EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.7.2021
COM(2021) 563 final

2021/0213 (CNS)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2021) 663 final} - {SWD(2021) 640 final} - {SWD(2021) 641 final} - {SWD(2021) 642 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Beskatning af energiprodukter og elektricitet er en vigtig brik i klima- og energipolitikken. De harmoniserede regler i direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet ("energibeskatningsdirektivet") har til formål at sikre et velfungerende indre marked.

Siden vedtagelsen af energibeskatningsdirektivet har den underliggende klima- og energipolitiske ramme imidlertid ændret sig radikalt, hvorfor direktivet ikke længere er i overensstemmelse med de nuværende EU-politikker. Desuden sikrer energibeskatningsdirektivet ikke længere et velfungerende indre marked.

Forslaget til omarbejdning indgår i den europæiske grønne pagt og lovgivningspakken "Fit for 55", da det har fokus på miljø- og klimaspørgsmål med henblik på at understøtte Kommissionens tilsagn om at tackle miljørelaterede udfordringer samt nå EU's mål om at reducere sine drivhusgasemissioner og nedbringe luftforureningen.

Med den grønne pagt blev der lanceret en ny vækststrategi for EU, der sigter mod at omstille EU til et retfærdigt og velstående samfund. Pagten er endnu en bekræftelse af, at Kommissionen ønsker at øge sine klimaambitioner og gøre Europa til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050. Nødvendigheden og værdien af den europæiske grønne pagt er kun steget i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige konsekvenser for EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.

På grundlag af strategien i den europæiske grønne pagt og en omfattende konsekvensanalyse foreslog Kommissionen i sin meddelelse fra september 2020 om en **styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030**[1] ("2030-klimaplanen") at hæve EU's ambitionsniveau og fremlægge en omfattende plan for på en ansvarlig måde at øge Den Europæiske Unions bindende mål for 2030 hen imod en nettoemissionsreduktion på mindst 55 %. De øgede 2030-ambitioner er nu med til at sikre vished for politiske beslutningstagere og investorer, således at beslutninger, der træffes i de kommende år, ikke bidrager til en fastholdelse af emissionsniveauer, der er uforenelige med EU's mål om at blive klimaneutralt senest i 2050. 2030-målet er på linje med målet i Parisaftalen om at holde stigningen i den globale gennemsnitstemperatur et godt stykke under 2 °C og fortsætte bestræbelserne på at begrænse den til 1,5 °C. Det Europæiske Råd godkendte det nye bindende 2030-mål på sit møde i december 2020[2].

Den europæiske klimalov[3], som vedtaget af Europa-Parlamentet og Det Europæiske Råd[4], gør EU's mål om klimaneutralitet juridisk bindende og hæver 2030-ambitionen ved at fastsætte et mål om frem mod 2030 at have reduceret nettoemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990.

---

1 COM (2020) 562 final.

2 Det Europæiske Råds konklusioner, 10.-11. december 2020, EUCO 22/20, CO EUR 17, CONCL 8.

3 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (COM(2020) 80 final).

4 Se pressemeddelelsen "Kommissionen glæder sig over den foreløbige aftale om den europæiske klimalov", IP/21/1828 af 21.4.2021.

For at følge den kurs, der udstikkes i den europæiske klimalov, og nå det øgede ambitionsniveau for 2030 har Kommissionen gennemgået den gældende klima- og energilovgivning. Lovgivningspakken **"Fit for 55"**, som blev bebudet i 2030-klimaplanen, er det mest omfattende modul i bestræbelserne på at indfri det ambitiøse nye klimamål for 2030, og det vil kræve bidrag fra alle økonomiske sektorer og politikker.

I den europæiske grønne pagt forpligtede Kommissionen sig til at revidere energibeskatningsdirektivet med fokus på miljøspørgsmål og med henblik på at sikre, at energibeskatningen er tilpasset klimamålsætningerne. Beskatning spiller en direkte rolle til støtte for den grønne omstilling, i og med at den sender de rette prissignaler og skaber de rette incitamenter til et bæredygtigt forbrug og en bæredygtig produktion.

For at opnå de ønskede reduktioner af drivhusgasemissionerne er det i den forbindelse nødvendigt, at der i hele EU indføres en effektiv miljøbeskatning, og at incitamenterne til at bruge fossile brændsler fjernes, samtidig med at der også træffes andre lovgivningsmæssige foranstaltninger.

Energibeskatningsdirektivet kan bidrage til den øgede ambition om senest i 2030 at have reduceret drivhusgasemissionerne med mindst 55 % ved at sikre, at beskatningen af motorbrændstof og brændsel til opvarmning i højere grad afspejler disses miljø- og sundhedsmæssige virkninger. Dette kan opnås ved at fjerne den ugunstige skattemæssige behandling af rene teknologier og indføre højere beskatningsniveauer for ineffektive og forurenende brændsler som supplement til CO_2-prissætning gennem emissionshandel. Det vil lette omstillingen væk fra fossile brændsler og hen imod renere energi for at opfylde EU's mål om klimaneutralitet i overensstemmelse med forpligtelserne i henhold til Parisaftalen.

Energibeskatningsdirektivet blev sidst evalueret i 2019[5]. Efter denne evaluering vedtog Rådet konklusioner[6], hvori det fandt, at energibeskatning kan være en vigtig del af de økonomiske incitamenter, der driver en vellykket energiomstilling, fører til lave drivhusgasemissioner og energibesparelsesinvesteringer og samtidig bidrager til bæredygtig vækst, og opfordrede Kommissionen til at revidere energibeskatningsdirektivet.

Det nuværende energibeskatningsdirektiv giver anledning til en række spørgsmål vedrørende dets manglende sammenhæng med klima- og energieffektivitetsmålene og dets mangler med hensyn til at sikre et velfungerende indre marked.

For det første er energibeskatningsdirektivet ikke i overensstemmelse med EU's klima- og energimålsætninger. Direktivet fremmer ikke i tilstrækkelig grad reduktionen af drivhusgasemissioner, energieffektiviteten og udbredelsen af elektricitet og alternative brændsler (vedvarende brint, syntetiske brændsler, avancerede biobrændstoffer osv.). Grunden hertil er, at nye, mindre kulstofintensive brændsler beskattes som fossile brændsler, hvis disse nye brændsler er opstået siden vedtagelsen af det seneste energibeskatningsdirektiv i 2003, og der derfor ikke er nogen særskilt sats herfor. Biobrændstoffer behandles skattemæssigt ugunstigt i form af den mængdebaserede beskatning (satser udtrykt pr. liter). Energiindholdet i en liter biobrændstof er nemlig typisk lavere end i en liter af det konkurrerende fossile brændstof, mens der pålægges samme afgiftssats. Samlet set giver energibeskatningsdirektivet ikke tilstrækkelige incitamenter til at investere i rene teknologier.

[5] SWD(2019) 329 final.

[6] Rådets konklusioner af 29. november 2019, 14608/19, FISC 458.

For det andet fremmer energibeskatningsdirektivet reelt anvendelsen af fossile brændsler. Der ses en kombination af meget forskellige nationale satser og en lang række afgiftsfritagelser og -lempelser. Rækken af fritagelser og lempelser fungerer som incitamenter til at anvende fossile brændsler, hvilket ikke er i overensstemmelse med målene for den europæiske grønne pagt. Det nye forslag vil bidrage til at mindske anvendelsen af fossile brændsler på to måder. For det første ved at fastsætte højere satser for fossile brændsler og lavere satser for vedvarende produkter, hvilket vil mindske den relative prisfordel ved at vælge fossile brændsler frem for mindre forurenende alternativer. Derved gøres det mindre attraktivt at bruge fossile brændsler. For det andet ved at genvurdere muligheden for at indrømme afgiftslempelser og -fritagelser, som på nuværende tidspunkt sænker skatten på fossile brændsler. Disse omfatter gasolie, der anvendes i landbruget, gasolie og kul, der anvendes af husholdninger til opvarmning (dog med fortsat mulighed for at fritage sårbare husholdninger), eller fossile brændsler, der anvendes af energiintensive industrier. Desuden vil forslaget sætte en stopper for den nuværende obligatoriske fritagelse, der indrømmes luftfarts-, skibsfarts- og fiskerisektoren.

For det tredje sikrer energibeskatningsdirektivet ikke længere et velfungerende indre marked, idet minimumsafgiftssatserne har mistet deres konvergerende indvirkning på de nationale afgiftssatser. Minimumssatserne er lave, da de ikke er blevet ajourført siden 2003, selv om de nationale satser i de fleste tilfælde ligger betydeligt over de minimumssatser, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Under alle omstændigheder er energibeskatningsdirektivets minimumssatser derfor ikke længere et værn mod et "kapløb mod bunden", og det udgør heller ikke en nedre grænse for beskatning. Alt dette medfører sammen med de nuværende fritagelser og lempelser en øget fragmentering af det indre marked og forvrider navnlig de lige konkurrencevilkår på tværs af de berørte sektorer i økonomien.

Desuden mangler visse aspekter af energibeskatningsdirektivet klarhed, relevans og sammenhæng, hvilket kan bringe retssikkerheden i fare. Disse aspekter omfatter bl.a. definitionen af afgiftspligtige produkter og anvendelser, der ligger uden for direktivets anvendelsesområde, og fortolkningen af den fritagelse, som indrømmes for motorbrændstof, der anvendes i luft- og skibsfart. Nærværende forslag tager derfor sigte på at indfri følgende mål:

(1) tilvejebringelse af en tilpasset ramme, der som led i den europæiske grønne pagt bidrager til EU's 2030-mål og til klimaneutralitet senest i 2050. Dette indebærer, at beskatningen af energiprodukter og elektricitet tilpasses EU's energi-, miljø- og klimapolitikker, og bidrager dermed til EU's bestræbelser på at reducere sine emissioner

(2) tilvejebringelse af en ramme, der bevarer og forbedrer EU's indre marked ved at ajourføre anvendelsesområdet for og strukturen i satserne samt rationalisere medlemsstaternes anvendelse af afgiftsfritagelser og -lempelser

(3) bevarelse af medlemsstaternes mulighed for at generere indtægter til deres budgetter.

Som ovenfor nævnt skal disse mål indfries ved at gå fra mængdebaseret til energiindholdsbaseret beskatning, fjerne incitamenterne til brug af fossile brændsler samt indføre en rangordning af satserne på grundlag af deres miljøpræstationer. Desuden forenkles den nuværende afgiftsstruktur, idet energiprodukter (der anvendes som motorbrændstof eller brændsel til opvarmning) og elektricitet grupperes i kategorier og rangordnes efter deres miljøpræstationer. "Miljøpræstationerne" er defineret i forhold til andre EU-politikker med tilknytning til den europæiske grønne pagt og navnlig i forhold til de øvrige forslag i "Fit for

55"-pakken. Ifølge denne rangorden beskattes konventionelle fossile brændsler eller brændstoffer såsom gasolie og benzin med den højeste sats. Den anden satskategori gælder for brændsler, der er baseret på fossile brændsler, men som stadig potentielt kan yde et vist bidrag til dekarboniseringen på kort og mellemlang sigt. Eksempelvis pålægges naturgas, LPG og brint baseret på fossile brændsler to tredjedele af referencesatsen i en overgangsperiode på ti år. Derefter stiger satsen til den normale referencesats. Den tredje kategori omfatter bæredygtige, men ikkeavancerede biobrændstoffer. For at afspejle deres bidrag til dekarboniseringen anvendes en sats, der svarer til halvdelen af referencesatsen. Den laveste sats gælder for elektricitet, uanset anvendelsen heraf, avancerede biobrændstoffer, flydende biobrændsler, biogasser og vedvarende brint. For denne kategori anvendes en sats, der er sat væsentligt lavere end referencesatsen, idet elektricitet og de nævnte brændsler og brændstoffer kan drive EU's omstilling til ren energi med henblik på at indfri målene i den europæiske grønne pagt og i sidste ende opnå klimaneutralitet senest i 2050.

I visse sektorer, primært de sektorer, der i øjeblikket er berettiget til en fuldstændig fritagelse, såsom luftfart eller brændsel til opvarmning for ikkesårbare husholdninger, vil der gælde overgangsperioder for at mindske de økonomiske og sociale omkostninger ved at indføre afgifter.

I forslaget tages der også hensyn til den sociale dimension, idet der indføres en mulighed for i en tiårig periode at fritage sårbare husholdninger for beskatning af brændsel til opvarmning, og der indføres en tiårig overgangsperiode for opnåelsen af minimumsafgiftssatsen.

