



SKATTEMINISTERIET

Notat

4. oktober 2006
J.nr. 2006-240-0051

Grundnotat til Folketingets Europaudvalg

Vedrørende meddelelse fra Kommissionen til Rådet nr. 11167/06 af 3. juli 2006. Gennemgang af de undtagelser i bilag II og III til Rådets direktiv 2003/96EF, som udløber med udgangen af 2006.

KOM(2006) 342

Dette notat sendes ligeledes til Skatteudvalget.

1. Resumé

Meddelelsen vedrører undtagelserne til energibeskatningsdirektivet. Efter Kommissionens opfattelse ophører undtagelserne med udgangen af 2006. Kommissionen finder ikke behov for at opretholde undtagelserne. Af de undtagelser Danmark har, er der tre, som det fortsat kan være nødvendigt at opretholde, og som ikke er omfattet af direktivets tekst. Det drejer sig om differentieret afgift for benzin afhængig af, om benzinen udleveres fra benzinstationer med eller uden dampretur, afgiftsfritagelse for brændstof til ikke-erhvervsmæssig privatflyvning og afgiftsgodtgørelse for brændstof til køretøjer, der anvendes til offentlig personbefordring.

2. Baggrund

Hovedparten af undtagelserne i bilag II til energibeskatningsdirektivet blev oprindeligt indført med henvisning til artikel 8, stk. 4, i Rådets direktiv 92/81/EØF om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier. Dette direktiv blev sammen med Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992 om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier ophævet ved energibeskatningsdirektivet. Undtagelserne blev senest forlænget i 2001 og er (med mindre ændringer) indarbejdet i energibeskatningsdirektivet, idet det var hensigten, at de fleste af dem skulle udløbe med udgangen af 2006, da en række undtagelser er dækket af energibeskatningsdirektivets undtagelsesbestemmelser, hvorfor nationale lempelser ikke længere er nødvendige.

Der er indført tilsvarende regler for undtagelserne i direktivets bilag III, som gælder for de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004.

3. Hjemmelsgrundlag

Direktivets artikel 18, stk. 1, har følgende ordlyd i den danske udgave af direktivet:

”Som undtagelse fra bestemmelserne i dette direktiv kan medlemsstaterne fortsat anvende de afgiftsnedsættelser eller fritagelser i de tilfælde, der er opregnet i bilag II.

Medmindre Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen foretager en gennemgang af situationen på området tidligere end planlagt, gælder denne mulighed til og med den 31. december 2006 eller den dato, der er fastsat i bilag II.”

Det fremgår af artikel 19, at Rådet på forslag af Kommissionen kan give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor. Kommissionen skal inden tre måneder efter at have modtaget alle relevante og nødvendige oplysninger forelægge enten et forslag om Rådets tilladelse til en sådan foranstaltning eller give Rådet en begrundelse for, hvorfor den ikke har foreslået tilladelse til en sådan foranstaltning.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

5. Formål og indhold

Beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er omfattet af Rådets direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller blot "direktivet"). Dette direktiv indeholder en fortegnelse over hvilke energiprodukter, der skal pålægges afgift, hvilke former for anvendelse der gør dem afgiftspligtige, og hvilke minimumsafgiftssatser der gælder for det enkelte produkt. Der er desuden i direktivet fastsat en række obligatoriske undtagelser fra de almindelige beskatningsregler samt en lang række frivillige bestemmelser, som giver medlemsstater mulighed for at anvende afgiftsnedsættelser eller fritagelser til visse politisk betingede formål.

Hertil kommer, at direktivets bilag II og III indeholder yderligere 127 undtagelser, der tillader medlemsstaterne at anvende afgiftsnedsættelser eller -fritagelser for forskellige produkter og formål. Nogle af undtagelserne er allerede udløbet, og yderligere 111 udløber efter Kommissionens opfattelse den 31. december 2006.

