



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 30.11.2006
KOM(2006) 741 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET

enligt artikel 19.1 i rådets direktiv 2003/96/EG (lokal kollektivtrafik, försvaret, den offentliga förvaltningen och ambulanstransporter)

1. INLEDNING

Enligt artikel 19.1 i rådets direktiv 2003/96/EG¹ om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (nedan kallat ”energiskattedirektivet” eller ”direktivet”), får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen, utöver de bestämmelser som anges i direktivet, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, ge varje medlemsstat (som begär det) tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Kommissionen skall pröva en sådan begäran. Efteråt skall den antingen lägga fram ett förslag för rådet eller informera rådet om skälen till att den inte har föreslagit beviljandet av någon sådan åtgärd.

Inom ramen för en bredare översyn av undantag enligt energiskattedirektivet som löper ut i slutet av 2006 har Belgien, Frankrike, Grekland och Italien begärt undantag från och med 2007 från bestämmelserna i energiskattedirektivet. Dessa medlemsstater avser att tillämpa partiell eller total skattebefrielse för bränsle i samband med vissa typer av användning som anges i energiskattedirektivets artikel 5 tredje strecksatsen. De avsedda åtgärderna uppfyller inte det villkor i artikel 5, enligt vilket de ”minimiskattenivåer som föreskrivs” i energiskattedirektivet måste iakttas. De åtgärder som begärts registrerades hos generaldirektoratet för skatter och tullar².

Syftet med detta meddelande är att informera rådet om skälen till att kommissionen inte har föreslagit beviljandet av någon sådan åtgärd.

2. SAMMANFATTNING AV ANSÖKNINGARNA

2.1. Belgiens ansökan

Belgien vill tillämpa en partiell skattebefrielse på dieselbrännolja (med en svavelhalt på högst 50 mg/kg) som används som bränsle i fordon för lokal kollektivtrafik. Syftet med åtgärden är att främja utvecklingen av den lokala kollektivtrafiken och, mer övergripande, att främja miljöskyddet. Skattenedsättningen är exakt 49,5787 EUR per 1 000 liter dieselbrännolja (vilket gör att skattesatsen hamnar under den minimiskattenivå som anges i direktivet).

Begäran innehåller inget slutdatum för undantaget.

2.2. Frankrikes ansökan

Frankrike vill tillämpa en skattebefrielse på bensin och dieselbrännolja som används i taxibilar, upp till högst 5 000 liter per fordon och år. Dessutom vill Frankrike tillämpa en skattebefrielse på gasol (LPG) och flytande naturgas (LNG) som används i taxibilar, upp till

¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51). Direktivet senast ändrat genom direktiven 2004/74/EG och 2004/75/EG (EUT L 157, 30.4.2004, s. 87 och s. 100).

² Den 13 oktober 2006 (Belgien), den 16 oktober 2006 (Frankrike), den 13 oktober 2006 (Grekland) och den 17 oktober 2006 (Italien).

högst 9 000 liter per fordon och år. Enligt Frankrike är syftet med åtgärden att stödja en aktivitet med anknytning till den lokala kollektivtrafiken.

Frankrike framhåller framför allt att taxirörelserna bidrar till målen i miljöpolitiken och till den territoriella utvecklingen. I landsbygdsområden utan lokal kollektivtrafik kan taxi fungera som en ersättning för den kollektiva transporttjänsten, framför allt för personer utan bil. I vissa kommuner utan någon form av kollektivtrafik kan taxi dessutom till exempel erbjuda skolskjuts. Inom stadsområdena bidrar taxi till att minska det totala antalet personbilar i cirkulation.

Frankrike förklarar också att taxiverksamheten bidrar till hälsovården, eftersom taxi i vissa områden ersätter ambulanser (i vissa landsbygdsområden kan sådana aktiviteter utgöra upp till 80 procent av en viss taxirörelses omsättning).

I begäran anges den 31 december 2012 som slutdatum för undantaget.

2.3. Greklands ansökan

Grekland vill tillämpa befrielse från punktskatter på bränsle som används av landets väpnade styrkor, presidentens tjänstebilar och polisen. Åtgärden är knuten till målet för landets försvar och säkerhet.

