

II

(Forberedende retsakter)

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv om supplerings og ændring af forslaget til Rådets direktiv om fastsættelse af visse punktafgifter og målsatser for punktafgifter for mineralolier⁽¹⁾

(91/C 159/01)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 11. marts 1991 under henvisning til EØF-Traktatens artikel 198 at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for Økonomiske, Finansielle og Monetære Spørgsmål, som udpegede Jens Peter Petersen til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 12. april 1991.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 286. plenarforsamling den 24. april 1991 enstemmigt følgende udtalelse.

1. Indledning

I december 1989 fremlagde Kommissionen et forslag til punktafgiftssatser for mineralolier, som skulle finde anvendelse fra og med den 1. januar 1993⁽²⁾. Heri blev der foreslået minimumssatser for samtlige mineralolieprodukter. For hvert af produkterne dieselolie, fyringsgasolie og tung brændselsolie blev der foreslået et satsinterval, dvs. et bånd med en minimums- og en maksimumssats. Endvidere bebudedes et forslag med regler for målsatser, dvs. retningsgivende værdier, som medlemsstaternes nationale afgiftssatser skal bevæge sig hen imod på længere sigt. I direktivforslagene om satserne for de øvrige punktafgiftsbelagte produkter opereres der allerede med sådanne målsatser.

2. Kommissionens forslag

2.1. Som supplement til sit forslag af december 1989 fremlægger Kommissionen nu forslag til målsatser for benzin (blyholdig og blyfri) samt for petroleum anvendt som motorbrændstof.

De foreslåede målsatser er:

blyholdig benzin: 495 ECU pr. 1 000 liter;

blyfri benzin: 445 ECU pr. 1 000 liter;

petroleum anvendt som motorbrændstof⁽³⁾: 495 ECU pr. 1 000 liter.

2.2. For diesel til landevejstransport foreslås satsmargenen udvidet og forhøjet pr. 1. januar 1993. Som begrundelse herfor henviser Kommissionen til 1989-forslaget, hvorefter der hvert andet år skulle foretages eventuelle satsjusteringer for at tage hensyn til udviklingen i EF's politik på specielt miljø- og transportområdet.

Som satsmargen for diesel foreslås 245-270 ECU pr. 1 000 liter.

2.3. Såvel målsatserne som den forhøjede satsmargen for diesel indbefatter ifølge Kommissionen et CO₂-tillæg på 45 ECU pr. 1 000 liter.

2.4. Når Kommissionen har undladt at fastsætte målsatser for de øvrige mineralolieprodukter, hænger det sammen med, at deres bidrag til mineralolieafgiftsprovenuet er beskedent (kun ca. 10%).

⁽¹⁾ EFT nr. C 66 af 14. 3. 1991, s. 14.

⁽²⁾ KOM(89) 527 endelig udg.

⁽³⁾ Undtaget herfra er petroleum anvendt som brændstof inden for kommerciel luftfart.

3. Bemærkninger

3.1. Man kan i det store og hele godkende foreliggende direktivforslag. Især kan det bifaldes, at der er taget hensyn til miljøkrav.

3.2. Fastsættelsen af målsatser er et nødvendigt skridt i retning af større konvergens i afgiftssatserne for mineralolier. Umiddelbart forekommer målsat sniveauerne rimelige og gennemtænkte. ØSU skal imidlertid henlede opmærksomheden på de drastiske forskydninger i afgiftsbyrden, dette vil afstedkomme først og fremmest i Grækenland og Luxembourg. I Grækenlands tilfælde vil det være nødvendigt af afbøde effekten heraf ved at indføre en særordning; dette vil ikke give anledning til konkurrenceforvridninger, da Grækenland jo ikke grænser op til nogen af de øvrige medlemsstater.

3.3. Det fortjener anerkendelse, at der i forslaget er taget højde for CO₂-problematikken. Erfaringsmæssigt har afgifter som styringsværktøj dog kun en forbigående og kortsigtet effekt; det er da også som oftest provenumæssige hensyn, der står i forgrunden. Under alle omstændigheder vil det tilstræbte miljøpolitiske holdningsskift hos forbrugerne udeblive i de medlemsstater, hvis afgiftssatser i øjeblikket ligger over Kommissionens foreslåede målværdier eller satsmargener, og som derfor skal sænke deres satser (det gælder Irland, Italien og Portugal). På den anden side rummer forslaget et signal, i og med at det markerer sig miljøpolitisk.

3.4. Fastholdelsen af satsdifferencen mellem blyfri og blyholdig benzin bifaldes. Den blyfri benzins markedsandel er allerede steget markant i nogle medlemsstater bl.a. som følge af det incitament, der ligger i afgiftsforskellen.

3.5. Udvidelsen af satsmargenen for diesel må forventes at lette tilpasningsprocessen. Den bredere margen øger dog samtidig faren for konkurrenceforvridninger. Selv små forskelle i dieselaftgiftssatserne rummer tilskyndelse til afgiftsunddragelser.

3.6. Forhøjelsen af satsmargenniveauet for diesel vil i visse medlemsstater — frem for alt Benelux-landene og Grækenland — senest fra den 1. januar 1993 at regne, medføre en kraftig afgiftsstigning og dermed en følelig fordyrelse af diesel. Specielt landevejsgodstransporten vil blive ramt. Derved vil transport- og fragtomkostningerne stige. Det vil i visse medlemsstater kunne afføde en substitutionseffekt i form af omlægning til andre transportmidler.

3.7. Som allerede anført af ØSU i udtalelse ØSU 833/90 af 5. juli 1990, punkt 3.1, kan spørgsmålet om motorbrændstofafgifter ikke behandles isoleret. Også vejafgifter og andre afgifter, der hviler på besiddelsen eller brugen af et motorkøretøj, samt vejskatter må drages ind, således at der kan ske en helhedsharmonisering på dette område. Kommissionen har allerede fremlagt et direktivforslag i denne retning ⁽¹⁾.

3.8. ØSU sætter et spørgsmålstejn ved Kommissionens udtalelse om, at dieselaftgiften endvidere bør sættes op for at øge bidraget til dækning af infrastrukturomkostningerne. I det mindste i et par medlemsstater overstiger provenuet fra olieafgifterne langt de finansieringsmidler, der kræves til anlæggelse og vedligeholdelse af vejnettet. Bortset herfra har man, i mangel af en øremærkning, ingen sikkerhed for, at det pågældende afgiftsprovenu rent faktisk går til infrastrukturfinansiering.

4. Afsluttende bemærkning

ØSU ville hilse det velkommen, dersom EF-Kommissionen også på andre områder — f.eks. i forbindelse med vej- eller vægtafgiftsmæssige incitamenter for dieseldrøjet med renere udstødningssgas og fremme af F&U — lagde en konsekvent politik, som sikrer, at en fremskyndet udvikling af miljøvenlig teknologi ikke hæmmes af restriktiv harmonisering.

⁽¹⁾ KOM(90) 540 endelig udg.

Bryssel, den 24. april 1991.

François STAEDELIN

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg