



MINISTEREN

Dato 16. november 2006
J. nr. 121-14

Besvarelse af spørgsmål nr. 2 og 3 stillet af Folketingets Europaudvalg den 16. oktober 2006 som opfølgning på forelæggelse den 6. oktober af Rådsmøde nr. 2754 (transport, telekommunikation og energi) den 12. oktober 2006.

Spørgsmål 2:

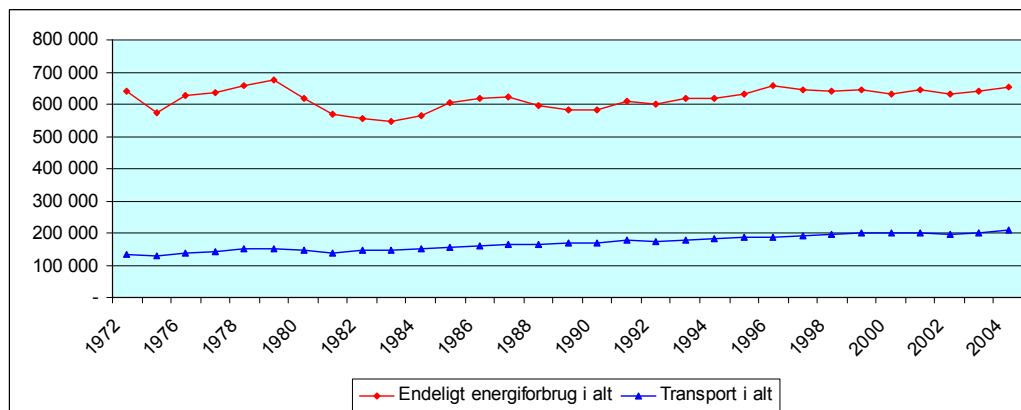
"Ministeren bedes - som lovet på europaudvalgsmødet den 6. oktober 2006 - sende et notat med en opgørelse over udviklingen i energiforbruget i Danmark fra 1972-2006, samt en opgørelse over energiforbruget alene for transportsektoren i samme periode."

Svar:

Der foreligger tal for perioden 1972 – 2004. Det samlede energiforbrug og forbruget i transportsektoren fremgår af nedenstående figur og tabel.

Det samlede endelige energiforbrug samt transportsektorens energiforbrug 1972 - 2004

Direkte energiindhold [TJ] Faktisk forbrug



**Direkte energiindhold [TJ]. Faktisk forbrug 1972 - 2004**

| | 1972 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Energiforbrug i alt | 641 309 | 573 413 | 626 641 | 634 280 | 655 612 | 675 210 | 616 980 | 568 496 | 555 764 | 546 319 | 562 979 |
| Transport i alt | 135 404 | 130 593 | 137 380 | 140 822 | 152 501 | 152 017 | 145 158 | 139 131 | 144 617 | 146 124 | 152 256 |
| | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 |
| Energiforbrug i alt | 602 581 | 616 747 | 622 413 | 597 254 | 583 603 | 580 617 | 610 991 | 600 908 | 619 519 | 617 663 | 631 471 |
| Transport i alt | 154 164 | 160 861 | 164 770 | 165 737 | 169 511 | 170 216 | 175 943 | 174 008 | 175 695 | 181 023 | 184 461 |
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | | |
| Energiforbrug i alt | 658 271 | 644 261 | 640 988 | 643 275 | 630 843 | 644 664 | 629 568 | 641 276 | 651 661 | | |
| Transport i alt | 188 265 | 191 162 | 193 504 | 199 132 | 199 333 | 198 868 | 195 403 | 199 825 | 208 980 | | |

Note: Der foreligger ikke energistatistik for 1973 og 1974.

Spørgsmål 3

”Ministeren bedes - som lovet på Europaudvalgsmødet den 6. oktober 2006 – sende et notat, der redegør for Kommissionens tilkendegivelser i midtvejsevalueringen af Hvidbogen fra 2001 om EU’s transportpolitik (KOM(2006)0314) om, at ” de betydelige forskelle i afgifterne på brændstof må indsnævres”, herunder redegøre for regeringens holdning til dette, jf. Transport og Energiministeriets samlenotat vedr. Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 12. oktober 2006, side 3.”

Svar:

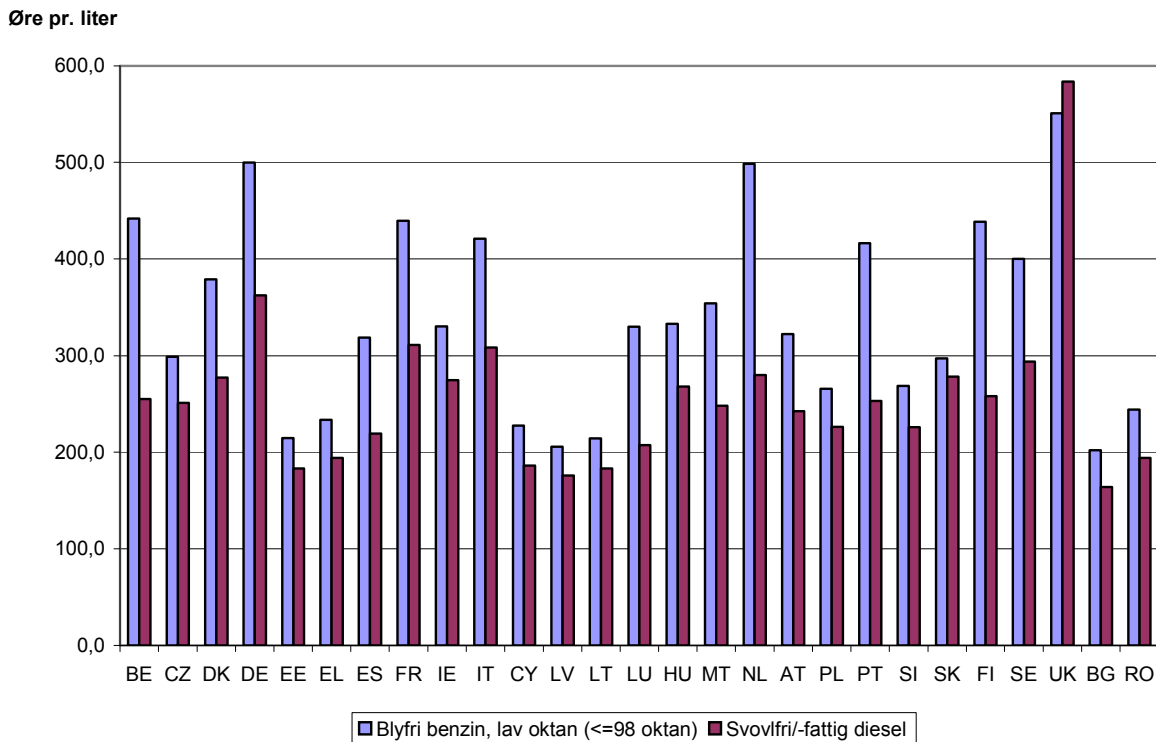
Jeg har modtaget nedenstående fra skatteministeren, som jeg henholder mig til.

Afgifter på motorbrændstoffer i EU**1. Forskelle i afgifter på motorbrændstoffer i EU**

Der er betydelige forskelle i afgifterne på motorbrændstoffer i EU. Som det fremgår af figur 1 ligger de danske afgifter på benzin og diesel noget over de gennemsnitlige satser i EU, men der er en række lande blandt andre Holland, UK, Tyskland, Frankrig, Italien m.fl. som har afgifter der ligger over de danske afgifter. Generelt ligger afgifterne på motorbrændstoffer lavt i de nye medlemslande.



Figur 1. Afgifter benzin og diesel i EU



Kilde: Europa Kommissionen: Excise Duty Table, July 2006. Omregnet til DKK ved Euro-kurs 7,4628.

2. De danske afgifter

De danske afgiftssatser er fastsat under hensyntagen til grænsehandlen samt miljøbelastning ved forskellige stoffer i brændstoffet. Således er mineralolieafgiften differentieret mellem benzin og diesel samt bly, svovl og indholdet af kulstof, der omdannes til CO₂ ved forbrænding. De gældende danske afgiftssatser er opført i tabel 1:



Tabel 1. Gældende danske afgiftssatser på motorbrændstoffer

Side 4/5

| Motorbrændstof | Øre pr. l. ved 15 grader | CO ₂ -afgift |
|---|--------------------------|-------------------------|
| Dieselolie | 277,1 | 24,3 |
| Let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) | 267,1 | 24,3 |
| Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) | 249,2 | 24,3 |
| Svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) indtil 31. dec. 2008 | 247,2 | 24,3 |
| Petroleum der anvendes til motorbrændstof | 277,1 | 24,3 |
| Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g. pr. l.) (1) | 446,3 | 22,0 |
| Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g. pr. l.) (1) | 381,9 | 22,0 |
| Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g. pr. l.) med dampretur (1) | 443,4 | 22,0 |
| Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g. pr. l.) med dampretur (1) | 378,9 | 22,0 |
| LPG til motorbrændstof | 321,0 | 27,0 |

(1) Hertil kommer, at afgiften på svovlfri benzin med et indhold på højst 0,001 pct. svovl er nedsat med 4 øre indtil 31. dec. 2008.

3. EU's minimumsafgifter på motorbrændstoffer

Efter Energibeskatningsdirektivet er der i EU fastsat minimumsafgifter på motorbrændstoffer. Minimumssatserne er opført i tabel 2:

| Motorbrændstof | Minimumssats EURO pr. 1000 l | Øre pr. l ved 15 grader (kurs 7,4628) |
|------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| Blyholdig benzin | 421 | 314,2 |
| Blyfri benzin | 359 | 267,9 |
| Diesel | 302 | 225,4 |
| Petroleum | 302 | 225,4 |
| LPG | 125 | 93,3 |

Flere af de nye medlemslande har i en overgangsperiode fået undtagelse i forhold til at indføre EU's minimumssatser.

Ændring af direktiver på skatteområdet, herunder Energibeskatningsdirektivet, kan kun ændres ved enstemmighed. Dette betyder, at såfremt minimumssatserne skal ændres, skal dette ske med tilslutning blandt samtlige 25 medlemslande.



4. Regeringens holdning

I midtvejsevalueringen af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om EU's transportpolitik skriver Kommissionen i af snit 3.1. vedr. landtransport og cabotage: "Overvægten af små virksomheder og påvirkningen af konkurrencen på grund af de betydelige forskelle med hensyn til beskatning blandt medlemsstaterne er vigtige faktorer, som vil påvirke den fremtidige udvikling. Kommissionen vil undersøge, hvordan de alt for store forskelle med hensyn til beskatning af brændstof kan mindskes."

Regeringen er enig med Kommissionen i, at forskelle i afgiftsniveauer skaber en række forvriddninger i medlemslandenes økonomier - blandt andet konkurrenceforvriddninger imellem vognmændene i EU, samt grænsehandel. Derfor er regeringen også enig i, at Kommissionen undersøger, hvordan forskellene i beskatningen af motorbrændstof kan mindskes.