

Bruxelles, den 3. december 2024
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2021/0213(CNS)

16174/1/24
REV 1

FISC 246
ECOFIN 1382
ENER 576
ENV 1150
CLIMA 420

NOTE

fra:	formandskabet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Revision af energibeskatningsdirektivet – Orienterende debat

Som rettesnor for den orienterende debat, der finder sted på samlingen i Rådet (økonomi og finans) den 10. december 2024, har formandskabet udarbejdet en note med ét spørgsmål, jf. bilaget nedenfor.

De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at notere sig formandskabets note og spørgsmålet og fremsende dem til Rådet med henblik på ovennævnte orienterende debat.

Rådet (økonomi og finans) opfordres til at afholde en orienterende debat på grundlag af det spørgsmål, som formandskabet har udarbejdet.

Revision af energibeskatningsdirektivet**Note fra formandskabet****I. INDLEDNING**

1. Den 14. juli 2021 forelagde Kommissionen et forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning) ("EBD-forslaget").
2. EBD-forslaget er en integreret del af Fit for 55-pakken og bidrager derfor til at gennemføre de ambitiøse EU-mål om at reducere emissionerne med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne og opnå klimaneutralitet senest i 2050. Pakken består af en række indbyrdes forbundne forslag, der alle sigter mod at nå det samme mål: at sikre en retfærdig, konkurrencedygtig og grøn omstilling inden 2030 og i tiden efter.

II. STATUS

3. Den tekniske analyse af EBD-forslaget blev iværksat i Fiskalgruppen (indirekte beskatning – punktafgifter/energibeskatning) i september 2021. Fiskalgruppen (på højt plan) drøftede sagen ved flere lejligheder.
4. Den 17. juni 2022 noterede Rådet (økonomi og finans) sig formandskabets situationsrapport om EBD-forslaget. Den 6. december 2022 havde Rådet (økonomi og finans) en orienterende debat om EBD-forslaget og gav politisk vejledning om det videre forløb. Generelt støttede ministrene formandskabets mere fleksible tilgang og anmodede om, at der bliver fundet løsninger på de udestående spørgsmål. Under hensyntagen til den politiske vejledning er den tekniske analyse fortsat.

5. På grundlag af de fremskridt, som de tidligere formandskaber havde gjort, fortsatte det ungarske formandskab arbejdet med revisionen af EBD. Sagen blev gennemgået på møderne i Fiskalgruppen den 12. juli, 16. september, 23. oktober og 14. november 2024 samt på møderne i Gruppen på Højt Plan den 26. september og 27. november 2024.

III. ARBEJDET OM FORSKELLIGE SPØRGSMÅL

6. Det ungarske formandskab foretog større tilpasninger i omregningstabellen for nedre brændværdier (bilag II) for at gøre tabellen så fuldstændig som muligt. Desuden blev visse produktkategorier tilføjet med det formål at bidrage til at sikre en gnidningsløs gennemførelse af direktivet. De tilfælde, hvor det er nødvendigt at afvige fra de angivne omregningsfaktorer, blev også behandlet, f.eks. nye produkter eller produkter med regionalt forskellige brændværdier.
7. Der blev skabt mulighed for, at medlemsstater kan indgå bilaterale aftaler for at kunne anvende bestemmelserne om kontrol og bevægelse i direktiv (EU) 2020/262 på transport af smøreolier i pakninger (op til 220 liter).
8. Efter anmodning fra flere delegationer blev bestemmelserne om nødbremsen ændret for at gøre dette værktøj anvendeligt i praksis i tilfælde af en eventuel energikrise.
9. For at tage hensyn til de særlige forhold i medlemsstaterne blev der foretaget justeringer i overgangsperioderne for naturgas, LPG, kraftvarmeproduktion og husholdninger.
10. I indeværende halvår blev spørgsmålene vedrørende komponentbaseret beskatning behandlet, navnlig blev der indsat en henvisning til spørgsmålet om tilbagebetalinger. Desuden blev spørgsmålene om statsstøtte drøftet og omfattede også Kommissionens GD COMP. Endvidere blev KN-koderne ajourført, og mange tekniske spørgsmål og gennemførelsesproblemer blev afklaret.