Begäran innehåller inget slutdatum för undantaget.

2.4. Italiens ansökan

Italien vill för det första beviljas befrielse från punktskatter för landets väpnade styrkor. Syftet med åtgärden är att bidra till att uppnå de nationella målen och gemenskapsmålen inom allmän säkerhet och ordning, inklusive gränskontroll och kamp mot terrorism och olaglig handel.

För det andra vill Italien tillämpa en nedsättning av skatten motsvarande 40 procent av den nationella skattesatsen på bensin, diesel, LPG och naturgas som används som bränsle i taxi med tillstånd att bedriva verksamhet under övervakning av lokala myndigheter. Skattestimulansen beviljas per dag och fordon och beloppet minskar i takt med antalet invånare i en viss kommun. Italien motiverar åtgärden med public service-skäl. Taxi ersätter kollektivtrafiken i områden dit det är svårt för kollektivtrafiken att nå (historiska centra, avlägsna områden) och bidrar dessutom till att minska trafiktrycket i städerna eftersom taxitjänsten minskar behovet av egna fordon.

Italien hävdar att en anpassning av systemet till de villkor som anges i artikel 5 skulle leda till prisökningar och kräva justeringar av de taxipriser som tillämpas efter avtal med kommunerna.

För det tredje vill Italien tillämpa en nedsättning av skattesatsen motsvarande 40 procent av den nationella skattesatsen på bensin, diesel, LPG och naturgas som används i fordon som tillhör ambulanstjänster som drivs av ideella organisationer. Åtgärden motiveras av sociala skäl och folkhälsoskäl.

Italien hävdar att en anpassning av systemet till de villkor som anges i artikel 5 skulle leda till ökade kostnader för de ideella organisationerna.

I samtliga fall anges den 31 december 2012 som slutdatum för undantaget.

3. BAKGRUND TILL ANSÖKNINGARNA

Enligt tredje strecksatsen i artikel 5 i energiskattedirektivet får medlemsstaterna tillämpa differentierade skattesatser i följande fall: lokal kollektivtrafik (inklusive taxibilar), avfallshantering, försvaret och den offentliga förvaltningen, personer med funktionshinder och ambulanstransporter. Huvudvillkoret som är knutet till detta alternativ är att minimiskattenivåerna som föreskrivs i direktivet måste iakttas.

Denna frivilliga bestämmelse infördes i energiskattedirektivet på grundval av de erfarenheter som gjordes under 1990-talet med de många undantag som beviljades av rådet enligt artikel 8.4 i rådets direktiv 92/81/EEG³. Syftet var att ge medlemsstaterna flexibilitet inom vissa områden, samtidigt som man garanterade att full hänsyn togs till skälen som låg till grund för fastställandet av minimiskattenivåer i direktivet. Avsikten framgår tydligast när det gäller kollektivtrafik. I sin rapport som offentliggjordes 1996 om de undantag som beviljades enligt artikel 8.4 i direktiv 92/81/EEG⁴, drog kommissionen slutsatsen att undantagen skall gälla till dess en allmän regel införs som ett led i en gemensam rättslig ram inom gemenskapen för beskattning av energiprodukter och åtminstone till den 31 december 1998.⁵

Denna strategi framgår också av förslaget från 1997⁶ som ledde till antagandet av energiskattedirektivet 2003. Förslaget syftade till att ge medlemsstaterna en viss grad av flexibilitet när det gäller att eftersträva nationella politiska mål, samtidigt som man garanterar att gemenskapens intressen skyddas. Kravet att iaktta minimiskattenivåerna återspeglar, förutom behovet att bevara den inre marknaden, behovet att bevara åtgärder som stimulerar till energieffektivitet och skydd av miljön, ett behov som också gäller kollektiva transporter. Under rådets förhandlingar om energiskattedirektivet förtydligades bestämmelsernas räckvidd ytterligare, men den underliggande principen och därmed kravet på att iaktta minimiskattenivåerna bibehölls.

