne, som direktivet vil medføre, indgår som et element i forsøget på at gøre de transportrelaterede udgifter mere fleksible og knytte dem til det sted, hvor transporten rent faktisk finder sted.

Dette direktivforslag bidrager til internaliseringen af de eksterne udgifter i forbindelse med transport. Desuden skal Kommissionen bemærke, at fastsættelsen af en højere punktafgiftssats for lastvogne på under 16 t også kan retfærdiggøres af miljømæssige årsager, fordi denne form for køretøjer har højere relative eksterne omkostninger end tungere lastvogne.

Kommissionen skal endvidere henlede opmærksomheden på, at der overvejes supplerende initiativer med henblik på en endnu mere ambitiøs plan for at løse internaliseringsproblematikken. Her skal i den forbindelse navnlig nævnes foranstaltningerne vedrørende afgifter på infrastrukturerne og harmoniseringen af minimumsbestemmelserne for transportkontrakter med henblik på en revision af satserne, hvis udgifterne stiger (f.eks. på grund af øgede brændstofpriser)⁴⁰.

Endelig vil forslaget sandsynligvis også få indvirkning på Fællesskabets strategi for reduktion af CO₂-emissioner og privatbilers brændstofforbrug⁴¹. Kommissionens meddelelse om gennemførelsen af Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra biler Anden årsrapport om strategiens effektivitet (Rapport for 2000) kaster lys over dette spørgsmål⁴².

Denne strategi, som Rådet godkendte i 1996⁴³, tager sigte på, at det gennemsnitlige niveau, specifikt hvad angår CO₂-udledning fra fabriksnye privatbiler, skal være på 120 gram CO₂/km inden 2005, allersenest 2010. I den forbindelse har den europæiske⁴⁴ (European Automobile Manufacturers Association - ACEA⁴⁵),⁴⁶

⁴⁰ Jf. Hvidbogen om den fælles transportpolitik.

⁴¹ KOM(95) 689 endelig udg. og Rådets konklusioner af 25.6.1996.

⁴² KOM(2001) 643 endelig af 8.11.2001.

⁴³ Rådets konklusioner af 25.6.1996.

⁴⁴ KOM(1999) 446 endelig.

⁴⁵ Fællesskabets medlemmer af ACEA er: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG og AB Volvo.

⁴⁶ KOM(98) 495 endelig udg.

japanske (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*⁴⁷) og koreanske (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*⁴⁸) automobilindustri påtaget sig visse forpligtelser. Kommissionen har godkendt indholdet af forpligtelserne⁴⁹. Alle aftalerne indeholder den samme kvantitative målsætning for specifikke CO₂-emissioner som gennemsnit for fabriksnye personvogne solgt i EU, nemlig 140 gram CO₂/km (denne målsætning skal være opfyldt i 2009 hvad angår JAMA og KAMA og i 2008 for ACEA's vedkommende). Generelt set sker der gode fremskridt, hvad angår gennemførelsen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissioner og brændstofforbruget i privatbiler. For at nå ned på niveauet på 120 g CO₂/km, som er målsætningen i fællesskabsstrategien, er det imidlertid vigtigt, at Kommissionen fortsat arbejder med de skattemæssige foranstaltninger.

Hidtil har der fundet en langt større reduktion af brændstofforbruget sted, hvad angår dieseldrevne end benzindrevne køretøjer. Man havde forudset en øget markedsandel for dieselolie på kort sigt. Denne tendens skulle dog efter planen på lang sigt opvejes ved, at der for benzinmotorernes vedkommende indføres en teknologi med direkte indsprøjtning. Kommissionen mener, at reduktionen af CO₂-emissioner kan gå en anelse i stå, hvis medlemsstaterne ikke træffer skattemæssige kompensationsmæssige foranstaltninger, som beskrevet under punkt 7.2, fordi der sandsynligvis vil blive tale om en nedgang i antallet af registreringer af fabriksnye dieseldrevne privatbiler. Der er dog ikke i øjeblikket tale om at ændre ved den endelige målsætning, og dette ville være en sag, der henhører under Fællesskabets overvågningsprogram.

7.4. Virkningerne for industrien

Hvad angår transportørerne, bidrager den gradvise tilnærmelse af punktafgiftsniveauerne på dieselolie til erhvervsformål i betydelig grad til at begrænse konkurrenceforvridningen på de nu liberaliserede markeder, og den burde også medføre øget prisstabilitet.