11. Beskatning af luftfart og skibsfart har været et af de mest kontroversielle spørgsmål under forhandlingerne. Formandskabet har arbejdet hårdt for at bringe delegationernes forskellige synspunkter tættere på hinanden. Da dette spørgsmål spillede en vigtig rolle med hensyn til at blokere for fremskridtene med hele forslaget og for at lette drøftelserne, mente formandskabet, at den mest hensigtsmæssige løsning var at bevare teksten i det gældende EBD om luftfart og skibsfart, med tilføjelse af en revisionsklausul i 2035 og, for så vidt angår luftfart, konceptet med højst 19 sæder. Nogle delegationer påpegede, at ambitionsniveauet er faldet betydeligt for så vidt angår dette spørgsmål. Formandskabet vil dog gerne understrege, at situationen for tilgængelige bæredygtige flybrændstoffer kan være betydeligt anderledes om 10 år som følge af de obligatoriske krav i den allerede vedtagne RefuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-regulering.
12. For at strukturere direktivudkastet og gøre det mere læsevenligt har artiklerne nu også fået overskrifter. Betragtningerne blev justeret yderligere for at sikre overensstemmelse med resten af direktivudkastet.
13. Delegationerne har gentaget deres velkendte holdninger til visse yderligere spørgsmål. Det nuværende formandskab har imidlertid ikke genåbnet drøftelserne om disse spørgsmål, da formandskabet mener, at disse spørgsmål er blevet drøftet indgående under de foregående formandskaber, og teksten synes at afspejle et skrøbeligt kompromis.
14. Nogle delegationer ville f.eks. foretrække fuldstændig fritagelse for landbrug og afgiftslempelse for kommercielle brændstoffer. Samtidig ville flertallet af delegationerne foretrække ikke at indføre disse fritagelser eller lempelser i direktivet. Desuden indeholder den nuværende tekst allerede en hel del fritagelser og lempelser. Selv om det oprindelige mål med revisionen af direktivet var at mindske antallet af afgiftsfritagelser og -lempelser, accepterer delegationerne, at forskellige medlemsstater har forskellige særlige forhold og prioriteter.

15. De fleste delegationer går ind for indeksering, men nogle ville foretrække at drøfte indeksering med en lavere maksimal procentsats eller kan ikke støtte den i sin nuværende form. Det skal bemærkes, at indeksering er et grundlæggende spørgsmål i forbindelse med revisionen, som tjener det formål, at minimumsafgiftssatserne ikke devalueres.
16. Nogle delegationer var endnu ikke helt tilfredse med spørgsmålet om anvendelsesområdet for visse produkter såsom affald, mineralogiske processer og tørv.
17. Drøftelserne i Økofinrådet i december blev forberedt på mødet i Gruppen på Højt Plan den 27. november 2024, hvor langt størstedelen af delegationerne støttede Økofinrådets orienterende debat om energibeskatningssagen. De fleste delegationer var af den opfattelse, at formandskabets seneste kompromis afspejler en fin balance, og at det kan udgøre en forbedring i forhold til det gældende EBD. Flere delegationer fastholdt en mere neutral holdning, og nogle delegationer anførte, at de endnu ikke har en politisk holdning. Nogle delegationer gav udtryk for, at der stadig er spørgsmål, der kræver yderligere drøftelser, f.eks. små anlæg, spørgsmålet om anvendelsesområdet for visse produkter, beskatning af luftfart og skibsfart (herunder fiskeri), afgiftsfritagelse for landbrug og afgiftslempelse for kommercielle brændstoffer, maksimal indekseringssats og bilag III.

IV. FORDELE VED DET REVIDEREDE EBD

18. Selv om energiprodukter, der anvendes inden for luftfart og skibsfart, ikke vil blive beskattet i en vis periode, er formandskabet af den opfattelse, at det reviderede direktiv, der i øjeblikket er til forhandling, stadig udgør et betydeligt fremskridt i forhold til det gældende direktiv.