Kommissionen har hørt de medlemsstater, der er berørt af undtagelserne og har derefter analyseret samtlige undtagelser. I meddelelsen gennemgår Kommissionen undtagelserne og konkluderer, at direktivets almindelige bestemmelser (dvs. uden bilag II og III) i fornødent omfang tager højde for de fleste forhold, hvor der kan være behov for særbehandling, og at undtagelserne derfor ikke længere er nødvendige. Det anføres dog, at medlemsstaterne er frit stillet til på eget ansvar og på baggrund af meddelelsen at overveje, om de vil anmode om forlængelse af en given undtagelse ved at gøre brug af de muligheder, der ligger i det nye retsgrundlag (artikel 19).

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

7. Gældende dansk ret og meddelelsens konsekvenser herfor

Der er tre undtagelser, som Danmark ønsker at bevare.

1. Anvendelse af differentierede afgiftssatser for henholdsvis benzin leveret fra tankstationer udstyret med genindvindingsystem for benzindampe og benzin leveret fra andre tankstationer, såfremt de differentierede satser er i overensstemmelse med kravene i direktivet, især minimumssatserne for punktafgifter på mineralolier.
2. Afgiftsfritagelse for motorbrændstoffer til køretøjer, der anvendes til lokal offentlig passagerbefordring.
3. Afgiftsfritagelse for brændstoffer til luftfart, der ikke er omfattet af artikel 14, stk. 1, litra b), i direktivet.

Ad. 1.

De danske regler findes i mineralolieafgiftsloven § 1, stk. 1. Bestemmelsen indfører en rabat på 3 ører pr. liter benzin, der udleveres fra tankstationer udstyret med dampretur. Afgiftsdifferentieringen blev indført ved lov nr. 235 af 6. april 1995. Ændringen var et led i regeringens bestræbelser på at begrænse udslippet af flygtige organiske forbindelser til atmosfæren.

En ophævelse af lempelsen på benzin, der udleveres fra tankstationer med dampretur, vil medføre en lovændring, indeholdende en afgiftsforhøjelse for den omhandlede benzin.

Ad. 2.

De danske regler findes i mineralolieafgiftslovens § 9, stk. 7, (lovbekendtgørelse nr. 297 af 3. april 2006). Det følger heraf, at der ydes fuld afgiftsgodtgørelse ved anvendelse af svovlfri og -fattig dieselolie samt LPG, der anvendes i personmotor-køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel eller efter Rådets forordning nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus anvendes til rutekørsel.

Rådet har vedtaget, at Danmark kan opretholde en ordning om afgiftsfritagelse for så vidt angår køretøjer, som anvendes til lokal offentlig transport, jf. Rådets beslutning af 12. marts 2001 om punktafgiftsnedsættelser og -fritagelser for visse mineralolier, når disse anvendes til særlige formål.

Bestemmelserne i lov om international buskørsel er imidlertid i dag inkorporeret i lov om buskørsel, og ifølge praksis indrømmes der generelt afgiftsgodtgørelse for svovlfattig dieselolie og gas, når blot tilladelsen er givet efter lov om buskørsel. Der er derfor også givet godtgørelse til den form for international buskørsel, som omfattes af lov om buskørsel. Ved en lovændring i 2004 blev denne praksis indskrevet i lovtæksten.

Fritagelsen for CO₂-afgift og energifgift af svovlfattig dieselolie, gas og elektricitet til international rutekørsel skal imidlertid ske efter tilladelse fra Rådet vedtaget med enstemmighed efter energibeskatningsdirektivets artikel 19. Efter-som der ikke foreligger en tilladelse fra Rådet, er lovændringen endnu ikke trådt i kraft.

En ophævelse af fritagelsen på motorbrændstoffer til lokal buskørsel vil medføre en lovændring, indeholdende en afgiftsforhøjelse for det omhandlede brændstof.

Ad. 3.

Efter mineralolieafgiftsloven § 9, stk. 1, nr. 2, sker der afgiftsfritagelse, når en oplagshaver leverer varer til brug i luftfartøjer. Der er således ingen sondring mellem erhvervmæssig eller ikke-erhvervmæssig flyvning. Begrundelsen for fritagelsen er, at de administrative omkostninger ved at differentiere mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig flyvning ikke står i rimeligt forhold til afgiftsprovenuet.