I perioden ind til harmoniseringen vil den foreslåede metode for indsnævring af udsvingsmarginen give mulighed for, at den eventuelle stigning i brændstofudgifternes andel af transportvirksomhedernes driftsudgifter gøres progressiv. Der kan maksimalt blive tale om en stigning på 20 EUR pr. 1 000 liter brændstof. Beregnet ud fra det gennemsnitlige forbrug for en lastvogn på 40 tons bliver der brutto tale om en ekstraudgift på ca. 1 000 EUR årligt, hvilket svarer til 1% af den årlige driftsudgift for et sådant køretøj.

Hvad de mindre lastvogne angår, udgør udgifterne til brændstof en langt mindre andel af driftsudgifterne, navnlig fordi det enkelte køretøj som regel tilbagelægger betydeligt kortere strækninger på årsbasis, og fordi der er tale om et langt mindre forbrug end for et tungere køretøj.

At der er tale om en gradvis afgiftsstigning, er en fordel for transportørerne, idet de på denne måde lettere kan overføre de øgede udgifter til ordregiverne.

⁴⁷ Medlemmerne af JAMA er: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki og Toyota.

⁴⁸ Medlemmerne af KAMA er: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company og Kia Motors Corporation.

⁴⁹ Henstilling 1999/125/EF, 2000/303/EF og 2000/304/EF.

Desuden mener Kommissionen, at den eventuelle stigning i punktafgiftssatserne for dieselolie til erhvervsformål kunne kompenseres gennem en nedsættelse af andre afgifter f.eks. faste afgifter, som den årlige vægtafgift eller forsikringsafgifterne.

Indvirkningerne på transportvirksomhedernes (navnlig de mindre) regnskaber skulle derfor ikke blive af en sådan karakter, at det vil skabe problemer for virksomhederne.

De foreslåede definitioner af begrebet brændstof til erhvervsformål skulle ikke føre til større ændringer i transportudbuds- og -efterspørgselsstrukturen, for der er almindelig enighed om, at de pågældende markeder kun i meget beskedent omfang kan erstatte hinanden.

Den definition, man har valgt for begrebet "til erhvervsformål", sikrer, at virksomheder i alle størrelser kan drage nytte af foranstaltningerne. Der gælder både transport på egne og på andres vegne.

Hvad automobilindustrien angår, viser REMOVE's beregninger, at forslaget konsekvenser for anvendelsen af dieselolie i vognparken vil være af beskedent omfang. En skattemæssig nulløsning hvad angår automobilafgifterne på medlemsstatsniveau ville reducere konsekvenserne endnu mere. Det synes klart, at de dieseldrevne vognes succes udover brændstofprisen skyldes en række faktorer, såsom kørekomfort og tekniske fordele.

Hvad olieindustrien angår, kunne øgede punktafgifter på dieselolie medføre en opbremsning af stigningen i forbruget af dette produkt, for hvilket den europæiske raffineringsskapacitet strukturelt set er mindre end efterspørgslen. En sådan udvikling ville mindske EU's energimæssige afhængighed og ville øge forsyningssikkerheden.

7.5. Konsekvenserne for borgerne

I de medlemsstater, der skal hæve deres afgiftssatser i 2003, indebærer forslaget en maksimal stigning i det årlige brændstofbudget på mellem 60 og 70 EUR pr. personbil⁵⁰. I de berørte medlemsstater vil det være muligt at kompensere for stigningen i punktafgiftssatserne gennem en nedsættelse af andre afgifter, der pålægges transportsektoren, og derved mindske direktivforslagets virkninger for bilisterne⁵¹. En sådan omfordeling skulle i øvrigt set fra et socialt synspunkt *i princippet* være positiv for lavindkomsthusholdninger, som kan have svært ved at få råd til at betale de årlige faste afgifter.

Kommissionen mener endvidere, at hele beskatningssystemet for automobiler bør reformeres med fleksibilitet og differentiering af afgifterne til følge, således at bilejerne kommer til at betale for den faktiske brug, de gør af deres køretøj.

⁵⁰ Beregningsgrundlag: 15 000 km tilbagelagt med et forbrug på 7 liter pr. 100 km.