Medlemsstaterne kan også indrømme lempelser, der ikke må ligge under minimumssatserne for brændsel til opvarmning for alle husholdninger. Det er op til medlemsstaterne at beslutte, hvordan de vil anvende deres skatteindtægter; de kan f.eks. sikre større retfærdighed ved at anvende dem til at afbøde de sociale konsekvenser.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

I Rådets direktiv 2003/96/EF defineres de afgiftspligtige energiprodukter, de anvendelser, der udløser beskatning, og de minimumsafgiftssatser, der gælder for hvert enkelt produkt, afhængigt af om det anvendes i motorkøretøjer, til visse former for industriel eller kommerciel anvendelse eller til opvarmning. De ændrede bestemmelser vil fortsat være i overensstemmelse med de bestemmelser, der forbliver uændrede.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

De initiativer, der knytter sig til EU's klimamål som led i den europæiske grønne pagt, navnlig klimamålet for 2030, fremlægges i "Fit for 55"-pakken. Pakken vil især omfatte en revision af sektorspecifik lovgivning inden for klima, energi, transport og beskatning[7].

Forslaget til omarbejdning af energibeskatningsdirektivet er en del af ovennævnte sammenhængende pakke. Som supplement til de øvrige forslag i pakken bidrager det til EU's klimamål, idet de fritagelser og lempelser i energibeskatningen, der reelt fungerer som incitamenter til at anvende fossile brændsler, genvurderes, samtidig med at forslaget fremmer energieffektivitet og udbredelse af renere brændsler. Forslaget til omarbejdning af energibeskatningsdirektivet og forslaget om revision af EU's emissionshandelssystem,

[7] Europa-Kommissionen (2020). Kommissionens arbejdsprogram 2021: I bilag I skitseres alle de kommende forslag til initiativer, herunder en revision af energibeskatningsdirektivet.

herunder indførelse af emissionshandel i bygge- og vejtransportsektoren, supplerer derfor hinanden.

De øvrige initiativer i "Fit for 55"-pakken omfatter nye forslag og en revision af gældende EU-ret inden for klima-, energi- og transportpolitik:

- EU's emissionshandelssystem (ETS)[8] med henblik på at tilpasse det til det nye klimamål og indføre emissionshandel i byggesektoren og sø- og vejtransportsektoren samt ændre behandlingen af luftfartssektoren, som allerede er omfattet af systemet
- forordningen om indsatsfordeling[9] om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030
- forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for bilers og lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner[10]
- direktivet om fremme af vedvarende energi[11]
- "ReFuelEU Aviation"-initiativet, der skal sætte skub i produktionen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i luftfartssektoren
- "FuelEU Maritime"-initiativet, der skal øge efterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransportsektoren
- direktivet om energieffektivitet med henblik på at indfri ambitionen om det nye klimamål for 2030 samt bidrage til en retfærdig omstilling
- en ny CO_2-grænsetilpasningsmekanisme
- forordningen om medtagelse af drivhusgasemissioner og -optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug (LULUCF)[12]
- direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer[13]
- forordningen om fastlæggelse af rammen til fremme af bæredygtige investeringer (taksonomi)[14].

Desuden understøtter omarbejdningen af energibeskatningsdirektivet den ambition om nulforurening, der er givet tilsagn om i den europæiske grønne pagt, og de FoI-politikker inden for klima, energi og mobilitet, der knytter sig til forskningsrammeprogrammet Horisont 2020 for perioden 2021-2027.

---

8 Direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

9 Forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen.

10 Forordning (EU) 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner.

11 Direktiv (EU) 2018/2001 — Dette direktiv pålægger brændstofleverandører en forpligtelse til senest i 2030 at sikre, at transportsektorens endelige energiforbrug omfatter en obligatorisk minimumsandel af vedvarende energi.

12 Forordning (EU) 2018/841 af 30. maj 2018 om medtagelse af drivhusgasemissioner og -optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug i klima- og energirammen for 2030.

13 Direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

14 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), som giver EU mulighed for at fastsætte harmoniserede regler for at sikre et velfungerende indre marked. Desuden kan der i henhold til artikel 192, stk. 2, første afsnit, i TEUF vedtages passende bestemmelser af fiskal karakter, der bl.a. har til formål at bevare og beskytte miljøet.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Manglerne i det gældende direktiv kan kun afhjælpes ved en revision af energibeskatningsdirektivet i samordning med andre politiske foranstaltninger på EU-plan. I henhold til det eksisterende energibeskatningsdirektiv kan medlemsstaterne hæve deres afgifter på energiprodukter og elektricitet, beslutte ikke at benytte eventuelle fritagelser og lempelser eller indføre miljø- og klimamål. Sådanne nationale tilgange risikerer imidlertid at forvride det indre marked og undergrave målene for den europæiske grønne pagt som følge af de nationale afgifters ikkeharmoniserede struktur og niveau:

(1) De nuværende minimumssatser kan lægge en dæmper på de miljøambitioner, som medlemsstaterne kan forfølge ved hjælp af energiafgifter, navnlig fordi energibeskatning har direkte indvirkning på virksomhedernes omkostninger.

(2) Harmoniseringen af energibeskatningen gennem energibeskatningsdirektivet har til formål at mindske de skadelige virkninger, som medlemsstaternes indbyrdes konkurrence på energibeskatningsområdet har, f.eks. som følge af en eventuel udflytning af virksomheder til medlemsstater med mere fordelagtige skatteordninger.

(3) EU's emissionshandelssystem (ETS) har vist sig at være et effektivt redskab til at reducere drivhusgasemissionerne fra anlæg, der er omfattet af ordningen. Som led i "Fit for 55"-pakken foreslås det at udvide EU's emissionshandelssystem til at omfatte søfartssektoren samt indføre emissionshandel i vejtransport- og byggesektoren. Imidlertid foregår energibeskatningen i medlemsstaterne parallelt med emissionshandelen på EU-plan, og energibeskatningsdirektivet skal sikre, at de på EU-plan fastsatte minimumsafgiftssatser skaber incitamenter, der er i overensstemmelse med EU's energi-, klima- og miljømål. I den forbindelse kan tiltag på EU-plan sikre sammenhæng mellem anvendelsen af EU's emissionshandelssystem og beskatningen af energiprodukter og elektricitet samt en fælles EU-tilgang til beskatning af energiprodukter.

Det kræver en kombination af flere forskellige politiske instrumenter at indfri EU's klima- og miljømål, og en effektiv EU-beskatningsramme kan ud over at understøtte andre politiske foranstaltninger på EU-plan forebygge, at de enkelte medlemsstater træffer valg, der fører til forvridning af det indre marked og/eller dobbeltbeskatning.

Omarbejdningen af energibeskatningsdirektivet og tidspunktet herfor skal ses som led i den bredere dagsorden for den europæiske grønne pagt. Målet om at bringe energibeskatningsdirektivet i nøjere overensstemmelse med sine målsætninger kan kun

gennemføres i kraft af en retsakt om omarbejdning af energibeskatningsdirektivet, der vedtages af Unionen.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde.

Målene med det foreliggende forslag kan bedst nås ved at omarbejde det gældende direktiv som beskrevet ovenfor. Forslaget vedrører primært følgende væsentlige komponenter i direktivet: beskatningsstrukturen og forholdet mellem de respektive skattemæssige behandlinger af de forskellige energikilder.

Forslaget er på alle måder begrænset til, hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål.

- **Valg af retsakt**

Forslaget er et direktiv. På dette område, som allerede er reguleret af et gældende direktiv, bør medlemsstaterne fortsat sikres en grad af fleksibilitet som forklaret ovenfor. Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at anvende andre midler end et direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning[15]**

Oprindeligt udgjorde energibeskatningsdirektivet et hovedsageligt positivt bidrag til dets primære formål, nemlig at sikre et velfungerende indre marked, forhindre dobbeltbeskatning eller enhver forvridning af samhandelen og konkurrencen mellem energikilder og energiforbrugere og -leverandører.

I takt med at teknologier, nationale afgiftssatser og energimarkeder har udviklet sig i løbet af de seneste 15 år, leverer energibeskatningsdirektivet i sin nuværende form imidlertid ikke længere det samme positive bidrag. Desuden har EU's lovgivningsmæssige rammer og politiske mål udviklet sig væsentligt, siden energibeskatningsdirektivet blev vedtaget i 2003, hvilket giver anledning til nogle spørgsmål vedrørende relevans og sammenhæng. Som følge heraf er den samlede EU-merværdi af energibeskatningsdirektivet med tiden udhulet betydeligt, navnlig på grund af den manglende indeksregulering af minimumssatserne, medlemsstaternes omfattende og meget forskellige anvendelse af valgfrie afgiftsfritagelser samt de skiftende politiske forhold.

Det gældende energibeskatningsdirektiv udgør kun et meget begrænset bidrag til EU's bredere økonomiske, sociale og miljømæssige politiske mål. I det mindste er energibeskatningsdirektivet delvis i overensstemmelse med de politiske bestræbelser på at fremme anvendelsen af vedvarende energi og øget energieffektivitet, men er det i mindre grad med hensyn til reduktionen af drivhusgasemissioner og andre gasemissioner samt energidiversificering eller energiuafhængighed og -sikkerhed. De primære årsager til den

[15] Rapport — Evaluering af energibeskatningsdirektivet, 2019.

manglende sammenhæng er (for) lave minimumsafgiftssatser og (for) mange fritagelser samt det faktum, at der ved energiprodukter og elektricitet ses bort fra energiindhold og CO_2-emissioner. Af samme årsager bidrager energibeskatningsdirektivet ikke til dekarboniseringen af transportsektoren og til reduktionen af luftforurenende emissioner. Som følge heraf bidrager energibeskatningsdirektivet kun i begrænset omfang til at indfri målene for internationale aftaler såsom Parisaftalen fra 2015. Desuden skelnes der i energibeskatningsdirektivet ikke mellem vedvarende og kulstofintensive elektricitetskilder, og biobrændstoffers miljøpræstationer tages heller ikke i betragtning. Bestemmelserne i energibeskatningsdirektivet om beskatning af biobrændstoffer er derfor ikke i overensstemmelse med EU's energi-, klima- og miljøpolitik.

Efterhånden som nye teknologier og produkter (f.eks. el til gas eller brændstoffer og brændsler af ikkebiologisk oprindelse) fortsat opstår eller får betydning, vil en faldende andel af EU's energimiks være omfattet af energibeskatningsdirektivet. Derfor kan den nuværende energibeskatningsordning ikke sikre præferencebehandling af miljømæssigt bæredygtige nye teknologier og produkter. For eksempel baseres skattebehandlingen af vedvarende brændstoffer i henhold til energibeskatningsdirektivet — til trods for disse brændstoffers voksende markedsrelevans — fortsat på regler, som blev udarbejdet på et tidspunkt, hvor de pågældende brændstoffer var alternative nicheprodukter.

I det nuværende energibeskatningsdirektiv behandles benzin ugunstigt i forhold til diesel i form af en lavere minimumssats for diesel. Dette skaber større efterspørgsel efter diesel. Desuden behandles nye brændstoffer og brændsler også ugunstigt. Hvis de ikke er udtrykkeligt anført i det nuværende energibeskatningsdirektiv, pålægges de afgiftssatsen for det brændstof eller brændsel, der anvendes til tilsvarende formål. Disse brændstoffer og brændsler har typisk et lavere energiindhold pr. liter end det tilsvarende brændstof eller brændsel. Dette fører til en højere afgiftssats pr. liter for nye brændstoffer og brændsler. Desuden er den obligatoriske afgiftsfritagelse for international luftfart og skibsfart særligt problematisk, fordi den ikke hænger sammen med de nuværende klimaudfordringer og -politikker.

På luftfartsområdet har EU på vegne af Unionen og medlemsstaterne forhandlet horisontale luftfartsaftaler og omfattende lufttransportaftaler med tredjelande. Desuden har medlemsstaterne også indgået bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande. I de horisontale luftfartsaftaler har EU mulighed for at ændre en række bestemmelser i medlemsstaternes bilaterale aftaler. De omfattende lufttransportaftaler har forrang for de bilaterale aftaler, som de enkelte medlemsstater har indgået med tredjelande. I de fleste tilfælde er det i henhold til disse aftaler muligt at beskatte brændstof, der på medlemsstaternes område leveres til brug i et luftfartøj, der flyver inden for EU.

For så vidt angår transport ad vandvejen reguleres transport på Rhinen af den reviderede Mannheimkonvention af 17. oktober 1868 om sejlads på Rhinen. Den aftale om en told- og afgiftsordning for gasolie, der finder anvendelse på forsyninger til forbrug om bord på fartøjer ved sejlads på Rhinen[16], og som blev indgået i Strasbourg den 16. maj 1952 ("Strasbourgaftalen"), indeholder desuden bestemmelser om fritagelse for gasolie, der

[16] Accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme ravitaillement de bord dans la navigation rhénane conclu à Strasbourg le 16 mai 1952.

anvendes på Rhinen og dens bifloder samt andre vandveje. Eftersom brændstof, der anvendes til transport ad vandvejen, bør beskattes ens i EU, skal de medlemsstater, der er parter i Strasbourgaftalen, træffe alle passende foranstaltninger for effektivt at fjerne uoverensstemmelserne. I henhold til artikel 351, stk. 2, i TEUF skal de pågældende medlemsstater, i det omfang aftaler indgået af EU-medlemsstater er uforenelige med EU-retten, bringe alle egnede midler i anvendelse med henblik på at fjerne de konstaterede uoverensstemmelser.

