

js@skat.dk

Lyren1  
DK-6330 Padborg  
Telefon: +45 74 67 12 33  
Telefax: +45 74 67 43 17  
Internet: www.itd.dk  
e-mail: itd@itd.dk  
Giro 110-1978

Deres ref.: 2009-241-0021.

Vor ref.: Lone Niebuhr Dok. nr.: D-260511-10753

Dato:01-06-2011

## **Høringsvar vedr. 2009-241-0021 ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet**

ITD har som brancheforening for ca. 430 virksomheder, der beskæftiger sig med vejgodstransport, følgende bemærkninger til udkastet:

For de danske vejgodstransportører indebærer forslaget overordnet set 3 vigtige ændringer i forhold til det nuværende direktiv, nemlig:

1. at såvel energiindholdet som CO<sub>2</sub>-udledninger afgiftsbelægges
2. en forøgelse af de såkaldte minimumssatser, samt
3. en klar fortolkning af begrebet "standardtanke"

Ad 1: I Danmark har vi afgiftsbelagt CO<sub>2</sub>-emissioner, og vi har en statsafgift på dieselolie, hvorfor en omlægning ikke har den store betydning for vejgodserhvervet. ITD finder derfor en sådan omlægning i direktivet naturligt. Vi opfordrer dog til, at provenuet fra CO<sub>2</sub>-afgiften målrettes forskning og udvikling indenfor alternative drivmidler.

Ad 2: ITD er altid imødekommende for tiltag, som har til hensigt at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet. Men uigennemtænkte afgiftsforhøjelser er ikke vejen til at opnå dette mål.

Langt hovedparten af dieselolie anvendes til godstransport. Dieselafgiften fordyrer godstransporten og mobiliteten for erhvervslivet – og i sidste ende forbrugerne. Dermed opstår der en særlig belastning af de erhverv, der skal sende store mængder gods langt, eller som konkurrerer på marginalerne på de internationale markeder. Umiddelbart er det i første omgang vognmændene, der bliver belastet af højere dieselafgifter. Vognmænd, der transporterer gods mellem forskellige lande, har mulighed for at tanke i lande med lavere afgift, hvorved der kan opstå dieselturisme.

Det er derfor vigtigt at fremme en afgiftsharmonisering af afgifterne for den europæiske vejgodstransport. Det er ikke rimeligt, at dieselafgift indeholder et konkurrenceparameter landene imellem. ITD er derfor betænkelig ved den meget lange overgangsperiode for en lang række lande: Bulgarien, Tjekkiet, Estland, Letland, Litauen, Ungarn, Polen, Rumænien og Slovakiet. Dette betyder, at disse lande frem til 1. januar 2021 vil have en meget lavere afgiftsbeskatning end de øvrige EU-lande med dermed gunstigere konkurrencevilkår for vejtransportudøvere.

For at fremme ens konkurrencevilkår foreslår ITD et smalt afgiftsbånd, således at der ikke alene sættes en minimumsafgift men også en maksimumsafgift. Derved skal EU-landene holde deres afgift inden for dette bånd.

Der er kun ganske få lande i EU, som benytter sig af muligheden for en lavere afgiftssats for erhvervsmæssig end for ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie som motorbrændstof. En afskaffelse af denne mulighed ligger derfor nær for. Mod en afskaffelse af muligheden taler rand-



staternes øgede udgifter, når disse landes varer skal transporteres over lange afstande, hvorved konkurrencen forvrænges som følge af højere afgifter på dieselolie.

ITD har ikke umiddelbart nogen ønske om en særskilt afgiftssats for erhvervsmæssig brug af dieselolie, men er fortaler for en lavere afgiftssats generelt. Det er et væsentligt parameter for varernes fri bevægelighed i EU, at transportomkostningerne kan holdes på et rimeligt niveau. Og da der pt. ikke er noget alternativ til diesel for vejgodstransportørne, er en lav dieselafgiften vital for dansk eksport.

Forslaget fra Kommissionen indeholder ikke direkte et incitament til at generere yderligere indtægter i det enkelte medlemsland. Samtidig opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at bruge eventuelle merindtægter i overensstemmelse med deres specifikke budgetsituation, herunder til at opfylde finanspolitiske konsolideringsbehov. Dette er ikke er ikke i randstater, som Danmarks, interesse, da vores eksporterhverv har en lang transportvej, og dermed er med til at finansierer de store transitlandes budgetter via afgiftsindtægter.

ITD mener derfor, at det er i dansk interesse, at holde dieselafgifterne i EU så lave som muligt. Samtidig er ITD af den mening, at man ikke løser de enkelte medlemslands økonomiske problemer ved at pålægge et enkelt stående erhverv - vejgodserhvervet – særskatter. Derfor bør en eventuel merindtægt i form af afgifter pålagt vejgodserhvervet returneres til erhvervet i form af bedre infrastruktur, rasteplasser mv.

ITD er derfor imod en forhøjelse af minimumssatserne for dieselolie. Det vil betyde en væsentlig forringelse af de danske vognmænds konkurrencevilkår i EU, ligesom det generelt vil få betydning for det danske erhvervslivs eksportevne og varernes fri bevægelighed over længere afstande. Dette gælder så længe, der ikke findes et reelt alternativ til lastbilen som transportmiddel og diesel som drivkraftstof for lastbiler.

Ad 3: ITD finder det glædeligt at Kommissionen har taget de danske og europæiske organisationers henvendelse omkring problemstillingen vedr. fortolkningen af begrebet "standard tanke" til efterretning. Den nye ordlyd i artikel 24 stk. 2 åbner mulighed for en mere u-bureaukratisk håndtering af problematikken end det i dag er tilfældet i fx Tyskland. Da teksten henviser til at tankens godkendelse og størrelse skal fremgå af køretøjets registreringsattest, alternativt et separat dokument fra køretøjets tekniske godkendelse, skal ITD opfordre til at Skatteministeriet undersøger muligheden for at tankstørrelsen kommer til fremgå af lastbilens registreringsattest.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Lone Niebuhr'.

Lone Niebuhr  
Analytiker