I sitt meddelande från juni 2006 *Översikt över de undantag i bilagorna II och III till rådets direktiv 2003/96/EG som upphör att gälla vid utgången av 2006* (nedan kallat ”meddelandet från 2006”)⁷ gav kommissionen en översikt över den mycket omfattande flexibilitet som ingick i energiskattedirektivet och bekräftade att undantagen för bränsle som används i ovanstående fall inte längre behövs, eftersom en bestämmelse som direkt avser detta ingår i direktivets artikel 5 tredje strecksatsen.

³ Rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT L 316, 31.10.1992). Direktivet upphävdes tillsammans med rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor per den 31 december 2003 genom rådets direktiv 2003/96/EG.

⁴ KOM(96) 549 av den 14 november 1996.

⁵ Avsnitt 5.5 i rapporten.

⁶ KOM(97) 30 av den 12 mars 1997. Se framför allt förslaget till artikel 5.

⁷ KOM(2006) 342 av den 30 juni 2006 ”Översikt över de undantag i bilagorna II och III till Rådets direktiv 2003/96/EG som upphör att gälla vid utgången av 2006”.

4. KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Nedan följer kommissionens bedömning av ländernas begäran i den utsträckning som åtgärderna som de ansökande länderna tänker vidta inte omfattas av artikel 15.1 i i energiskattedirektivet (se även synpunkterna i slutet av detta meddelande).

Kommissionen anser att de flesta av de argument som lagts fram av medlemsstaterna för att motivera behovet av de begärda tillstånden är exakt desamma som ledde till införandet av artikel 5 tredje strecksatsen i energiskattedirektivet.

Det bör påpekas att formuleringen i artikel 5 tredje strecksatsen omfattar vissa användningsområden för vilka rådet tidigare har beviljat undantag. De underliggande motiven återspeglas därmed fullt ut i den bestämmelsen. Samtidigt uttrycks i artikel 5 behovet av att förena de motiven med de motiv som ligger bakom minimiskattenivåerna, dvs. att skapa förutsättningar att konkurrera på lika villkor på den inre marknaden och uppmuntra till ökad energieffektivitet och ökat miljöskydd. Dessa aspekter är en del av gemenskapens intressen och politiska mål som nämns uttryckligen i artikel 19.3 tredje strecksatsen.

Dessutom måste det påpekas att fullständig skattebefrielse kan beviljas vissa alternativa bränslen (gasol och naturgas) när de används som drivmedel enligt artikel 15.1 i. I de fallen har gemenskapens lagstiftare därför ansett det vara motiverat att inte bevara en stimulansåtgärd för energieffektivitet.

Sammanfattningsvis har rådet med enhällighet enligt förfarandet i artikel 93 i EG-fördraget redan haft en möjlighet att fastställa en balans mellan politiska hänsynstaganden som skulle kunna verka till förmån för en mer gynnsam skattebehandling för bränsle som används inom de aktuella områdena. De villkor som fastställts i dessa syften i direktivet återspeglar de intressen som anges i direktivets artikel 19.1 tredje strecksatsen och omfattar en väl fungerande inre marknad, behovet av att garantera rättvis konkurrens samt gemenskapens hälso-, miljö-, energi- och transportpolitik.

De ansökningar som ingetts måste därför bedömas mot bakgrund av dessa synpunkter.

4.1. Lokal kollektivtrafik (inklusive taxi)

Som redan framgår av meddelandet från 2006 innehåller energiskattedirektivet ett omfattande ramverk för att främja kollektivtrafik.

När det gäller lokal kollektivtrafik för personbefordran, inklusive taxi, framhålls det i energiskattedirektivets artikel 5 tredje strecksatsen att dessa transportmedel är att föredra framför privatfordon. I det sammanhanget kan inte taxi specialbehandlas, eftersom taxi enligt artikel 5 behandlas på samma sätt som lokal kollektivtrafik och jämföras med andra transportmedel i samma kategori. Följaktligen är de politiska skäl som presenteras av de berörda medlemsstaterna i detta sammanhang inte specifika jämfört med vad som redan beaktas i artikel 5. Resonemanget ovan medför också att de aspekter som anges i artikel 19.1 tredje strecksatsen, dvs. gemenskapens miljö-, energi- och transportpolitik, skulle innebära att de begärda tillstånden inte kan beviljas. När det gäller frågan om rättvis konkurrens måste det påpekas att en skattebefrielse för det bränsle som används av taxi åtminstone i vissa fall skulle kunna snedvrider konkurrensen mellan dessa och andra kollektiva transportmedel.