Minimumssatserne for brændsel til opvarmning er for lave til at bidrage til et velfungerende indre marked, da de kun udgør en ubetydelig andel af disse produkters pris. Desuden gør anvendelsen af valgfrie fritagelser og lempelser, der indrømmes husholdninger såvel som erhvervsbrugere, forskellene endnu større, således at de effektive afgiftssatser er betydeligt lavere i nogle medlemsstater end i andre.

De meget forskellige satser for elektricitet og naturgas er sammen med en lang række afgiftsfritagelser og -lempelser med til at skabe yderligere fragmentering af det indre marked.

Da afgiftssatserne i henhold til energibeskatningsdirektivet ikke afspejler nogen specifik logik — f.eks. ved at energiindhold og eksternaliteter ikke tages i betragtning — har medlemsstaterne lov til at fastsætte deres nationale satser efter eget ønske uden at skulle følge nogen angivelser eller sikre et vist forhold mellem produkter. Det gældende energibeskatningsdirektiv kan derfor resultere i uhensigtsmæssige prissignaler til brugerne, som dermed afholdes fra at vælge grønnere og mere effektive energikilder, og der sikres ikke en ensartet behandling af energikilder på nationalt plan.

For hverken medlemsstaterne eller de erhvervsdrivende har energibeskatningsdirektivet medført nogen betydelig regelbyrde eller væsentlige omkostninger forbundet med at overholde direktivet. En stor del af omkostningerne og byrderne stammer enten fra horisontal lovgivning eller nationale gennemførelsesforanstaltninger, der ikke er foreskrevet i direktivet, og varierer betydeligt mellem de enkelte medlemsstater eller erhvervssektorer.

Vanskelighederne med at gennemføre energibeskatningsdirektivet har været forbundet med kompleksiteten, manglende klarhed, tvetydige formuleringer og fortolkninger af nogle af direktivets bestemmelser. Dette har igen ført til usikkerhed såsom uklare betingelser for at være berettiget til skattemæssig præferencebehandling. En sådan usikkerhed kan, navnlig når den fører til retssager, udgøre en omkostning for skattemyndighederne og de økonomiske aktører i form af offeromkostninger eller sagsomkostninger.

- **Høringer af interesserede parter**

Forslaget er udarbejdet på baggrund af en lang række forskellige eksterne bidrag. Interessenterne blev først hørt via feedbackmekanismen i forbindelse med indledende konsekvensanalyser og via en særlig offentlig høring.

Den offentlige høring var åben fra den 22. juli 2020 til den 14. oktober 2020. Fra 25 medlemsstater og 5 tredjelande indkom der i alt 563 svar sammen med 129 holdningsdokumenter. Et overvældende flertal af respondenterne er enige i EU's overordnede mål om at bekæmpe klimaændringer og forurening og i anvendelsen af disse mål i forbindelse med en revision af energibeskatningsdirektivet. For så vidt angår prioriteterne i forbindelse med en revision af energibeskatningsdirektivet var de fleste respondenter enige i, at der ved fastlæggelsen af satser (som også bør ske på grundlag af energiindhold snarere end mængder)

bør tages højde for drivhusgasemissioner, og at der bør indføres incitamenter til at anvende alternative energikilder såsom ren brint og bæredygtige biobrændstoffer. Samlet set gav respondenterne udtryk for, at de var uenige i beskatningen af sektorer i risiko for kulstoflækage. Den offentlige høring afdækkede en vis støtte til at udligne afgifterne for forskellige transportformer, så de kan konkurrere på lige vilkår, og til at udvikle transportformer, der er mere energieffektive og har lavere emissioner. Med hensyn til ledsagende sociale foranstaltninger støttede de fleste respondenter sociale velfærdsprogrammer rettet mod fattige husholdninger og en skatteomlægning væk fra bidrag til sociale sikringsordninger og beskatning af arbejde.

Ud over den offentlige høring har der fundet direkte høringer sted med medlemsstaterne, herunder anmodninger om input til beregning af effektive skattesatser, og med andre interessenter.

- **Konsekvensanalyse**

For at vurdere, hvordan de forskellige politiske mål bedst kunne nås, blev der undersøgt en række tilgange, som blev sammenlignet med referencescenariet.

Referencescenariet repræsenterer den eksisterende 2030-lovgivningsramme for klima- og energipolitikken, nemlig de tidligere aftalte klima- og energimål om senest i 2030 at have reduceret drivhusgasemissionerne med 40 %, samt de vigtigste politiske redskaber til at nå disse mål. Denne løsningsmodel forudsætter, at energibeskatningsdirektivet forbliver uændret.

I løsningsmodel 1 indeksreguleres minimumssatserne, og skattegrundlaget udvides delvist, samtidig med at strukturen i væsentlig grad forbliver uændret. Ved at fjerne de nuværende skattefritagelser vil luftfarts- og søfartssektoren inden for EU blive omfattet af anvendelsesområdet med en minimumssats på nul.

I løsningsmodel 2 indføres en ordning med forenklede satser. Minimumssatserne indeksreguleres og baseres på energiindhold, og der anvendes en overgangsperiode (ti år for løsningsmodel 2a og en kortere periode indtil 2030 for løsningsmodel 2b). Modellen er koncentreret om energiindhold med et højere afgiftsniveau (gælder primært brændsel til opvarmning) og en udvidelse af beskatningsgrundlaget til at omfatte navigation inden for EU i luftfarts- og søfartssektoren, der vil blive omfattet af direktivets anvendelsesområde med minimumssatser, som vil stige lineært over en tiårig overgangsperiode. I løsningsmodel 2c indføres der ved beregning af satserne en ny komponent, der ud over de elementer, der indgår i løsningsmodel 2a, tager højde for produkternes luftforurenende emissioner.

I løsningsmodel 3 indføres en kulstofindholdskomponent for de sektorer, der på nuværende tidspunkt ikke er omfattet af emissionshandelssystemet, for at sikre, at CO_2-prissætning også gælder for disse sektorer. For så vidt angår løsningsmodel 2 overvejes det også her at anvende to overgangsperioder (en tiårig og en kortere periode indtil 2030). Indførelsen af en forureningskomponent analyseres også i denne løsningsmodel.

Vigtigste resultater

Da Europa-Kommissionen i september 2020 fremlagde sit ajourførte mål om en reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % i 2030 i forhold til 1990, beskrev den også de tiltag på tværs af alle økonomiske sektorer, der ville supplere de nationale bestræbelser på at indfri

de øgede ambitioner. Der er udarbejdet konsekvensanalyser til støtte for de planlagte revisioner af centrale retsakter i "Fit for 55"-pakken.

På den baggrund indeholder denne konsekvensanalyse en vurdering af de forskellige muligheder, hvorigennem revisionen af energibeskatningsdirektivet effektivt og virkningsfuldt kan bidrage til indfrielsen af det ajourførte mål som led i den mere omfattende "Fit for 55"-pakke under hensyntagen til målet vedrørende det indre marked om at undgå udhuling af indtægterne.

På grundlag af en sammenligning af løsningsmodellerne og en analyse af de specifikke politiske løsningsmodeller vil løsningsmodel 2 og 3 være velegnede til at nå målene.

Disse løsningsmodeller bidrager til klima- og energimålene samt til de øvrige politiske målsætninger.

For så vidt angår overgangsperioden vil begge perioder (på hhv. ti eller syv år) i alle løsningsmodeller have haft samme virkning i 2035. Løsningsmodellerne med en overgangsperiode på ti år (model 2a og 3a) giver imidlertid de bedste resultater sammenlignet med en kortere overgangsperiode, når der tages højde for den sociale dimension.

Når luftforureningskomponenten tages i betragtning, er den positive indvirkning på emissionsreduktionerne forbundet med en negativ social konsekvens i form af betydeligt stigende priser på kul og biomasse.

Eftersom der bør indføres emissionshandel i forbindelse med kulstofemissioner i vejtransport- og byggesektoren, som det foreslås i revisionen af forslaget om EU's emissionshandelssystem som led i "Fit for 55"-pakken, anses løsningsmodel 2a for at være den bedste løsning, da den forhindrer overlapning mellem de to mekanismer.

En afbalanceret udvidelse af EU's emissionshandelssystem til søfartssektoren samt indførelse af emissionshandel i vejtransport- og byggesektoren vil kombineret med løsningsmodel 2 for energibeskatningsdirektivet bidrage til at nå EU's ambitiøse klimamål om en emissionsreduktion på 55 % senest i 2030 og vil samtidig gøre det muligt at nå resten af de mål, der søges opnået med en revision af energibeskatningsdirektivet.

Af konsekvensanalysen fremgår det også, at revisionen af energibeskatningsdirektivet ikke vil udgøre en urimelig byrde for økonomien. Ovennævnte mål kan nås med meget begrænsede økonomiske omkostninger, og revisionen kan potentielt medføre økonomiske fordele, især hvis de ekstra indtægter fra de generelle energiforbrugsafgifter anvendes til at kompensere for utilsigtede sociale omkostninger.

Ifølge konsekvensanalysen kan øget beskatning af fossile brændsler ramme lavindkomsthusholdninger hårdere, navnlig i form af øgede udgifter til opvarmning. I de tilfælde kan der kompenseres for energiafgifternes eventuelle regressivitet ved at anvende disse indtægter til at støtte den grønne omstilling via finansiering af investeringer i produkter og apparater, der er energieffektive og har lave emissioner, eller ved at overføre et fast beløb tilbage til husholdningerne. Analysen viser f.eks., at hvis de ekstra skatteindtægter fra energiafgifter overføres tilbage til husholdningerne som et fast beløb, bliver de foreslåede ændringer progressive, da disse overførsler vil medføre en større stigning i fattige husholdningers disponible indkomst.

I referencescenariet forventes medlemsstaternes indtægter at falde med næsten 32 % mellem 2020 og 2035 på grund af den forventede udvikling i energisystemet, idet afhængigheden af brændsler vil mindskes som følge af energibesparelser og omstillingen væk fra fossile brændsler. Den foretrukne løsningsmodel vil i vid udstrækning afbøde denne tendens gennem øgede indtægter.

- **Målrettet regulering og forenkling**

For så vidt angår de omkostninger, der er forbundet med den måde, energibeskatningsdirektivet fungerer på, afhænger den konkrete gennemførelse af direktivet af flere andre faktorer. Disse omfatter aspekter såsom specifikke nationale politikker eller andre EU-politikker, der anvendes på samme område, nationale prioriteter og industrielle eftervirkninger, fremherskende økonomiske og handelsmæssige forhold eller forretningsmodeller inden for de enkelte sektorer eller virksomheder.

Ifølge den (allerede offentliggjorte) evaluering af det gældende energibeskatningsdirektiv[17] var det på grund af den vidtgående fleksibilitet, som medlemsstaterne i henhold til det gældende energibeskatningsdirektiv har til at anvende fritagelser, lempelser og tilbagebetalinger, indviklet at foretage en ensartet beregning af effektive satser i hele EU. Navnlig fandtes der på tidspunktet for evalueringen ingen officiel dataindsamling, hvormed der kunne registreres effektive skattesatser. Det var derfor vanskeligt at definere og opgøre visse af direktivets virkninger.

I den nuværende konsekvensanalyse er der imidlertid identificeret nogle økonomiske omkostninger i det relevante afsnit om virkningerne af de politiske løsningsmodeller.

Der vil opstå visse administrative omkostninger (primært til forvaltning af tilladelser, erklæringer og ajourføring af IT-systemer) for forvaltninger og forhandlere af energiprodukter, der nu vil blive omfattet af energibeskatningsdirektivets anvendelsesområde, da visse bestemmelser i den generelle ordning for punktafgifter vil gælde for disse produkter[18]; for forhandlere af brint og fast biomasse burde disse omkostninger dog være begrænsede, da der for disse produkter vil være mulighed for de samme forenklinger i bevægelseskontrollen som for henholdsvis naturgas og kul. Ophævelsen af punktafgiftsfritagelserne for visse brændstoffer eller sektorer (f.eks. luftfarts- og søfartssektoren) ændrer ikke de administrative omkostninger forbundet med den generelle ordning, da fritagne brændstoffer og brændsler under alle omstændigheder var omfattet af oplægnings- og bevægelseskontrol.

Opkrævningen af en brændstofafgift i luftfartssektoren forventes ud fra et administrativt synspunkt ikke at være problematisk. Medlemsstaterne har allerede erfaring med at opkræve brændstofafgifter inden for andre transportformer (hovedsagelig vejtransport). Det forventes, at der på lignende vis vil blive opkrævet en afgift på flybrændstof, idet brændstofleverandørerne opkræver afgiften, når de leverer petroleum i lufthavnene, hvorefter disse midler overføres til de relevante skattemyndigheder.

For så vidt angår effektivitet kan omkostningerne ved at opkræve de nuværende afgifter på motorbrændstof anvendes som indikator for, hvor meget det vil koste at opkræve en afgift på flybrændstof. Ifølge en undersøgelse fra 2012[19] udgjorde de offentlige myndigheders administrative omkostninger mellem 0,65 % og 0,85 % af indtægterne fra brændstofafgifter. Det anslås, at opkrævningen af en brændstofafgift på petroleum vil være noget enklere, da leveringen af petroleum primært finder sted i lufthavne, hvoraf der ikke findes så mange i

---

17 Jf. Rapport fra Kommissionen: Evaluering af energibeskatningsdirektivet, SWD(2019) 329 final af 11.9.2019.

18 Rådets direktiv 2008/118/EF af 16. december 2008 om den generelle ordning for punktafgifter og om ophævelse af direktiv 92/12/EØF.

19 CE Delft et al. (2012): "An inventory of measures for internalising external costs in transport" (Et katalog over foranstaltninger til internalisering af de eksterne transportomkostninger). Bruxelles, Europa-Kommissionen.

hver medlemsstat. Derfor anses det laveste tal på 0,65 % af indtægterne for at svare til de administrative omkostninger ved at opkræve en brændstofafgift.

Kommissionen har også, bl.a. med henblik på konsekvensanalysen, bestilt en ekstern undersøgelse om beskatningen af luftfart.

- **Grundlæggende rettigheder**

Foranstaltningen har ingen indvirkning på grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen konsekvenser for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Der føres regelmæssigt tilsyn med beskatningen af energiforbrug mindst én gang om året gennem indsamling af oplysninger fra medlemsstaterne i forbindelse med møderne i Ekspertgruppen vedrørende Indirekte Skatter. Desuden ajourfører GD TAXUD sammen med medlemsstaterne to gange årligt informationsdatabasen om de gældende energiafgiftssatser ("Taxes in Europe"-databasen).

Derudover indeholder energibeskatningsdirektivet bestemmelser om regelmæssig gennemgang på grundlag af en rapport og om nødvendigt et forslag fra Kommissionen med henblik på ændring af minimumsafgiftssatserne og de forskellige bestemmelser i direktivet. Ved gennemgangen skal der tages hensyn til det indre markeds korrekte funktion og traktatens overordnede målsætninger. Når energibeskatningsdirektivet er blevet revideret, skal denne gennemgang navnlig have fokus på følgende:

(a) hvordan medlemsstaterne har gennemført de nye bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet i deres nationale systemer

(b) hvordan de nye bestemmelser har gjort det muligt for medlemsstaterne bedre at kunne indarbejde miljø- og energieffektivitetshensyn

(c) hvad de økonomiske virkninger er, når der tages højde for, hvordan medlemsstaterne har anvendt eventuelle yderligere indtægter.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Det vurderes, at der ikke er behov for forklarende dokumenter om gennemførelsen af dette forslags bestemmelser i national ret.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Kommissionen foreslår med virkning fra den 1. januar 2023:

1) Energibeskatning baseret på energiprodukternes og elektricitetens energiindhold og miljøpræstationer

For at tage hensyn til de allerede nævnte diversificerede mål (energieffektivitet, reduktion af drivhusgasemissioner, generering af indtægter osv.) og så vidt muligt sikre, at de alle kan forfølges på en ensartet måde, bør beskatningen være knyttet til energiprodukternes og elektricitetens energiindhold kombineret med deres miljøpræstationer som beregnet i henhold til den overordnede EU-ramme.

Beskatning baseret på energiindhold udgør et bedre grundlag for at sammenligne forskellige energiprodukter og elektricitet og fjerner den nuværende, potentielt ugunstige skattemæssige behandling af visse produkter såsom biobrændstoffer.

For at sikre sammenhæng og bidrag til de fælles mål omfatter begrebet "miljøpræstationer" og den tilsvarende rangordning af de gældende satser hensyntagen til de forskellige produkters særlige egenskaber og behandlingen af dem i henhold til det gældende energibeskatningsdirektiv og i medlemsstaterne samt den forventede udvikling i EU's energimiks. Begrebet er i tråd med de øvrige forslag i "Fit for 55"-pakken (navnlig forslagene om revision af EU's emissionshandelssystem og RED II-direktivet) og målet om nulforurening via anvendelse af princippet om, at forureneren betaler. Energibeskatning vil derfor skulle baseres på den nedre brændværdi for energiprodukter og elektricitet, der er anført i bilag IV til direktiv 2012/27/EU[20]. I tilfælde af produkter afledt af biomasse er referenceværdierne de værdier, der er anført i bilag III til direktiv (EU) 2018/2001[21] (jf. artikel 1, stk. 2, første afsnit).

I de tilfælde, hvor ovennævnte direktiver ikke indeholder en nedre brændværdi for det pågældende produkt, bør der henvises til de relevante tilgængelige oplysninger om dets nedre brændværdi (jf. artikel 1, stk. 2, andet afsnit).

Minimumsafgiftssatserne er fastsat på grundlag af de nævnte miljøpræstationer (dvs. at bæredygtige biobrændstoffer vil blive beskattet med lavere satser) og udtrykkes i EUR/GJ (jf. artikel 7, 8, 9, 10 og bilag I).

2) Liste over energiprodukter og gældende definitioner

Anvendelsesområdet for beskatning bør på listen over energiprodukter omfatte konkurrerende energikilder, og der bør derfor sikres en ensartet og standardiseret skattemæssig behandling heraf, også for så vidt angår det faktum, at de er omfattet af bestemmelser om kontrol og bevægelse (jf. artikel 2, stk. 1, og artikel 21, stk. 1).

Yderligere definitioner, der stammer fra andre dele af EU-lovgivningen (nemlig ovennævnte direktiv (EU) 2018/2001) eller er nærmere angivet i forslaget, vil muliggøre en differentieret skattebehandling (jf. definitionerne i artikel 2, stk. 4 og 5).

I de tilfælde, hvor et energiprodukt består af en blanding af et eller flere produkter, bør beskatningen af hver komponent fastlægges i overensstemmelse hermed på grundlag af de gældende satser og uafhængigt af den KN-kode, under hvilken produktet som helhed henhører (jf. artikel 2, stk. 6).

---

[20] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU samt om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

[21] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning) (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

Endelig henvises der til den i øjeblikket gældende udgave af den kombinerede nomenklatur (KN)[22]. For at sikre, at henvisningen til KN-koder ajourføres, når det er nødvendigt, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen med henblik på ajourføring (jf. artikel 2, stk. 8, og artikel 29).

3) Bestemmelser om udelukkelse fra den retlige rammes anvendelsesområde

Energibeskatning omfatter energiprodukter, der anvendes som motorbrændstof eller brændsel til opvarmning, og elektricitet. Derfor bør kun andre anvendelser end som motorbrændstof eller brændsel til opvarmning samt dobbelt anvendelse af energiprodukter og outputbeskatning af varme udelukkes fra energibeskatningsdirektivets anvendelsesområde. Elektricitet, der anvendes til lignende formål, behandles på samme måde (jf. artikel 3).

4) Rangordning af satser og indeksering af minimumssatserne

For at sikre, at en ensartet behandling af energikilder også omfatter de afgiftssatser, der er fastsat nationalt — på et højere niveau end de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i forslaget — bør medlemsstaterne respektere forholdet mellem de i forslaget fastsatte minimumsafgiftssatser for de forskellige energikilder og anvendelser. Med henblik herpå bør elektricitet altid være blandt de lavest beskattede energikilder for at fremme anvendelsen heraf, navnlig i transportsektoren, og bør rangordnes sammen med andet motorbrændstof og brændsel til opvarmning (jf. artikel 5, stk. 1).

Rangordningen af energiprodukter og elektricitet bør betragtes som et generelt princip, der finder tilsvarende anvendelse, når det i henhold til direktivet er muligt at differentiere (jf. artikel 13, 14, 15, 16, 17 og 18).

Desuden bør minimumsafgiftssatsernes reelle værdi opretholdes. Minimumssatserne bør justeres årligt for at tage hensyn til udviklingen i deres reelle værdi, således at det nuværende niveau for harmoniseringen af satserne opretholdes. For at mindske den volatilitet, som energi- og fødevarepriserne forårsager, bør denne tilpasning foretages på grundlag af ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Eurostat. Kommissionen offentliggør de deraf følgende minimumsafgiftssatser i *Den Europæiske Unions Tidende* (jf. artikel 5, stk. 2).

5) Forskellige minimumsafgiftssatser for motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet

Der bør fastsættes forskellige minimumsafgiftssatser for motorbrændstof til transport, for motorbrændstof anvendt til specifikke formål (såsom i den primære sektor), for brændsel til opvarmning og for elektricitet. Hvis der anvendes en overgangsperiode, bør forhøjelsen af minimumsafgiftssatserne — undtagen for kulstoffattige brændstoffer — fastsættes til en tiendedel pr. år indtil udgangen af overgangsperioden, idet der også tages hensyn til behovet for at indeksregulere disse minimumsafgiftssatser (jf. artikel 7, 8, 9 og 10 samt bilag I).

[22] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1577 af 21. september 2020 om ændring af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EUT L 361 af 30.10.2020, s. 1).

I overensstemmelse med målene for forslaget bør der ikke skelnes mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig anvendelse af gasolie som motorbrændstof og mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig anvendelse af brændsel til opvarmning og af elektricitet.

For at forenkle minimumsafgiftssatsernes struktur tilpasses minimumsafgiftssatserne for visse anvendelser af motorbrændstof (jf. tabel B i bilag I) om muligt til minimumsafgiftssatserne for brændsel til opvarmning (jf. tabel C i bilag I).

6) Input, der anvendes til elproduktion

Af miljøpolitiske hensyn kan medlemsstaterne beskatte energiprodukter og elektricitet, der anvendes til elproduktion, parallelt med energibeskatningsdirektivet og uden pligt til at overholde de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i forslaget. Medlemsstater, der ønsker at indføre en sådan beskatning, bør for at sende de rette miljøsignaler som minimum respektere rangordningen mellem de i forslaget fastsatte minimumssatser (jf. artikel 13).

7) Energiprodukter og elektricitet, der anvendes af luftfartøjer og fartøjer

Medmindre andet gælder i henhold til internationale luftfartsrelaterede aftaler, bør energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart inden for EU[23] (medmindre de leveres til fragtflyvning) og til skibsfart inden for EU, herunder fiskeri[24], beskattes (jf. artikel 14 og 15).

Der vil gælde andre afgiftssatser for anvendelse af energiprodukter og elektricitet til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU[25], bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af bestemmelserne om ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU vil minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof blive nået gradvist over en overgangsperiode på ti år, mens bæredygtige alternative brændstoffer (herunder bæredygtige biobrændstoffer og bæredygtig biogas, kulstoffattige brændstoffer, avancerede bæredygtige biobrændstoffer og avanceret bæredygtig biogas og vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse) og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul.

Energiprodukter og elektricitet, der udelukkende anvendes til luftfart inden for EU i form af fragtflyvning, bør fritages med mulighed for, at en medlemsstat kan beskatte disse brændstoffer, enten ved indenrigsfragtflyvning eller i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler, der er indgået med andre medlemsstater.

For så vidt angår luftfart uden for EU kan medlemsstaterne, medmindre andet gælder i henhold til internationale forpligtelser, afhængigt af den pågældende type flyvning fritage eller anvende de samme afgiftssatser som for luftfart inden for EU.

---

23 Ved "luftfart inden for EU" forstås flyvning mellem to lufthavne i EU, herunder indenrigsflyvning.

24 Ved "skibsfart inden for EU" forstås sejlads mellem to havne i EU, herunder indenrigssejlads.

25 Ved "forretningsflyvning" forstås virksomheders drift eller anvendelse af luftfartøjer til transport af passagerer eller varer som led i virksomhedsdriften, fløjet til formål, der generelt ikke kan købes af offentligheden, og af piloter, der mindst har et gyldigt erhvervsflyvningscertifikat, der omfatter instrumentbevis.
Ved "fritidsflyvning" forstås anvendelsen af et luftfartøj til personlige eller rekreative formål, der ikke er forbundet med erhvervsmæssig eller professionel brug.

For så vidt angår skibsfart vil der i betragtning af risikoen for bunkring uden for EU gælde andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart til søs og ad indre vandveje samt fiskeri og godstransport inden for EU (fra en EU-havn til en anden EU-havn). Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart (herunder bl.a. sejlads med fritidsfartøjer) inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

Ved anvendelse til sejlads i fast rutefart til søs og ad indre vandveje samt fiskeri og godstransport inden for EU bør der anvendes de minimumsafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof anvendt til specifikke formål (og som derfor bør være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt). For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer (herunder bæredygtige biobrændstoffer og bæredygtig biogas, kulstoffattige brændstoffer, avancerede bæredygtige biobrændstoffer og avanceret bæredygtig biogas samt vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse) vil disse brændstoffer og elektricitet i ti år blive pålagt en minimumssats på nul.

For så vidt angår skibsfart uden for EU kan medlemsstaterne afhængigt af den pågældende type aktivitet fritage eller anvende de samme afgiftssatser som nævnt ovenfor.

Endelig findes der i visse havne allerede et renere alternativ til elproduktion om bord på et fartøj i form af anvendelsen af elektricitet fra land (dvs. forbindelse til elnettet på land). For at tilskynde til udviklingen og anvendelsen heraf kan elektricitet fra land, der leveres til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, fritages.

Samme behandling bør gælde for elektricitet, der leveres til stationære luftfartøjer.

8) Mulig afgiftsfritagelse for visse produkter eller for elektricitet fra visse kilder

Muligheden for at anvende fritagelser for eller lempelser af afgiftssatserne vil især af hensyn til energieffektivitets- og miljøbeskyttelsesmål være berettiget i særlige tilfælde såsom: elektricitet fra vedvarende energikilder, elproduktion, der stammer fra kraftvarmeværker, når de pågældende kraftvarmeværker ifølge EU-definitionen er miljøvenlige, vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse, avancerede bæredygtige biobrændstoffer, flydende biobrændsler, biogas og avancerede bæredygtige produkter under KN-kode 4401 og 4402 (jf. artikel 16).

9) Mulig afgiftslempelse for visse anvendelser

Det kan af forskellige årsager såsom energieffektivitetstiltag eller sociale hensyn (jf. artikel 17) vise sig nødvendigt med målrettede lempelser, der ikke ligger under de i forslaget fastsatte minimumssatser.

Der vil bl.a. muligvis gælde en lavere sats, der ikke ligger under minimumssatserne, for energiprodukter anvendt som brændsel til opvarmning samt elektricitet, der anvendes af husholdninger. I så fald bør minimumsafgiftssatserne starte fra nul og hvert år i en tiårig overgangsperiode stige med en tiendedel af de endelige minimumssatser (jf. artikel 17, litra c)).

Energiprodukter og elektricitet, der anvendes af husholdninger, der ifølge en harmoniseret EU-definition er anerkendt som sårbare, kan fritages i en periode på højst ti år efter direktivets ikrafttræden (jf. artikel 17, litra c)).

I visse sektorer (landbrug, havebrug, akvakultur og skovbrug) vil der gælde lavere afgiftssatser, der ikke ligger under minimumssatserne, for energiprodukter, der anvendes til opvarmning, og elektricitet (jf. artikel 17, litra d)).

10) Energiintensive virksomheder og andre erhvervsmæssige enheder

Målrettede afgiftslempelser, der ikke ligger under minimumssatserne, kan vise sig nødvendige som incitament til at indfri miljøbeskyttelsesmål og opnå forbedret energieffektivitet i EU's produktionssektor (jf. artikel 18).

Disse lempelser vil enten være knyttet til en streng definition eller en verificerbar indsats, der fører til de nævnte mål.

11) Liste over energiprodukter, der er omfattet af kontrol- og bevægelsesbestemmelser

For at forbedre retssikkerheden og afbøde risikoen for svig bør udvalgte energiprodukter (såsom smøreolier) være omfattet af kontrol- og bevægelsesbestemmelser (jf. artikel 21).

12) Forfald af afgiften på visse energiprodukter

I betragtning af ligheden i de fysiske egenskaber bør den afgiftsudløsende begivenhed for brint tilpasses den, der gælder for naturgas, for hvilken afgiften forfalder ved levering fra distributøren eller videredistributøren (jf. artikel 22, stk. 4, første afsnit).

Hvad angår elektricitet vil det i lyset af den seneste og fremtidige udvikling af lagringsteknologier være nødvendigt, at faciliteter til lagring af elektricitet og transformatorer af elektricitet kan betragtes som videredistributører, når de leverer elektricitet, for at undgå risiko for dobbeltbeskatning (jf. artikel 22, stk. 4, andet afsnit).

På grund af ligheden i de fysiske egenskaber og de forskelligartede forhold i medlemsstaterne bør varer under KN-kode 2703 (tørv), 4401 (brænde, træ i form af flis eller spåner, savsmuld og træaffald) og 4402 (trækul) pålægges afgifter, som bør forfalde til betaling ved leveringen, lige som det er tilfældet for kul, koks og brunkul, og ifølge de procedurer, der er fastsat af de enkelte medlemsstater (jf. artikel 22, stk. 4, femte afsnit).

13) Definition af standardtanke

For at sikre den frie bevægelighed, samtidig med at sikkerhedskravene for kommercielle motorkøretøjer og særlige beholdere respekteres, bør definitionen af sådanne køretøjers standardtanke afspejle det forhold, at fabrikanterne ikke udelukkende tilpasser brændstoftanke til kommercielle køretøjer (jf. artikel 25).

14) Medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser

For at få præcise oplysninger om, hvordan direktivet fungerer, bør medlemsstaterne underrette Kommissionen om de afgiftssatser, de anvender, samt de dertil knyttede mængder af energiprodukter og elektricitet, der pålægges afgifter (jf. artikel 26).

15) Rapport fra Kommissionen til Rådet

Kommissionen bør hvert femte år og for første gang fem år efter dette direktivs ikrafttræden forelægge Rådet en rapport om anvendelsen af direktivet og, hvis det er hensigtsmæssigt, et forslag om ændring heraf.

Kommissionen bør i sin rapport bl.a. gennemgå minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig hvad angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de i forslaget fastsatte fritagelser, lempelser og differentieringer. I rapporten skal der tages højde for det indre markeds korrekte funktion, miljømæssige og sociale hensyn, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi og traktaternes overordnede relevante mål (jf. artikel 31).

16) Bilag I og tabeller med minimumssatser

Bilag I indeholder tabellerne med de generelt gældende minimumsafgiftssatser — udtrykt i EUR/GJ — for motorbrændstoffer, jf. artikel 7 og artikel 8, stk. 2, brændsel til opvarmning og elektricitet (jf. tabel A, B, C og D).

Disse minimumssatser finder ligeledes anvendelse, når de er nævnt i andre relevante bestemmelser i direktivet.

↓ 2003/96/EF (tilpasset)

2021/0213 (CNS)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om omstrukturering af ~~EF~~⌦ EU ⌫-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om ~~oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~⌦ Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫, særlig artikel ~~93~~⌦ 113 og artikel 192, stk. 2, første afsnit, litra a) ⌫,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter en særlig lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

⇩ nyt

(1) Rådets direktiv 2003/96/EF[26] er blevet ændret væsentligt flere gange[27]. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

(2) Direktiv 2003/96/EF blev vedtaget for at sikre, at det indre marked fungerer korrekt med hensyn til beskatningen af energiprodukter og elektricitet. I direktiv 2003/96 blev der også indarbejdet miljøbeskyttelseskrav, navnlig på baggrund af Kyotoprotokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer.

↓ 2003/96/EF betragtning 1 (tilpasset)

~~Anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier[28] og Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992~~

[26] Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

[27] Jf. bilag II, del A.

~~om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier[29] er begrænset til mineralolier.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 2 (tilpasset)

~~Mangelen på EF-bestemmelser om minimumsbeskatning af elektricitet og andre energiprodukter end mineralolier kan være til skade for et velfungerende indre marked.~~

⇩ nyt

(3) Der er behov for at sikre, at tydelige beskatningsregler for energiprodukter og elektricitet fortsat bidrager til et velfungerende indre marked og samtidig imødegår klima- og miljøudfordringerne i forbindelse med Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[30]. Hvis beskatningen af motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet i højere grad afspejler disses miljø- og sundhedsmæssige virkninger, kan energibeskatning bidrage til at opfylde ambitionen om senest i 2030 at have reduceret nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 samt til målet om nulforurening via gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler. Energibeskatningens bidrag til at nå disse mål er blevet godkendt ved Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme[31].

↓ 2003/96/EF betragtning 3 (tilpasset)

~~Et velfungerende indre marked og gennemførelsen af formålene med EF's øvrige politikker kræver, at der fastsættes minimumsafgiftssatser på EF-plan for de fleste energiprodukter, herunder elektricitet, naturgas og kul.~~

⇩ nyt

(4) Miljøbeskatning kan for medlemsstaterne være et omkostningseffektivt middel til at opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner. Et velfungerende indre marked kræver, at der fastsættes fælles regler for denne beskatning.

(5) Medlemsstaterne bør imidlertid have mulighed for at anvende energibeskatningen på motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet til flere forskellige formål, som ikke nødvendigvis eller specifikt eller udelukkende er forbundet med reduktion af drivhusgasser.

↓ 2003/96/EF betragtning 4

(6) Betydelige forskelle mellem medlemsstaternes energiafgiftssatser vil kunne vise sig at modarbejde et velfungerende indre marked.

---

28 ~~EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12. Senest ændret ved direktiv 94/74/EF (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 46).~~

29 ~~EFT L 316 af 31.10.1992, s. 19. Senest ændret ved direktiv 94/74/EF.~~

30 COM(2019) 640/3 final af 11.12.2019.

31 14861/19 af 5.12.2019.

↓ 2003/96/EF betragtning 5 (tilpasset)

(7) Fastsættelse af passende ~~EF~~⌦ EU ⌫-minimumsafgiftssatser for beskatning kan gøre det muligt at formindske de nuværende forskelle mellem de nationale afgiftssatser.

↓ 2003/96/EF betragtning 6 (tilpasset)

~~I henhold til traktatens artikel 6 skal miljøbeskyttelseskrav integreres i udformningen og gennemførelsen af Fællesskabets politikker på andre områder.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 7 (tilpasset)

(8) Som signatar af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer har ~~Fællesskabet~~⌦ Unionen ⌫ ratificeret ~~Kyoto-protokollen~~⌦ Parisaftalen ⌫. Beskatning af energiprodukter og, når det er relevant, elektricitet er et af de mulige instrumenter til at nå ~~Kyoto-protokollens~~⌦ Parisaftalens ⌫ mål.

⇩ nyt

(9) Der bør fastsættes regler for beregning af energibeskatning på grundlag af energiprodukternes og elektricitetens energiindhold kombineret med deres miljøpræstationer. Med henblik herpå bør der henvises til definitionerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU[32], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001[33] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852[34]. Desuden bør listen over energiprodukter ajourføres med tilføjelsen af visse energiprodukter for at sikre en ensartet og standardiseret behandling af disse brændstoffer og brændsler.

↓ 2003/96/EF betragtning 8 (tilpasset)

~~Rådet skal gennemgå afgiftsfritagelserne og -lempelserne og minimumsafgiftssatserne med regelmæssige mellemrum under hensyn til et velfungerende indre marked, realværdien af minimumsafgiftssatserne, Fællesskabets erhvervslivs internationale konkurrenceevne og andre af traktatens målsætninger.~~

[32] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU samt om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF (EUT L 315 af 14.11.2012, s. 1).

[33] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning) (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

[34] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

⇩ nyt

(10) Af hensyn til den fiskale neutralitet bør der for hver enkelt komponent af energibeskatningen anvendes de samme minimumsafgiftssatser for alle energiprodukter til en given anvendelse. I de tilfælde, hvor der således er fastsat de samme minimumsafgiftssatser, bør medlemsstaterne, også af hensyn til den fiskale neutralitet, sikre de samme nationale afgiftssatser for alle de pågældende produkter.

🡻 2003/96/EF betragtning 9 (tilpasset)

~~Medlemsstaterne bør have den nødvendige fleksibilitet til at udarbejde og iværksætte politikker, der er tilpasset deres nationale situation.~~

⇩ nyt

(11) Medlemsstaterne bør også til enhver tid respektere den i bilaget fastsatte rangordning af minimumsafgiftssatserne for de forskellige produkter for hver enkelt anvendelse med henblik på at sikre en afgiftsstruktur, der er tilpasset miljøhensyn. Minimumsafgiftssatserne bør tilpasses automatisk hvert år for at tage hensyn til udviklingen i deres reelle værdi med henblik på at bevare det nuværende niveau for harmonisering af satserne og dermed mindske den volatilitet, som energi- og fødevarepriserne forårsager. Denne tilpasning bør foretages på grundlag af ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Eurostat.

(12) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af visse bestemmelser om visse produkter eller anvendelser er der behov for en overgangsperiode.

🡻 2003/96/EF betragtning 10 (tilpasset)
⇨ nyt

(13) ⇨ Generelt bør medlemsstaterne anvende afgiftssatser for energiprodukter og elektricitet, der ikke er lavere end de i direktivet fastsatte minimumsafgiftssatser. ⇦ ~~Medlemsstaterne ønsker at indføre eller opretholde forskellige former for afgifter på energiprodukter og elektricitet. Med henblik herpå bør medlemsstaterne~~Medlemsstaterne bør kunne overholde ~~EF~~⌦ EU ⌫-minimumsafgiftssatserne ved at indregne den samlede beskatning, der pålægges, i form af alle de indirekte skatter, de har valgt at anvende (med undtagelse af moms).