⁵¹ Med undtagelse af Luxembourg hvor der kun er mulighed for delvis kompensation, er registrerings- og vægtafgifterne i Grækenland, Belgien, Østrig, Spanien og Portugal langt højere end stigningen i punktafgifterne på dieselolie til privatbrug.

7.6. Konsekvenserne for kandidatlandene

Punktafgiftssatserne i kandidatlandene er ofte langt lavere end i de nuværende medlemsstater. Selv om visse kandidatlande allerede overholder Fællesskabets minimumssatser, som defineret i direktiv 92/82/EØF, er andre stadig i færd med at tilpasse deres satser. Satserne skal først opfylde Fællesskabets minimumssatser på optagelsestidspunktet.

Målsætningen i dette forslag er meget ambitiøs. Udsvingsmarginen omkring centralsatsen er tilstrækkelig bred til, at visse kandidatlande vil kunne indpasse sig i konvergenssystemet uden nævneværdig ekstra indsats. Når man betragter deres øjeblikkelige punktafgiftsniveau, den økonomiske overgangsfase, de befinder sig i, og deres lave indtægtsniveau, må man dog forudse, at mange kandidatlande vil opleve økonomiske og sociale vanskeligheder i forbindelse med gennemførelsen af de yderligere punktafgiftsstigninger, der er indeholdt i dette forslag. Først og fremmest vil den enkelte borger og økonomien generelt kunne tænkes at mærke de negative virkninger af den udgiftsstigning, der sandsynligvis vil blive resultatet. Små og mellemstore virksomheder vil muligvis blive hårdest ramt. Endvidere synes de fleste kandidatlandes muligheder for at kompensere for de supplerende omkostninger at være temmelig begrænsede. Kommissionen foreslår derfor, at man opererer med en overgangsperiode, hvis der skulle være behov herfor. Denne overgangsperiode bør ikke strække sig ud over 2012 og bør ledsages af en tidsplan med en beskrivelse af, hvordan den gradvise tilnærmelse til Fællesskabets gældende minimumssats skal foregå. Når først den nye fællesskabsret er vedtaget, skal den nærmere udformning drøftes inden for rammerne af tiltrædelsesforhandlingerne.

7.7. Retssikkerhed

Retssikkerheden er et meget vigtigt aspekt i dette direktivforslag. Før fremlæggelsen af dette forslag har Kommissionen derfor med den største grundighed undersøgt dets konsekvenser, hvad angår traktatens bestemmelser om statsstøtte. Visse af de foranstaltninger, som medlemsstaterne kunne tænkes at vedtage med udgangspunkt i direktivforslaget, ville kunne betegnes som statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1. Kommissionen er imidlertid kommet til den konklusion, at støtten i sådanne tilfælde principielt vil kunne betegnes som værende i overensstemmelse med det indre marked. For det første giver definitionen af fællesskabsmæssige afgiftsrammer for dieselolie til erhvervsformål på baggrund af en progressiv harmonisering mulighed for at reducere de i øjeblikket eksisterende misforhold mellem fællesskabsvirksomheder hvad angår dette vigtige element i transportomkostningerne. Kommissionen mener derfor at kunne forsvare de pågældende skattemæssige foranstaltninger som værende i overensstemmelse med konkurrence-retsreglerne, og her tænkes i første omgang på statsstøttereglerne.

For det andet giver Fællesskabets statsstøtteregler i forbindelse med miljøbeskyttelse⁵² mulighed for, at bestemmelserne kan anvendes i forbindelse med alle former for driftsstøtte i form af afgiftslempelse eller -fritagelse. Bl.a. indeholder stk. 51 er betingelserne for, at ikke-degressive, langvarige afgiftsned sættelser kan anses for forenelige med det fælles marked. Navnlig skal den afgift, som

⁵² EFT L 37 af 3.2.2001, s. 3.

