



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-238-0016

Dato: 20. december 2007

Til

Folketinget - Trafikudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 34 af 29. november
2007.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål: Ministrene bedes oplyse for udvalget, hvilke muligheder Danmark har for at få overgangsordninger for fjernbuskørsel i henhold til energibeskatningsdirektivets § 18, således som det er lykkedes for 11 andre medlemslande at få. Ministrene bedes samtidig oplyse, om Danmark har forsøgt at opnå sådanne overgangsordninger og hvilke og hvis ikke bedes forklaret, hvorfor Danmark ikke har forsøgt dette.

Svar: Det er aftalt med trafikministeren, at jeg besvarer dette spørgsmål:

Artikel 18 i energibeskatningsdirektivet – vurdering

Energibeskatningsdirektivets artikel 18 indeholder en række overgangsordninger for 11 medlemslande. Det drejede sig om medlemsstater, som skulle foretage de største tilpasninger for at nå op på minimumsafgifterne, specielt for så vidt angik diesellole til godstransport. Danmark var ikke omfattet af denne gruppe af medlemsstater. Danmark havde derimod sammen med andre medlemsstater en række afgiftslempelser bl.a. vedrørende køretøjer til lokal offentlig passagerbefordring. Disse lempelser blev videreført i bilag II, jf. artikel 18, stk. 1. Inden disse undtagelser udløb, skulle Rådet på grundlag af et forslag for Kommissionen tage stilling til, hvilke undtagelser, der var behov for at videreføre og hvilke, der kunne udgå, idet de var omfattet af direktivets almindelige lempelsesbestemmelser.

Det var derfor under forhandlingerne om energibeskatningsdirektivet den almindelige forståelse, at undtagelserne i bilaget ville kunne forlænges, hvis der fortsat var behov for dem. Kommissionen fremlagde imidlertid som bekendt i juli 2006 en meddelelse i medfør af artikel 18, hvoraf det fremgik, at medlemslandenes undtagelser ophørte med udgangen af 2006. Medlemsstaterne kunne dog efter Kommissionens opfattelse anmode om en forlængelse efter proceduren i artikel 19

Da regeringen modtog Kommissionens meddelelse blev følgende muligheder overvejet:

Danmark kunne forholde sig passivt overfor Kommissionens meddelelse og fastholde sin fortolkning af direktivets artikel 18, der stillede spørgsmål til Kommissionens kompetence til at udstede meddelelsen. Dette ville med stor sandsynlighed have ført til et sagsanlæg fra Kommissionen mod Danmark. Den juridiske vurdering var, at Danmarks muligheder for at vinde en retssag var meget tvivlsomme, ligesom man næppe kunne forvente at opnå støtte fra de øvrige medlemslande i en retssag mod Kommissionen.

Danmark kunne anmode om en forlængelse af afgiftsfritagelsen efter direktivets artikel 19, hvilket blev gjort. Kommissionen fandt imidlertid ikke, at der var grundlag for at forlænge undtagelsen, hvorfor Kommissionen ikke ville stille forslag om en forlængelse. Kommissionen afviste i øvrigt også andre lignende anmodninger fra andre medlemsstater.

Endelig blev det overvejet at forfølge sagen politisk ved at bringe den op i ECOFIN- rådet. Den fornødne støtte blandt de øvrige medlemslande til den løsning kunne imidlertid ikke opnås. Regeringen tog herefter kontakt til Kommissionen med henblik på at opnå en rimelig frist, indenfor hvilken undtagelsen kunne afvikles. Kommissionen gav tilsagn om, at man ikke ville indlede en traktatkrænkelssag mod Danmark, hvis regeringen ville bringe ordningen til ophør i begyndelsen af 2008.

På denne baggrund er der efter regeringens opfattelse ikke mulighed for opnå yderligere overgangsordninger vedrørende undtagelsen for dieselaftgift til lokal offentlig passagerbefordring.

Artikel 5 i energibeskatningsdirektivet – vurdering

I tillæg til mulighederne i energibeskatningsdirektivets artikel 18, har Danske Busvognmænd endvidere peget på muligheden af at anvende differentierede afgiftssatser i medfør af direktivets artikel 5. Denne artikel giver mulighed for at anvende differentierede afgiftssatser på motorbrændstoffer ned til minimumsafgiftssatsen ”til anvendelse i forbindelse med ”lokal offentlig passagerbefordring, herunder taxier”.

Det er imidlertid regeringens vurdering, at fjernbustrafikken formentlig ikke er omfattet af direktivets artikel 5, idet fjernbustrafikken næppe efter artiklens ordlyd kan anses for at være ”lokal”.

Hertil kommer, at afgiftsdifferentieringer i henhold til energibeskatningsdirektivet, der kan udgøre statsstøtte, skal anmeldes til Kommissionen efter direktivets artikel 26. Kommissionen har oplyst, at en afgiftsdifferentiering til fordel for fjernbustrafik indebærer statsstøtte, som ikke vil kunne godkendes.

For så vidt angår den spanske overgangsordning i artikel 18, stk. 3 bemærkes, at der er tale om, at Spanien i en overgang kan anvende en reduceret sats under minimumsafgiften (de spanske satser lå under minimumsafgifterne forud for direktivets vedtagelse) for brændstof til erhvervsmæssigt forbrug. Dette omfatter både godstransport og passagerbefordring og ikke en selektiv gruppe omfattende kommercielle rutebusser.