19. Med det reviderede direktiv vil den skattemæssige behandling af nye teknologier (f.eks. brændselsceller, elektriske køretøjer) og produkter (f.eks. brint) blive klar og gennemførlig i praksis. Ved at gå fra mængdebaseret (satser udtrykt pr. liter) til energiindholdsbaseeret beskatning og fastsætte satser alt efter produkternes miljøpræstationer vil grønne teknologier kunne drage fordel af lavere afgiftssatser. I henhold til det gældende direktiv beskattes nye, mindre kulstofintensive brændsler som fossile brændsler, og derudover stilles biobrændstoffer ringere med den mængdebaserede beskatning, fordi energiindholdet i en liter biobrændstof typisk er lavere end i en liter af det konkurrerende fossile brændstof, mens der pålægges samme afgiftssats.
20. Medlemsstaterne kan anvende komponentbaseret beskatning, hvor det er muligt, men der vil også være flere alternative muligheder for at beskatte bestemte produkter. Det reviderede direktiv, der i øjeblikket forhandles om, indeholder en række bestemmelser, der vil bidrage til gennemførelse og ensartet behandling i medlemsstaterne, f.eks. fastlæggelse af ensartede brændværdier og kategorier for alle slags produkter.
21. Det er også vigtigt at understrege, at vedtagelsen af et revideret EBD vil skabe en større grad af overensstemmelse med anden EU-lovgivning såsom direktivet om vedvarende energi eller ETS. Muligheden for skattesvig vil blive mindsket ved at klassificere smøreolier i løs vægt som kontrollerede produkter. Hertil kommer, at der vil være en øget grad af harmonisering, fordi flere afgiftsfritagelser og -lempelser ville blive afskaffet (mineralogiske processer, afgiftsfritagelser for husholdninger, kraftvarmeproduktion, kommerciel diesellole). Men det må erkendes, at medlemsstaterne har brug for tid til denne overgang, hvilket ville være muligt med indførelsen af flere overgangsperioder.

22. For så vidt angår de resterende afgiftsfritagelser og afgiftslempelser, er spørgsmålet om statsstøtte blevet afklaret. En anden betydelig merværdi ved teksten er indeksering, som vil sætte en stopper for udhulningen af minimumssatser og kan føre til konvergens mellem medlemsstaternes afgiftssatser. For de medlemsstater, der har deres egen valuta, vil det være en betydelig lettelse, at euroens værdi beregnes på grundlag af et seks måneders gennemsnit og ikke kun én dag.
23. Det reviderede direktiv vil give mulighed for at fritage elektricitet, der leveres til luftfartøjer placeret ved gaten eller ved en fjernstandplads i lufthavnen, og fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, hvilket vil fjerne den nuværende tilladelsesprocedure.

V. VEJEN FREM

24. Det er formandskabets opfattelse, at hvert emne i EBD-sagen er blevet drøftet indgående i de seneste tre år, så der ikke længere er vigtige spørgsmål, hvor delegationernes præferencer er uklare. Efter formandskabets opfattelse er vi nu nået til det punkt, som ministrene fastsatte i 2022, dvs. at forslaget skaber en passende balance mellem de grønne mål og hensynet til medlemsstaternes særlige forhold. På det seneste er der opstået et mere horisontalt spørgsmål om EU's konkurrenceevne i forskellige fora. Flertallet af delegationerne er enige om, at det nuværende forslag vil udgøre en klar forbedring i forhold til det gældende EBD.
25. Samtidig erkender formandskabet, at der stadig er behov for retssikkerhed og visse tekniske tilpasninger af den overordnede tekst.
26. Under hensyntagen til både de grønne mål i direktivudkastet og de særlige forhold i visse medlemsstater, men også EU's konkurrenceevne, ønsker formandskabet at modtage feedback om den balance, der er opnået under forhandlingerne.

VI. SPØRGSMÅL TIL MINISTRENE

27. I lyset af ovenstående og for at få vejledning om det videre forløb i EBD-sagen anmodes delegationerne om under deres indlæg at behandle det følgende spørgsmål, som formandskabet har udarbejdet.

Er du i lyset af Økofinrådets retningslinjer fra 2022 enig i, at den aktuelle status for forhandlingerne om revision af energibeskatningsdirektivet viser, at vi er på rette kurs med hensyn til at finde en balance mellem klimaambitionerne og medlemsstaternes særlige forhold samt EU's konkurrenceevne?