medlemsstaten påtænker, være højere end den afgift, der er fastsat ved EF-standarden. Det er imidlertid et væsentligt princip i dette direktivforslag, at afgiftssatsen for dieselolie til privatbrug ikke må ligge under satsen for dieselolie til erhvervsformål. Når en medlemsstat ønsker at benytte muligheden for at differentiere de to satser, begunstiges brugere af dieselolie til erhvervsformål, hvilket eventuelt kan udgøre en form for statsstøtte, nødvendigvis gennem en national lovgivning, hvorved dieselolien til privatforbrug belægges med en højere sats end den minimumssats, som er obligatorisk i henhold til direktivet. Den punktafgiftssats, som medlemsstaterne anvender for dieselolie til erhvervsformål, er altid højere end Fællesskabets minimumssats i overgangsperioden forud for harmoniseringen. Når først harmoniseringen er en realitet, vil begrebet Fællesskabets minimumssats desuden ikke længere være relevant, eftersom den sats, der skal anvendes, på en gang er minimums- og maksimumssats. Endelig ønsker Kommissionen at gøre opmærksom på, at punktafgiftsniveauet for dieselolie til erhvervsformål helt klart befinder sig på et sådant niveau, at virksomhederne har et naturligt incitament til at forbedre miljøforholdene. Så afsluttende kan det siges, at alle betingelser i princippet er til stede for at eventuelle støtteforanstaltninger vil blive betragtet som værende i overensstemmelse med ovennævnte stk. 51.

Hvad angår foranstaltninger til lempelse af punktafgifterne i tilfælde, hvor der gennemføres en ordning om beskatning af anvendelse af vejnetinfrastrukturene, skal Kommissionen bemærke, at artikel 73 indeholder bestemmelse om, at støtte, der fremmer transportkoordinering, anses for at være i overensstemmelse med det fælles marked.

Fællesskabet gør sig til stadighed til fortaler for en politik, der sigter på et bæredygtigt transportsystem, der giver mulighed for og opmuntrer til foranstaltninger, der tager sigte på at kompensere for supplerende udgifter, der ikke er dækning for i forbindelse med andre konkurrerende transportformer, såsom udgifter i forbindelse med infrastrukturens nedslidning, forurening, støj, trafikpropper, sundhedsskadelige virkninger og ulykker. De medlemsstater, der gennemfører ordninger om beskatning af brug af vejinfrastrukturene med henblik på internalisering af de eksterne omkostninger, som er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, bør have tilladelse til at differentiere punktafgifterne på brændstoffer under forudsætning af, at den pågældende punktafgiftsdifferentiering ikke er diskriminerende, ikke overstiger beløbet for de supplerende internaliserede udgifter, og overholder Fællesskabets minimumssats. Endvidere får direktivforslaget ikke indvirkning på de afgiftsfritagelser og -nedsættelser, der er givet i forbindelse med lokal offentlig passagerbefordring i medfør af artikel 8, stk. 4, i direktiv 92/81/EØF.

8. KONKLUSION

Under hensyntagen til nærhedsprincippet indgår dette direktivforslag som en vigtig fase i en overordnet strategi, der har til hensigt at effektivisere det indre marked i overensstemmelse med retningslinjerne for den fælles transport- og miljøbeskyttelsespolitik. Andre forslag, navnlig forslaget til rammedirektiv om beskatning af infrastrukturene, vil på kort sigt fuldende den række fællesskabsforanstaltninger, der vil medføre, at brugere af transportmidler kommer til at betale den faktiske pris for brugen af det valgte transportmiddel.

I dette forslag skelnes der, hvad angår dieseloliebeskatningsstrukturen, imellem dieselolie, der anvendes til privat og erhvervmæssig brug.

Dette skulle medføre to ting, nemlig:

- dels en harmonisering af punktafgiften på dieselolie til erhvervsformål, hvilket vil være gavnligt for det indre marked, og desuden mindske konkurrenceforvridningen på landevejstransportmarkedet væsentligt. Indirekte vil den øgede prisstabilitet komme transportørerne til gode
- dels en forhøjelse af minimumssatsen på brændstoffer til privatbrug, således at der bliver tale om samme afgiftssats for dieselolie og benzin.

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge traktatens artikel 6 skal miljøbeskyttelsen integreres i Fællesskabets politik med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.
- (2) Hvidbogen "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"⁴ understregede nødvendigheden af sande omkostninger for brugerne af transportmidler og igangsatte en debat om nødvendigheden af at operere med begrebet brændstof til erhvervsmæssig brug, navnlig af hensyn til det indre markeds bedre funktion.
- (3) Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier⁵ og Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992 om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier⁶ opstiller rammerne for beskatning af brændstoffer, herunder dieselolie. Fællesskabets minimumssatser er ikke blevet ajourført siden 1992.
- (4) Punktafgiftssatserne varierer stærkt medlemsstaterne imellem. Dieselolie beskattes i Fællesskabet generelt mere lempeligt end benzin.

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ KOM(2001) 370 endelig udg. af 12.9.2001.

⁵ EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12. Direktivet er senest ændret ved direktiv 94/74/EF (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 46).

⁶ EFT L 316 af 31.10.1992, s. 19. Direktivet er ændret ved direktiv 94/74/EF.

- (5) Siden starten af 1990'erne har forskellige forordninger medført en progressiv liberalisering af transport af varer og befordring af passagerer på vejnettet. Denne liberalisering har medført øget konkurrence inden for de berørte sektorer.
- (6) Risikoen for konkurrenceforvridning i forbindelse med forskellene i punktafgiftssatser på dieselolie medlemsstaterne imellem vedrører hovedsageligt markederne for international transport.
- (7) "Brændstof" er en vigtig udgiftspost blandt driftsudgifterne hos virksomheder beskæftiget med landevejstransport. De tungeste lastvogne har brændstofudgifter, der i procent er ca. dobbelt så høje som de lettere vogne.
- (8) I sektoren for erhvervskøretøjer findes tre markedssegmenter. Det drejer sig om lette køretøjer med en vægt på under 7 t, middeltunge køretøjer med en vægt på mellem 7 og 16 t og tunge køretøjer med en vægt på over 16 t. Køretøjer på over 16 t anvendes oftest til at transportere omfangsrige ladninger eller ladninger med stor masse over længere afstande eller tunge varer over kortere afstande. Det er hovedsageligt køretøjer på over 16 t, der opererer på de internationale transportmarkeder. Køretøjer på under 16 t anvendes generelt ved levering til det endelige leveringssted, f.eks. fra logistiske distributionscentre til detailhandlere, og der er tale om korte og mellemlange distancer. Hverken hvad udbud eller efterspørgsel angår, kan disse tre markeder i nævneværdigt omfang erstatte hinanden.
- (9) Bussektoren i Fællesskabet er karakteriseret ved, at der findes 3 produktmarkeder, nemlig bybusser, langfartsbusser (mellem byer) og turistbusser. I Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil⁷ er der foretaget en inddeling af motorkøretøjer, der benyttes til personbefordring.
- (10) Den stigende anvendelse af diesel i bilparken har været tydelig på markedet for personbiler siden starten af 1990'erne.
- (11) De medlemsstater, der gennemfører ordninger om beskatning af brugen af vejnettet, som er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, bør gives tilladelse til, under skattemyndighedernes kontrol, at gennemføre en differentiering af punktafgiftssatserne på brændstoffer. Sådanne differentieringer må ikke være diskriminerende, må ikke overstige beløbet for de supplerende, internaliserede udgifter, ligesom Fællesskabets minimumssats skal overholdes.
- (12) Principperne om bæredygtig udvikling kræver, at transportbrugere i højere grad konfronteres med de "virkelige" priser, dvs. priser, hvori er indregnet de negative eksternaliteter. De miljømæssige skader skal indregnes i prisen på den vare, tjenesteydelse eller aktivitet, der er tale om. De økonomiske værktøjer, hvad enten det drejer sig om afgifter, emissionstilladelser eller tilskud, anses i almindelighed for at være effektive, fordi de gennem prisrelaterede incitamenter ansporer til en mere miljøvenlig adfærd.
- (13) Beskatning udgør et effektivt værktøj til bekæmpelse af diffuse forureningskilder, såsom emission af CO₂ fra motorkøretøjer.

⁷ EFT L 42 af 23.2.1970. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/116/EF (EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1).