I den mån som de berörda medlemsstaterna beskriver vissa atypiska funktioner som utförs av taxi i vissa lokala situationer, så stärker inte heller detta argumentationen för att bevilja de begärda tillstånden. För det första haltar jämförelsen mellan, å ena sidan, de specifika situationer som avses och de politiska hänsyn som beskrivs, och, å den andra, den beräknade skatteförmånens generella karaktär. Dessutom skulle de aktuella situationerna mer generellt kunna hanteras bättre med instrument som är förenliga med gemenskapsrätten och som återspeglar de specifika tjänster som erbjuds av operatörerna i fråga, till skillnad från befrielse från skatter som uppkommer enbart som en följd av konsumtion. Under dessa förhållanden motiverar ovannämnda överväganden inte en avvikelse från behovet att iaktta minimiskattenivåerna för att garantera att målen i gemenskapens miljö- och energipolitik beaktas.

4.2. Försvar och offentlig förvaltning

Det framgår av artikel 5 i energiskattedirektivet att även om nationella politiska hänsyn som gäller försvaret och den offentliga förvaltningen kan beaktas, så skall hänsyn till energieffektivitet och miljöskydd styra offentlig verksamhet på samma miniminivåer som privata verksamheter. Därför gäller argumenten som avser lokal kollektivtrafik (i allmänhet) i lika hög grad i detta sammanhang.

4.3. Ambulanstransporter

Tidigare har två medlemsstater beviljats befrielse från punktbeskattning av bränsle som används i ambulanser. Detta, liksom undantaget som avsåg funktionshindrade, baserades på sociala skäl och hälsopolitiska skäl. För närvarande ingår ambulanstransporter av samma skäl uttryckligen i direktivets artikel 5 tredje strecksatsen tillsammans med användning av funktionshindrade personer. Av de skäl som redan framförts kräver denna bestämmelse att minimiskattenivåerna iakttas. Alla behov som inte kompenseras genom en sänkning av skatten ner till minimiskattenivån skulle kunna täckas genom lämpliga instrument för direktstöd som överensstämmer med gemenskapsrättens bestämmelser.

De synpunkter som beskrivs ovan när det gäller artikel 19.1 tredje strecksatsen och gemenskapens miljö-, energi- och transportpolitik gäller även här.

5. SLUTSATS

Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att ingen av ansökningarna innehåller specifika politiska hänsyn som skulle skilja sig från dem som ledde till att artikel 5 tredje strecksatsen inkluderades i energiskattedirektivet. Denna bestämmelse visar dessutom att gemenskapens miljö-, energi- och transportpolitik, vilket framgår av artikel 19.1 tredje strecksatsen, innebär att den typ av tillstånd som de fyra medlemsstaterna ansökt om och som detta meddelande avser inte kan beviljas.

Medlemsstaterna i fråga har haft tillräckligt med tid på sig för att anpassa sig efter den balans som fastställts av gemenskapens lagstiftare. För mycket specifika sociala och/eller lokala

behov förefaller andra instrument än punktskatter (och som inte strider mot minimikraven i energiskattedirektivet) vara en betydligt lämpligare åtgärd⁸.

Kommissionen anser därför att de villkor som anges i artikel 19 inte har uppfyllts. Följaktligen **föreslår kommissionen inte ett beviljande av de åtgärder som föreslås** av de fyra medlemsstaterna.

I den utsträckning som de aktuella ansökningarna avser användning av alternativa bränslen som gynnas särskilt enligt artikel 15.1 i bör det påpekas att befrielse eller nedsättning kan beviljas av medlemsstaten enligt denna bestämmelse utan något ingripande från kommissionen och rådet. Följaktligen, och enligt utformningen av och andan i artikel 19, ligger sådana befrielser eller nedsättningar inte inom denna bestämmelses tillämpningsområde. Följaktligen omfattas de inte heller av slutsatserna som anges ovan.

⁸ Förutom att detta inte får äventyra andra gemenskapsregler, framför allt fördragets regler om statligt stöd.