Af direktivets artikel 14, stk. 1, litra b), fremgår det, at der skal ske fritagelse for beskatning af bl.a. energiprodukter, der leveres til anvendelse som flybrændstof, medmindre der er tale om ikke-erhvervmæssig privatflyvning. Artikel 14, stk. 1, litra b), trådte oprindeligt i kraft i 1993 i medfør af artikel 8, stk. 1, litra b), i mineraloliedirektivet. Ikke-erhvervmæssig privatflyvning var således ikke omfattet af den obligatoriske fritagelse, der gjaldt for kommerciel luftfart, eller af fakultative beskatningsmæssige fordele i medfør af direktiverne. I alt ti medlemsstater fik tilladelse til at afvige fra disse regler med henvisning til særlige politiske hensyn.

En ophævelse af fritagelsen på brændstof til private fly vil medføre en lovændring, indeholdende en afgiftsforhøjelse for det pågældende brændstof.

8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, miljøet eller beskyttelsesniveauet

Ad. nr. 1 under punkt 7 ovenfor:

I 2005 var provenuet ved salg af benzin fra tankstationer med dampretur ca. 9,2 mia. kr., og der blev solgt ca. 2,4 mia. liter benzin. Af den samlede mængde solgt benzin udgør mængden af benzin udleveret fra tankstationer med dampretur ca. 96 pct.

Hvis lempelsen på 3 øre fjernes, vil der alt andet lige blive tale om en provenuevinst på ca. 72 mio. kr., forudsat at efterspørgslen efter benzin fra tankstationer med dampretur er upåvirket af, at afgiftslempelsen fjernes.

Ad. nr. 2 under punkt 7 ovenfor:

Hvis fritagelsen for anvendelse af svovlfri og -fattig dieselolie samt LPG ikke videreføres, vil det medføre en provenuevinst, som dog i vidt omfang vil blive tilbageført til rutebilerne som kompensation for at modvirke prisstigninger som følge af afgiftsstigningerne.

By- og turistbusser står årligt for et kørselsomfang på ca. 625 mio. km. Antages et dieselforbrug på ca. 5 km pr. liter, forbruges der ca. 105 mio. liter. Dette ville ved fuld afgiftspålægning generere et merprovenu på godt 300 mio. kr.

Det er usikkert, hvor stor en del heraf, der udgøres af lokal, offentlig bustrafik. Skønnet repræsenterer dermed en overgrænse for den mulige provenugevinst ved ikke at videreføre ordningen.

Ad. nr. 3 under punkt 7 ovenfor:

Det er vanskeligt at vurdere den præcise provenugevinst ved ikke at opretholde fritagelsen for ikke-erhvervsmæssig privatflyvning. Dette skyldes, at der ikke foretages opgørelse af den anvendte flybrændstof for henholdsvis erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig anvendelse, da den hidtidige praksis netop ikke har foretaget opdelingen pga. høje administrative omkostninger ved en sådan opdeling.

Dog vides dog, at der årligt anvendes ca. 120.000 GJ flybenzin mv. til flyvninger. Tallet dækker over både erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig flyvning. Et overkantsskøn for provenugevinsten ved ikke at opretholde fritagelsen vil være ca. 10 mio. kr.

9. Høring

Meddelelsen har ikke været sendt i høring.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er ikke enig med Kommissionen i, at undtagelserne udløber den 31. december 2006. Danmark mener, at artikel 18 skal fortolkes således, at undtagelserne ikke udløber, medmindre Kommissionen stiller forslag. Danmark påpegede på et arbejdsgruppemøde den 6. juli 2006, at såfremt undtagelserne skal søges opretholdt ved ansøgninger i medfør af direktivets artikel 19, er der ikke meget tid til behandlingen af disse sager.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det er opfattelsen, at der er bred enighed blandt medlemslandene om den holdning, som Danmark giver udtryk for.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.