- (14) Internaliseringen af miljøomkostningerne er mere udpræget, hvad angår benzin end dieselolie, hvilket navnlig skyldes, at afgifterne på dieselolie er lavere end på benzin. Der bør nås en øget balance mellem benzin og dieselolie.
- (15) Der bør foretages en opdeling af afgiftsordningerne i henholdsvis brændstoffertil erhvervsmæssig brug og brændstoffer til privat brug. En sådan opdeling kan mest effektivt gennemføres på fællesskabsplan.
- (16) På grund af de nuværende forskelle mellem punktafgiftssatserne på dieselolie medlemsstaterne imellem bør der udarbejdes forslag til gennemførelse af en tilnærmelse af punktafgiftssatserne på dieselolie, der anvendes erhvervsmæssigt (herefter benævnt "dieselolie til erhvervsmæssig brug"), en proces, der på mellemlangt sigt skal føre til en harmonisering . I den forbindelse bør der i fællesskabsregi indføres en centralsats, med en udsvingsmargin, der afkortes over tid.
- (17) Der bør tages særlige hensyn til medlemsstater, der anvender en atypisk beskatning af dieselolie.
- (18) Der bør foretages en indeksering af Fællesskabets centralsats. Udover at sikre, at punktafgifternes reelle værdi opretholdes, skal en sådan indeksering tage sigte på at fordele harmoniseringsbyrderne mere ligeligt.
- (19) Den gradvise tilnærmelse af punktafgifterne på dieselolie til erhvervsmæssig brug vil begrænse konkurrenceforvridningen på de nu liberaliserede markeder.
- (20) Definitionen af " erhvervsmæssig brug" bør sikre, at virksomheder i alle størrelser kan drage nytte af foranstaltningerne. Både transport på egne og på andres vegne bør omfattes af ordningen.
- (21) Dieselolie til privat brug bør beskattes mindst lige så højt som dieselolie til erhvervsmæssig brug.
- (22) Dieselolie til privat brug og benzin bør på sigt beskattes ens i medlemsstaterne med udgangspunkt i de miljømæssige fremskridt med disse brændstoffer og de motorer, de anvendes i. Fællesskabets minimumssatser for punktafgifter på dieselolie til privat brug og på blyfri benzin bør tilnærmes indtil de er helt ens.
- (23) Muligheden for at anvende differentierede satser berører ikke medlemsstaternes mulighed i medfør af artikel 8, stk. 4, i direktiv 92/81/EØF for at anmode om tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser , hvis særlige politiske hensyn taler herfor.
- (24) Medlemsstaterne bestræber sig på at anvende en eventuel stigning i indtægterne fra punktafgifterne til at omstrukturere de nationale beskatningssystemer, navnlig hvad angår automobilbeskatningen i bred forstand. En sådan omstrukturering bør være budgetneutral.
- (25) I overensstemmelse hermed bør direktiv 92/81/EØF og 92/82/EØF ændres -

HAR Udstedt Følgende Direktiv:

Artikel 1

I direktiv 92/81/EØF indsættes som punkt IIa:

"IIa. Dieselolie til erhvervmæssig brug

Artikel 8b

Medlemsstaterne anvender en særlig afgiftssats for dieselolie til erhvervmæssig brug, som omhandlet i artikel 8c, for så vidt som den anvendte punktafgiftssats opfylder betingelserne i artikel 8d og 8e.

Artikel 8c

Ved "dieselolie til erhvervmæssig brug", forstås dieselolie, der anvendes som brændstof til følgende erhvervmæssige formål:

- a) varetransport på egne eller andres vegne i et eller flere motorkøretøjer, der udelukkende er beregnet til varetransport på vejnettet, og som har en tilladt totalvægt på 16 t eller derover
- b) regelmæssig eller lejlighedsvis passagerbefordring i motorkøretøjer henhørende i kategori M2 og M3, som defineret i Rådets direktiv 70/156/EØF.

Artikel 8d

Fra 1. januar 2003 indføres der for dieselolie til erhvervmæssig brug en centralsats for punktafgifter med en tilhørende udsvingsmargin.

Udsvingsmarginen defineres ved henholdsvis en øvre og en nedre værditærskel.

Udsvingsmarginen afkortes over tid.

Artikel 8e

I perioden fra den 1. januar 2003 til den 31. december 2009 kan medlemsstaterne, under skattemyndighedernestilsyn, anvende differentierede punktafgiftssatser på brændstoffer, der forbruges af visse køretøjer, når der er iværksat en beskatningsordning for brug af vejnettet med henblik på at dække transportomkostningerne, såsom omkostninger til infrastruktur, trafik og miljøbeskyttelse. Beløbet for de differentierede punktafgifter må ikke overstige de supplerende, internaliserede udgifter, ligesom Fællesskabets minimumssats skal overholdes.

De køretøjer, der er omhandlet i stk. 1 er køretøjer på under 16 tons i kategori N2 og N3, som defineret i direktiv 70/156/EØF."

Artikel 2

I direktiv 92/82/EØF foretages følgende ændringer:

- 1) Som artikel 4a indsættes:

"Artikel 4a

Fra 1. januar 2003 fastsættes minimumssatsen på punktafgifter på blyfri benzin til 360 EUR pr. 1 000 liter.