🡻 2003/96/EF betragtning 11 (tilpasset)

(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse ~~EF~~⌦ EU ⌫-bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til omstrukturering og modernisering af deres

afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse og større anvendelse af arbejdskraft.

↓ 2003/96/EF betragtning 12 (tilpasset)

(15) Energipriser er vigtige elementer i ~~EF's~~⌦ Unionens ⌫ energi-, transport- og miljøpolitik.

↓ 2003/96/EF betragtning 13

~~Beskatning er med til at bestemme prisen på energiprodukter og elektricitet.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 14

~~Minimumsafgiftssatserne bør afspejle de forskellige energiprodukters og elektricitets konkurrencemæssige situation. I denne forbindelse bør beregningen af minimumssatserne i videst muligt omfang baseres på produkternes energiindhold. Denne metode bør imidlertid ikke anvendes for motorbrændstoffer.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 15

~~Det bør under visse omstændigheder eller på vedvarende basis være muligt at anvende differentierede nationale afgiftssatser for det samme produkt, forudsat at Fællesskabets minimumssatser for beskatning, reglerne for det indre marked og konkurrencereglerne overholdes.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 16 (tilpasset)

(16) Da der kun er meget begrænset handel mellem medlemsstaterne med varme, bør outputbeskatning af varme forblive uden for disse ~~fællesskabs~~⌦ EU- ⌫bestemmelsers anvendelsesområde.

↓ 2003/96/EF betragtning 17 (tilpasset)

(17) De~~t~~ er nødvendigt at fastsætte forskellige ~~fællesskabs~~⌦ EU- ⌫minimumssatser for beskatning afhængigt af anvendelsen af energiprodukterne og elektriciteten.

↓ 2003/96/EF betragtning 18
⇨ nyt

(18) Energiprodukter, der bruges som motorbrændstof ved visse former for ~~industriel og kommerciel~~ anvendelse og som brændsel til opvarmning, beskattes normalt lavere end energiprodukter, der anvendes som brændstof i motorkøretøjer. ⇨ Elektricitet bør altid være blandt de lavest beskattede energikilder for at fremme anvendelsen heraf, navnlig i transportsektoren. Med henblik herpå bør medlemsstaterne bestræbe sig på at anvende samme afgiftssats for elektricitet til opladning af elektriske køretøjer som

den, der anvendes til opvarmningsformål, i det nødvendige tidsrum efter dette direktivs ikrafttræden. ⇦

↓ 2003/96/EF betragtning 19

~~Beskatningen af dieselolie, der anvendes af transportvirksomheder, især sådanne, som udfører transport mellem medlemsstaterne, kræver mulighed for særbehandling, herunder foranstaltninger, der tager hensyn til indførelsen af vejbenyttelsesafgifter for at begrænse den konkurrenceforvridning, virksomhederne eventuelt står over for.~~

⇩ nyt

(19) Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at der ikke skelnes mellem diesel til erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug eller mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig anvendelse af brændsel til opvarmning og af elektricitet.

↓ 2003/96/EF betragtning 20

~~Medlemsstaterne kan have behov for at differentiere mellem dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug og privat forbrug. Medlemsstaterne kan udnytte denne mulighed til at reducere forskellen mellem beskatning af privatforbruget af dieselolie anvendt som brændstof i motorkøretøjer og benzin.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 21

~~Erhvervsmæssigt forbrug og ikke-erhvervsmæssigt forbrug af energiprodukter og elektricitet kan behandles skattemæssigt forskelligt.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 22 (tilpasset)

(20) Energiprodukter skal generelt være underlagt ~~fællesskabs~~⌦ EU- ⌫regler, når de anvendes som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof. Det er derfor i overensstemmelse med afgiftsordningens karakter og logik, at reglerne ikke omfatter dobbelt anvendelse af energiprodukter og anvendelse af energiprodukter til andet end brændsel til opvarmning eller motorbrændstof~~, samt til mineralogiske processer~~. Elektricitet, der anvendes til lignende formål, behandles på samme måde.

↓ 2003/96/EF betragtning 23

~~Af hensyn til eksisterende internationale forpligtelser og for at fastholde EF-selskabernes konkurrenceevne bør energiprodukter til luft- og søfart, bortset fra ikke-erhvervsmæssige private formål, fortsat være fritaget, samtidig med at medlemsstaterne bør kunne begrænse sådanne fritagelser.~~

⇩ nyt

(21) Unionen og medlemsstaterne har indgået multilaterale luftfarts- og lufttransportaftaler eller bilaterale aftaler med tredjelande. Disse aftaler indeholder bestemmelser om

beskatning af flybrændstof. Flybrændstof har traditionelt været omfattet af en lempelig skatteordning. Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart (undtagen fragtflyvning) inden for EU, bør beskattes, medmindre andet gælder i henhold til internationale aftaler. I mangel af mere effektive alternativer er det fortsat nødvendigt at fritage brændstof, der anvendes til fragtflyvninger.

(22) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af dette direktiv vil minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU, blive nået gradvist over en overgangsperiode på ti år, mens bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

(23) Brændstof, der anvendes til skibsfart, herunder fiskeri, bør også beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler om fritagelse for dette brændstof, vil på datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet bør disse brændstoffer og elektricitet fritages for beskatning i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

(24) For så vidt angår luftfart uden for EU og skibsfart, herunder fiskeri, uden for EU kan medlemsstaterne, medmindre andet gælder i henhold til internationale forpligtelser, fritage eller anvende de samme afgiftssatser, som anvendes inden for EU, afhængigt af den pågældende type aktivitet.

↓ 2003/96/EF betragtning 24
⇨ nyt

(25) Medlemsstaterne bør have mulighed for at indrømme visse andre fritagelser eller at anvende lavere afgiftssatser, når det ikke er til skade for ⇨ miljømålene eller ⇦ et velfungerende indre marked eller medfører konkurrenceforvridning.

↓ 2003/96/EF betragtning 25
⇨ nyt

(26) Navnlig ⇨ højeffektiv ⇦ kraft-varme-produktion og, for at fremme anvendelsen af alternative energikilder, vedvarende energikilder kan gives ~~sær~~præferencebehandling.

↓ 2003/96/EF betragtning 26

~~Der bør vedtages fællesskabsregler, som tillader medlemsstaterne at indrømme afgiftsfritagelser eller -lempelser med henblik på at fremme anvendelsen af biobrændstoffer for dermed at bidrage til et mere effektivt indre marked og for at yde medlemsstaterne og de økonomiske aktører en rimelig retssikkerhed. Konkurrenceforvridninger bør begrænses, og~~

~~tilskyndelser i form af en reduktion i biobrændstofproducenternes og -distributørernes basisomkostninger bør fastholdes, bl.a. ved at medlemsstaterne foretager afgiftstilpasninger, som tager højde for ændringer i råvareprisen.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 27 (tilpasset)

~~Dette direktiv berører ikke anvendelsen af de relevante bestemmelser i Rådets direktiv 92/12/EØF af 25. februar 1992 om den generelle ordning for punktafgiftspligtige varer, om oplægning og omsætning heraf samt om kontrol hermed[35] og Rådets direktiv 92/83/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for alkohol og alkoholholdige drikkevarer[36], når produktet, som påtænkes anvendt, udbudt til salg eller anvendt som motorbrændstof eller tilsætningsmiddel til brændstof, består af ethylalkohol som defineret i direktiv 92/83/EØF.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 28

~~Visse afgiftsfritagelser og -lempelser kan blive nødvendige, især på grund af den manglende yderligere harmonisering på fællesskabsplan, på grund af risikoen for tab af international konkurrenceevne eller af sociale eller miljømæssige hensyn.~~

⇩ nyt

(27) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige som incitament til at indfri miljøbeskyttelsesmål og opnå forbedret energieffektivitet i Unionens produktionssektor.

(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan midlertidigt vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger.

↓ 2003/96/EF betragtning 29

~~Virksomheder, der indgår aftaler for i betydeligt omfang at øge miljøbeskyttelsen og energieffektiviteten, fortjener opmærksomhed. Blandt disse virksomheder tilkommer der energiintensive virksomheder en særlig behandling.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 30

~~Det kan blive nødvendigt med overgangsperioder og -ordninger, for at medlemsstaterne kan foretage en smidig tilpasning til de nye afgiftssatser og dermed begrænse eventuelle negative bivirkninger.~~

---

35 ~~EFT L 76 af 23.3.1992, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2000/47/EF (EFT L 193 af 29.7.2000, s. 73).~~

36 ~~EFT L 316 af 31.10.1992, s. 21.~~

↓ 2003/96/EF betragtning 31
⇨ nyt

(29) ⇨ I betragtning af den finansielle, økonomiske og miljømæssige indvirkning på de enkelte medlemsstater ⇦ ~~Det er~~er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre andre ~~und~~fritagelser og lempelser~~ne~~ i afgiftssatserne i en på forhånd angivet periode. ⇨ Af hensyn til beskyttelsen af miljøet og folkesundheden, herunder mindskelse af luftforureningen, er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre særlige forhøjede satser i en på forhånd angivet periode. En sådan tilladelse bør på grundlag af en begrundet anmodning fra medlemsstaterne og på forslag af Kommissionen vedtages af Rådet ved en gennemførelsesafgørelse i overensstemmelse med artikel 291 i TEUF. ⇦ Sådanne ~~undtagelser og lempelser~~⇨ foranstaltninger ⇦ bør jævnligt undersøges.

⇩ nyt

(30) Listen over de energiprodukter, der er omfattet af kontrol- og bevægelsesbestemmelserne i Rådets direktiv 2008/118/EF[37], bør omfatte udvalgte energiprodukter for at sikre en ensartet og standardiseret behandling af disse produkter samt tage højde for risikoen for skattesvig, skatteunddragelse eller skattemisbrug.

(31) For at sikre den frie bevægelighed, samtidig med at sikkerhedskravene for kommercielle motorkøretøjer og særlige beholdere respekteres, bør definitionen af sådanne køretøjers standardtanke afspejle det forhold, at fabrikanterne ikke udelukkende tilpasser brændstoftanke til kommercielle køretøjer.

↓ 2003/96/EF betragtning 32
(tilpasset)

(32) Der bør sørges for, at medlemsstaterne underretter Kommissionen om visse nationale foranstaltninger. En sådan underretning fritager ikke medlemsstaterne for deres pligt til at anmelde visse nationale foranstaltninger i henhold til ~~traktatens~~ artikel ~~88~~⌦ 108 ⌫, stk. 3⌦ , i TEUF ⌫. Dette direktiv ~~foregriber ikke~~⌦ bør ikke foregribe ⌫ udfaldet af eventuelle fremtidige statsstøtteprocedurer i overensstemmelse med ~~traktatens~~ artikel ~~87~~⌦ 107 ⌫ og ~~88~~⌦ 108 ⌫ ⌦ i TEUF ⌫.

↓ 2003/96/EF betragtning 33

(33) Anvendelsesområdet for ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF skal, når det er relevant, udvides til de produkter og indirekte ~~afgifter~~skatter, der er omfattet af dette direktiv.

[37] Rådets direktiv 2008/118/EF af 16. december 2008 om den generelle ordning for punktafgifter og om ophævelse af direktiv 92/12/EØF (EUT L 9 af 14.1.2009, s. 12).

⇩ nyt

(34) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at afgøre, om kontrol- og bevægelsesbestemmelserne i direktiv 2008/118/EF skal finde anvendelse på de produkter, der giver anledning til svig, unddragelse eller misbrug. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[38].

🡻 2003/96/EF betragtning 34 (tilpasset)

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[39]~~

⇩ nyt

(35) Der bør henvises til den til enhver tid gældende udgave af den kombinerede nomenklatur. For at sikre, at henvisningerne i dette direktiv til koderne i den kombinerede nomenklatur (KN) ajourføres, når det er nødvendigt, og at minimumsafgiftssatserne afspejler prisudviklingen, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ajourføring af henvisningen til nævnte KN-koder og ajourføring af minimumsafgiftssatserne baseret på årlige udsving i forbrugerprisindekset. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og dets eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(36) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang fem år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten bør der tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi samt traktaternes overordnede relevante mål.

[38] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

[39] ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

(37) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til det tidligere direktiv. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, der er uændrede, følger af det tidligere direktiv.

(38) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag II, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og datoen for anvendelse af direktiverne —

↓ 2003/96/EF

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Medlemsstaterne beskatter energiprodukter og elektricitet i overensstemmelse med dette direktiv.

⇩ nyt

2. I dette direktiv beregnes beskatningen i EUR/gigajoule på grundlag af den nedre brændværdi for energiprodukter og elektricitet, der er anført i bilag IV til direktiv 2012/27/EU, konverteret til gigajoule. I tilfælde af produkter afledt af biomasse er referenceværdierne de værdier, der er anført i bilag III til direktiv (EU) 2018/2001, konverteret til gigajoule.

I de tilfælde, hvor direktiv 2012/27/EU eller direktiv (EU) 2018/2001 i givet fald ikke indeholder en nedre brændværdi for det pågældende produkt, henholder medlemsstaterne sig til de relevante tilgængelige oplysninger om dets nedre brændværdi.

↓ 2003/96/EF
⇨ nyt

Artikel 2

1. I dette direktiv forstås ved "energiprodukter" nedennævnte varer:

a) varer under KN-kode 1507-1518, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

b) varer under KN-kode ⇨ 2207, 2208 90 91 og 2208 90 99, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof og er fritaget for den harmoniserede punktafgift på alkohol og alkoholholdige drikkevarer i overensstemmelse med artikel 27, stk. 1, litra a) eller b), i direktiv 92/83/EØF[40] ⇦ ~~2701, 2702 og 2704-2715~~

c) varer under KN-kode ⇨ 2701-2715 ⇦ ~~2901 og 2902~~

d) ikke-syntetiske varer under KN-kode ⇨ 2804 10 ⇦~~2905 11 00~~, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

[40] Rådets direktiv 92/83/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for alkohol og alkoholholdige drikkevarer (EFT L 316 af 31.10.1992, s. 21).

⇩ nyt

e) varer under KN-kode 2814, når de er bestemt til anvendelse som motorbrændstof

🡻 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

~~e~~f) varer under KN-kode ~~3403~~⇨ 2901 og 2902 ⇦

~~f~~g) ikkesyntetiske varer under KN-kode ~~3811~~⇨ 2905 11 00, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof ⇦

~~g~~h) varer under KN-kode ~~3817~~⇨ 2909 19 10 og 2909 19 90, heraf sidstnævnte, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof ⇦

~~h~~i) varer under KN-kode~~r~~ ⇨ 3403 ⇦ ~~38249986, 38249992 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 38249993, 38249996 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 38260010 og 38260090, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof~~

⇩ nyt

j) varer under KN-kode 3811

k) varer under KN-kode 3814, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

l) varer under KN-kode 3817

m) varer under KN-kode 3823 19, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

n) varer under KN-kode 3824 99 86, 3824 99 92 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 3824 99 93, 3824 99 96 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 3826 00 10 og 3826 00 90, når disse er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

o) varer under KN-kode 4401 og 4402, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning i anlæg med en samlet nominel indfyret termisk effekt på 5 MW eller derover.

🡻 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

2. Dette direktiv finder også anvendelse på:

Elektrisk energi under KN-kode 2716 (elektricitet).

3. Energiprodukter, ud over dem, der er fastsat ~~en~~ ⇨ minimums ⇦afgiftssats⌦ er ⌫ for i dette direktiv, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som motorbrændstof eller brændsel til opvarmning, beskattes, alt efter anvendelse, med den sats, der er fastsat for det tilsvarende motorbrændstof eller brændsel til opvarmning.

~~Ud over de afgiftspligtige produkter, der er nævnt i stk. 1, beskattes produkter, der er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som motorbrændstof, eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, med den sats, der er fastsat for det tilsvarende motorbrændstof.~~

~~Ud over de afgiftspligtige produkter, der er nævnt i stk. 1, beskattes ethvert andet kulbrintebrændstof, bortset fra tørv, der er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som brændsel til opvarmning, med den sats, der er fastsat for det tilsvarende energiprodukt.~~

⇩ nyt

Andre produkter end energiprodukter, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som motorbrændstof, beskattes med den sats, der er fastsat for det tilsvarende motorbrændstof.

Tilsætningsstoffer og fyldstoffer til motorbrændstof, bortset fra vand, beskattes med den sats, der er fastsat for det tilsvarende motorbrændstof.

Andre kulbrinter end dem, der er nævnt i stk. 1, og som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som brændsel til opvarmning, beskattes med den sats, der er fastsat for det tilsvarende energiprodukt.

⇩ 2003/96/EF

~~4. Dette direktiv finder ikke anvendelse på:~~

~~a) Output-beskatning af varme og beskatning af varer under KN-kode 4401 og 4402~~

~~b) Følgende anvendelser af energiprodukter og elektricitet:~~

~~– energiprodukter, der anvendes til andet end motorbrændstof eller brændsel til opvarmning~~

~~– dobbelt anvendelse af energiprodukter~~

~~Et energiprodukt har en dobbelt anvendelse, når det anvendes både som brændsel til opvarmning og til andre formål end som motorbrændstof og brændsel til opvarmning. Anvendelse af energiprodukter til kemisk reduktion og til elektrolyse og metallurgiske processer skal anses for dobbelt anvendelse~~

~~– elektricitet, der fortrinsvis anvendes til kemisk reduktion og i elektrolyse og metallurgiske processer~~

~~– elektricitet, såfremt udgifterne hertil udgør mere end 50 % af omkostningerne ved et produkt. Ved et »produkts omkostninger« forstås den enkelte virksomheds samlede køb af varer og tjenesteydelser plus personaleudgifter plus forbrug af fast realkapital i den erhvervsmæssige enhed, som defineret i artikel 11. Disse omkostninger beregnes som et gennemsnit pr. enhed. »Udgiften til elektricitet« defineres som den faktiske købsværdi af elektricitet~~

~~eller udgiften til produktionen af elektricitet, hvis denne produceres i virksomheden~~

~~– mineralogiske processer~~

~~Ved »mineralogiske processer« forstås de processer, der er klassificeret i NACE-nomenklaturen under afdeling DI 26 »Fremstilling af andre ikke-metalholdige mineralske produkter« i Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 af 9. oktober 1990 om den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter i De Europæiske Fællesskaber[41]~~

~~Artikel 20 finder dog anvendelse på disse energiprodukter.~~

~~5. Henvisningerne i dette direktiv til koder i den kombinerede nomenklatur er til Kommissionens forordning (EF) nr. 2031/2001 af 6. august 2001 om ændring af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif[42].~~

~~I overensstemmelse med proceduren i artikel 27 træffes der en gang om året beslutning om ajourføring af koderne i den kombinerede nomenklatur for de varer, der er omhandlet i dette direktiv. Beslutningen må ikke medføre nogen ændringer af de minimumsafgiftssatser, der finder anvendelse i henhold til dette direktiv, eller føre til, at der tilføjes eller fjernes energiprodukter og elektricitet fra listen.~~

⇩ nyt

4. Afgiftspligtige produkter, jf. stk. 1 og 3, der er fremstillet eller afledt af biomasse, er under afgiftsmyndighedernes kontrol omfattet af de særlige afgiftssatser fastsat for disse produkter i overensstemmelse med dette direktiv, forudsat at de opfylder et af følgende kriterier:

a) kriterierne for bæredygtighed og besparelse af drivhusgasemissioner, jf. artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001, bortset fra produkter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, jf. artikel 26, stk. 2, i nævnte direktiv

b) er fremstillet af de råprodukter, der er opført i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001.

I dette direktiv anvendes for "biomasse" definitionen i artikel 2, nr. 24), for "biogas" definitionen i samme artikel, nr. 28), for "flydende biobrændsler" definitionen i samme artikel, nr. 32), for "biobrændstoffer" definitionen i samme artikel, nr. 33), og for "avancerede biobrændstoffer" definitionen i samme artikel, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001.

I dette direktiv forstås ved "avanceret" biogas, flydende biobrændsler og varer under KN-kode 4401 og 4402 produkter fremstillet af de råprodukter, der er opført i del A i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001. Biobrændstoffer, biogas og flydende biobrændsler, der er fremstillet af de råprodukter, der er opført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, anses for at svare til avancerede produkter.

5. Afgiftspligtige produkter, jf. stk. 1 og 3, der falder ind under definitionen "vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse" eller "kulstoffattige brændstoffer", kan under

---

41 ~~EFT L 293 af 24.10.1990, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2002 (EFT L 6 af 10.1.2002, s. 3).~~

42 ~~EFT L 279 af 23.10.2001, s. 1.~~

afgiftsmyndighedernes kontrol være omfattet af de særlige afgiftssatser fastsat for disse produkter i overensstemmelse med dette direktiv, når:

a) der ved "vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse" forstås andre brændstoffer end biobrændstoffer, flydende biobrændsler eller biogas, hvis energiindhold er afledt af andre vedvarende energikilder end biomasse

b) der ved "kulstoffattige brændstoffer" forstås kulstoffattig brint og syntetiske gasformige og flydende brændstoffer og brændsler, hvis energiindhold hidrører fra kulstoffattig brint, samt alle fossile brændstoffer og brændsler, der opfylder de tekniske screeningskriterier for bestemmelse af, under hvilke betingelser en bestemt økonomisk aktivitet kan anses for at bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852[43] og bilag I til delegeret forordning (EU) [...]/[...][44]. "Genanvendt kulstofbrændsel", jf. artikel 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2018/2001, inkluderes i denne kategori.

6. I de tilfælde, hvor et energiprodukt delvist består af et eller flere af de produkter, der er omhandlet i de foregående stykker, fastlægges beskatningen af disse dele i overensstemmelse hermed på grundlag af dette direktiv, uafhængigt af den KN-kode, under hvilken produktet som helhed henhører.

7. Med henblik på nærværende artikels stk. 1, litra a), b), d), e), g), h), k), m), n) og o), og artikel 21, stk. 1, litra a), b), h), i), l), m) og n), anses produkter, der er bestemt til forsyning, for at være bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof, når leverandøren ved eller rimeligvis burde vide, at modtageren har til hensigt at anvende produkterne som brændsel til opvarmning eller som motorbrændstof. De produkter, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, litra a), og artikel 21, stk. 1, litra a), anses ikke for at være bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof, hvis de leveres til en producent af varer som omhandlet i nærværende artikels stk. 1, litra n), og artikel 21, stk. 1, litra n).

8. Henvisningerne i dette direktiv til koder i den kombinerede nomenklatur forstås som henvisninger til koderne i den kombinerede nomenklatur som fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87[45] som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1577[46].

Når den i første afsnit omhandlede forordning erstattes, eller når en ændring af den kombinerede nomenklatur nødvendiggør en ændring af de koder, der er omhandlet i dette direktiv, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 for at ajourføre koderne i den kombinerede nomenklatur for

---

[43] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

[44] Kommissionens delegerede forordning (EU) […]/[...] om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 for så vidt angår fastsættelse af de tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder en økonomisk aktivitet kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt den pågældende økonomiske aktivitet i væsentlig grad skader nogle af de andre miljømål, C(2021) 2800 final (EUT [...], s. [...]).

[45] Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1).

[46] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1577 af 21. september 2020 om ændring af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EUT L 361 af 30.10.2020, s. 1).

de produkter, der er omhandlet i dette direktiv, eller for at ajourføre den i første afsnit anførte reference, således at den henviser til den gældende udgave af den kombinerede nomenklatur.

De pågældende delegerede retsakter må ikke medføre nogen ændringer af de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, eller føre til, at nogen energiprodukter og elektricitet tilføjes eller fjernes.

↓ 2003/96/EF

~~*Artikel 3*~~

~~Henvisningerne i direktiv 92/12/EØF til »mineralolier« og »punktafgifter«, for så vidt det vedrører mineralolier, fortolkes som alle energiprodukter, elektricitet og nationale indirekte afgifter, der omhandles i henholdsvis dette direktivs artikel 2 og artikel 4, stk. 2.~~

⇩ nyt

Artikel 3

1. Dette direktiv finder ikke anvendelse på følgende:

a) outputbeskatning af varme

b) følgende anvendelser af energiprodukter og elektricitet:

— energiprodukter, der anvendes til andet end motorbrændstof eller brændsel til opvarmning

— dobbelt anvendelse af energiprodukter

Et energiprodukt har en dobbelt anvendelse, når det anvendes både som brændsel til opvarmning og til andre formål end som motorbrændstof og brændsel til opvarmning. Anvendelsen af energiprodukter til kemisk reduktion og til elektrolyse og metallurgiske processer, hvor energiprodukter anvendes direkte i eller giver et direkte energiinput til processen, eller forbruget af dem er forbundet med processen, anses for dobbelt anvendelse

— elektricitet, der fortrinsvis anvendes til kemisk reduktion og i elektrolyse og metallurgiske processer, hvor elektricitet anvendes direkte i eller giver et direkte energiinput til processen, eller forbruget af den er forbundet med processen.

2. Artikel 21 finder anvendelse på energiprodukter, der anvendes i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, litra b).

↓ 2003/96/EF

Artikel 4

1. De afgiftssatser, medlemsstaterne fastsætter for energiprodukter og elektricitet, der omhandles i artikel 2, må ikke være lavere end de ~~minimumssatser for beskatning~~minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv.

2. I dette direktiv er "afgiftssats" den samlede byrde, der pålægges i form af alle indirekte ~~afgifter~~skatter (undtagen moms), der beregnes direkte eller indirekte af mængden af energiprodukter eller elektricitet ved overgangen til forbrug.