Minimumssatsen for punktafgifter på blyfri benzin skal være på linie med satsen for dieseloliesom omhandlet i artikel 8c i direktiv 92/81/EØF (herefter benævnt "dieselolie til erhvervmæssig brug"), så snart sidstnævnte overstiger 360 EUR."

- 2) Artikel 5 stk. 1 udgår.

- 3) Som artikel 5a indsættes:

"Artikel 5a

1. Fra og med den 1. januar 2003 fastsættes den i artikel 8d i direktiv 92/81/EØF omhandlede centralsats til 350 EUR pr. 1 000 l dieselolie til erhvervmæssig brug. Fra denne dato er udsvingsmarginen omkring Fællesskabets centralsats 100 EUR til hver side.

Uanset stk. 4, skal den punktafgiftssats, der anvendes på dieselolie til erhvervsformål i hver medlemsstat fastsættes inden for den udsvingsmargin, der er knyttet til Fællesskabets centralsats.

Minimumssatsen for punktafgifter på dieselolie til erhvervmæssig brug for et givet år er lig med det pågældende års centralsats minus den tilhørende maksimale udsvingsmargin.

2. Hvert år den 1. marts fra 1. marts 2004 tilnærmes udsvingsmarginerne som angivet i skemaet i bilaget.
3. Hvert år den 1. marts fra 1. marts 2004 indekseres Fællesskabets centralsats efter det foregående års inflation målt efter det europæiske forbrugerprisindeks, som defineret i Rådets forordning (EF) nr. 2494/95*.

Denne indeksering er dog begrænset til 2,5%, også selv om det europæiske forbrugerprisindeks for det foregående år eller inflationsforudsigelserne for det indeværende år overstiger 2,5%.

Hvert år den 1. februar fra 1. februar 2004 offentliggør Kommissionen Fællesskabets centralsats i C-udgaven af *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

4. De medlemsstater, der i 2002 på dieselolie anvendt som brændstof, anvender en gennemsnitlig punktafgiftssats som ligger halvdelen gang over den centralsats, der var gældende pr. 1. januar 2003, kan fastsætte en punktafgiftssats på dieselolie til erhvervsformål, der ligger uden for den udsvingsmargin, der er angivet i stk. 3, idet de skal overholde Fællesskabets minimumssats.

Denne mulighed er begrænset til en periode på syv år, der begynder den 1. januar 2003.

De medlemsstater, der benytter sig af denne mulighed, vedtager et konvergensprogram med henblik på senest den 31. december 2009 at få bragt punktafgiftssatsen på dieselolie til erhvervsmæssig brug inden for den udsvingsmargin, der anvendes i de andre medlemsstater.

5. Fra den 1. januar 2003 fastsættes minimumssatsen for punktafgifter på dieselolie, som ikke udgør dieselolie til erhvervsmæssig brug, som defineret i artikel 8c i direktiv 92/81/EØF (herefter "dieselolie til privat brug") til 302 EUR pr. 1 000 liter.

Fra den 1. januar 2006 er minimumssatsen for punktafgifter på dieselolie til privat brug 360 EUR pr. 1 000 liter.

Minimumssatsen for punktafgifter på dieselolie til privat brug skal være på linie med satsen for dieselolie til erhvervsmæssig brug, når minimumssatsen for punktafgiften overstiger 360 EUR pr. 1 000 liter.

6. Den punktafgiftssats, som anvendes af hver medlemsstat på dieselolie til privat brug må ikke være lavere end den punktafgiftssats, som de samme medlemsstater anvender på dieselolie til erhvervsmæssig brug.
7. Medlemsstaterne bestræber sig på på sigt at anvende tilsvarende beskatningssatser på dieselolie til privat brug og på blyfri benzin under hensyntagen til de miljømæssige fremskridt med disse brændstoffer og de motorer, de anvendes i.

* EFT L 257 af 27.10.1995, s. 5."

- 4) Teksten til bilaget til dette direktiv indsættes som bilag.

Artikel 3

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2002. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG

"BILAG

(artikel 5a, stk. 2)

År	Maksimalt tilladt udsvingsmargin i forhold til centralsatsen (i EUR)
1. januar 2003	100
1. marts 2004	86
1. marts 2005	72
1. marts 2006	58
1. marts 2007	44
1. marts 2008	30
1. marts 2009	15
Fra 1. marts 2010	0

"