~~*Artikel 5*~~

~~Medlemsstaterne kan i følgende tilfælde, under afgiftsmyndighedernes kontrol, anvende differentierede afgiftssatser, når blot de overholder de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, og er forenelige med EU-retten:~~

- ~~når de differentierede satser hænger direkte sammen med produktkvalitet~~
- ~~når de differentierede satser afhænger af kvantitative forbrugsniveauer for elektricitet og energiprodukter, der anvendes til opvarmningsformål~~
- ~~til anvendelse i forbindelse med: lokal offentlig passagerbefordring (herunder taxier), affaldsindsamling, de væbnede styrker og den offentlige forvaltning, handicappede samt ambulancer~~
- ~~mellem erhvervsmæssigt og ikke-erhvervsmæssigt forbrug for de i artikel 9 og 10 omhandlede energiprodukter og elektricitet.~~

⇩ nyt

Artikel 5

1. Medlemsstaterne sikrer, at der, når der i bilag I er fastsat de samme minimumsafgiftssatser i forbindelse med en given anvendelse, fastsættes de samme afgiftssatser for de produkter, der bruges til den pågældende anvendelse. Medlemsstaterne respekterer også til enhver tid den i bilag I fastsatte rangordning af minimumsafgiftssatserne for forskellige produkter ved hver given anvendelse.

Med henblik på første afsnit anses enhver anvendelse, for hvilken der er fastsat en minimumsafgiftssats i henholdsvis tabel A, B og C i bilag I, for at være en enkelt anvendelse, medmindre andet er fastsat i dette direktiv.

Med henblik på den i første afsnit nævnte rangordning sidestilles elektricitet med andre motorbrændstoffer og brændsel til opvarmning, der er anført i tabel B og C i bilag I, undtagen når medlemsstaterne anvender en særlig afgiftssats for elektricitet anvendt til opladning af elektriske køretøjer, i hvilket tilfælde elektricitet sidestilles med de motorbrændstoffer, der er anført i tabel A i bilag I, medmindre andet er fastsat i dette direktiv.

I nærværende stykkes tredje afsnit forstås ved "elektrisk køretøj" et elektrisk køretøj som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU[47].

2. De minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, tilpasses hvert år, første gang den 1. januar 2024, for at tage hensyn til ændringerne i det harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Eurostat. Minimumssatserne tilpasses automatisk ved at hæve eller sænke grundbeløbet i euro med den procentvise ændring i nævnte indeks i løbet af det foregående kalenderår.

[47] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 for at ændre de i første afsnit omhandlede minimumsafgiftssatser.

↓ 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel 6

Medlemsstaterne kan frit gennemføre de afgiftsfritagelser og -lempelser, der er fastsat i dette direktiv, enten

a) direkte

b) ved at differentiere afgiftssatsen

eller

c) ved at refundere hele den erlagte afgift eller en del heraf.

Artikel 7

~~1.~~ Fra den 1. januar ~~2004 og fra den 1. januar 2010~~⇨ 2023 ⇦ er minimumsafgiftssatserne for motorbrændstoffer som fastsat i ⌦ tabel A i ⌫ bilag I ~~tabel A~~.

⇩ nyt

Hvis der anvendes en overgangsperiode, jf. tabel A i bilag I, fastsættes forhøjelsen af minimumsafgiftssatserne til en tiendedel pr. år indtil den 1. januar 2033, jf. dog artikel 5, stk. 2. For kulstoffattige brændstoffer gælder den minimumsafgiftssats, der er fastsat for det første år af overgangsperioden, indtil den 1. januar 2033.

↓ 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

~~Senest den 1. januar 2012 skal Rådet med enstemmighed efter høring af Europa-Parlamentet og på grundlag af en rapport og et forslag fra Kommissionen træffe afgørelse om minimumsafgiftssatserne for dieselolie for en yderligere periode fra den 1. januar 2013.~~

~~2. Medlemsstaterne kan indføre differentierede afgiftssatser for erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at EF-minimumsafgiftssatserne overholdes, og at afgiftssatsen for dieselolie anvendt i motorkøretøjer ikke kommer under den afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, uanset eventuelle undtagelser for denne brug, der måtte være fastsat i dette direktiv.~~

~~3. Ved »erhvervsmæssig brug af dieselolie« anvendt i motorkøretøjer forstås dieselolie anvendt i motorkøretøjer i følgende øjemed:~~

~~a) godstransport mod leje eller vederlag eller for egen regning i lastbiler eller vogntog, der udelukkende er beregnet på godstransport ad vej, og som har en tilladt totalvægt på 7,5 tons eller derover~~

~~b) passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel, i motorkøretøjer i kategori M2 eller M3, som defineret i Rådets direktiv~~

~~70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[48].~~

~~4. Uanset stk. 2 kan medlemsstater, som indfører infrastrukturafgifter for lastbiler eller vogntog, der udelukkende er beregnet på godstransport ad vej, anvende en reduceret afgiftssats for dieselolie, anvendt af sådanne motorkøretøjer, som er lavere end den afgiftssats, der var gældende i medlemsstaten pr. 1. januar 2003, forudsat at den samlede afgiftsbyrde stort set forbliver på samme niveau, at EF-minimumsafgiftssatserne i øvrigt overholdes, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003 for dieselolie anvendt som brændstof, er mindst dobbelt så højt som den minimumsafgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2004.~~

Artikel 8

1. Fra den 1. januar ~~2004~~⇨ 2023 ⇦, og uanset artikel 7, er minimumsafgiftssatserne for produkter anvendt som motorbrændstof til de formål, der er redegjort for i ⌦ nærværende artikels ⌫ stk. 2, som fastsat i ⌦ tabel B i ⌫ bilag I~~, tabel B~~.

⇩ nyt

Hvis der anvendes en overgangsperiode, jf. tabel B i bilag I, fastsættes forhøjelsen af minimumsafgiftssatserne til en tiendedel pr. år indtil den 1. januar 2033, jf. dog artikel 5, stk. 2. For kulstoffattige brændstoffer gælder den minimumsafgiftssats, der er fastsat for det første år af overgangsperioden, indtil den 1. januar 2033.

🡻 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

2. ~~Denne artikel~~⌦ Stk. 1 ⌫ gælder for følgende former for ~~industriel og kommerciel~~ anvendelse:

a) landbrug, havebrug, ~~fiskeopdræt~~⌦ akvakultur ⌫ og skovbrug

b) stationære motorer

c) udstyr og maskiner, der anvendes inden for byggeri, ingeniørarbejder og offentlige arbejder

d) køretøjer beregnet til brug uden for offentlig vej, eller som ikke har opnået tilladelse til brug primært på offentlig vej.

Artikel 9

~~1.~~ Fra den 1. januar ~~2004~~⇨ 2023 ⇦ er minimumsafgiftssatserne for brændsel til opvarmning som fastsat i ⌦ tabel C i ⌫ bilag I~~, tabel C~~.

⇩ nyt

Hvis der anvendes en overgangsperiode, jf. tabel C i bilag I, fastsættes forhøjelsen af minimumsafgiftssatserne til en tiendedel pr. år indtil den 1. januar 2033, jf. dog artikel 5,

~~48 EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.~~

stk. 2. For kulstoffattige brændstoffer gælder den minimumsafgiftssats, der er fastsat for det første år af overgangsperioden, indtil den 1. januar 2033.

↓ 2003/96/EF (tilpasset) ⇨ nyt

~~2. Medlemsstater, som den 1. januar 2003 havde tilladelse til at anvende en kontrolafgift for fyringsolie, kan fortsat anvende en reduceret sats på 10 EUR pr. 1000 liter for dette produkt. Denne tilladelse skal bortfalde den 1. januar 2007, hvis Rådet træffer afgørelse herom med enstemmighed på grundlag af en rapport og et forslag fra Kommissionen, efter at have konstateret, at den reducerede afgiftssats er så lav, at problemer med forvridning af samhandelen mellem medlemsstaterne ikke kan undgås.~~

Artikel 10

~~1.~~ Fra den 1. januar ~~2004~~⇨ 2023 ⇦ er minimumsafgiftssatserne for elektricitet som fastsat i ⌦ tabel D i ⌫ bilag I~~, tabel C~~.

~~2. Medlemsstaterne kan fastsætte den gældende afgift på et højere niveau end minimumsafgiftssatserne i stk. 1, når blot de overholder direktiv 92/12/EØF.~~

~~*Artikel 11*~~

~~1. I dette direktiv forstås ved »erhvervsmæssigt forbrug« forbruget i en erhvervsmæssig enhed, som identificeret i overensstemmelse med stk. 2, der selvstændigt og uanset stedet leverer varer og tjenesteydelser, uanset formålet med eller resultatet af den pågældende økonomiske virksomhed.~~

~~Den økonomiske virksomhed omfatter alle former for erhvervsmæssig virksomhed som producent, handlende eller tjenesteyder, herunder minedrift og landbrug og liberale erhverv.~~

~~Stater, regioner, amter, kommuner og andre offentligretlige organer betragtes ikke som erhvervsmæssige enheder for så vidt angår aktiviteter eller transaktioner, som de udøver eller foretager i deres egenskab af offentlig myndighed. Når de udøver sådanne former for aktiviteter eller foretager sådanne transaktioner, skal de dog betragtes som erhvervsmæssige virksomheder for så vidt angår disse former for aktiviteter eller transaktioner, såfremt deres behandling som ikke-erhvervsmæssig virksomhed vil føre til væsentlig konkurrenceforvridning.~~

~~2. Ved anvendelsen af dette direktiv kan en erhvervsmæssig enhed ikke anses for at være mindre end en del af et foretagende eller en retlig enhed, der ud fra et organisatorisk synspunkt udgør en selvstændig virksomhed, dvs. en enhed, der kan fungere ved hjælp af egne midler.~~

~~3. I tilfælde af blandet forbrug svarer afgiften til andelen af hvert forbrug, men hvis enten det erhvervsmæssige eller det ikke-erhvervsmæssige forbrug er ubetydeligt, kan det betragtes som værende lig nul.~~

~~4. Medlemsstaterne kan begrænse anvendelsen af lavere afgifter for erhvervsmæssigt forbrug.~~

Artikel ~~12~~11

1. Medlemsstaterne kan udtrykke deres nationale afgiftssatser i andre enheder end ~~dem~~⌦ den ⌫, der er nævnt i artikel 7-10, når blot de tilsvarende afgiftssatser efter

omregning til disse enheder ikke er lavere end de minimumssatser, der er fastsat i dette direktiv.

2. ~~For så vidt angår de i artikel 7, 8 og 9 nævnte energiprodukter, hvis afgiftssatser beregnes på grundlag af mængder,~~⇨ Hvis der anvendes mængdeenheder, ⇦ måles mængderne ved en temperatur på 15 °C.

Artikel ~~13~~12

1. For medlemsstater, som ikke har indført euroen, fastsættes omregningskursen for euro ved beregning af afgiftssatserne i de nationale valutaer én gang om året. De kurser, der anvendes, er dem, der gælder den første arbejdsdag i oktober, og som offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*; de finder anvendelse fra den 1. januar i det følgende kalenderår.

2. Medlemsstaterne kan opretholde de afgiftssatser, der gælder ved den årlige justering, der er omhandlet i stk. 1, hvis omregningen af afgiftssatserne udtrykt i euro medfører en forhøjelse af afgiftssatserne udtrykt i national valuta på mindre end 5 % eller under 5 EUR, idet det laveste af disse to beløb er gældende.

⇩ nyt

Artikel 13

1. Medlemsstaterne indrømmer under afgiftsmyndighedernes kontrol afgiftsfritagelse for de energiprodukter og elektricitet, der anvendes til produktion af elektricitet, og elektricitet, der anvendes til at opretholde muligheden for produktion af elektricitet.

2. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne af miljøpolitiske hensyn beskatte de i stk. 1 omhandlede produkter uden at overholde de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv. I så fald respekteres den i bilag I fastsatte rangordning mellem minimumsafgiftssatserne ved beskatningen af disse produkter, som ikke skal medregnes ved vurderingen af, om minimumsafgiftssatsen for elektricitet i henhold til artikel 10 er overholdt.

⇩ 2003/96/EF

~~*Artikel 14*~~

~~1. Ud over de almindelige bestemmelser i direktiv 92/12/EØF om fritagne anvendelsesformål for afgiftspligtige produkter, og medmindre andet er fastsat i andre EF-bestemmelser, fritager medlemsstaterne følgende produkter for beskatning på vilkår, som de fastlægger for at sikre korrekt og ligefrem anvendelse af sådanne fritagelser og for at forhindre enhver form for svig, unddragelse eller misbrug:~~

~~a) Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til produktion af elektricitet, og elektricitet, der anvendes til at opretholde muligheden for produktion af elektricitet. Medlemsstaterne kan imidlertid af miljøpolitiske hensyn beskatte disse produkter uden at overholde dette direktivs minimumsafgiftssatser. I så fald skal beskatningen af disse produkter ikke medregnes ved vurderingen af, om minimumsafgiftssatsen for elektricitet i henhold til artikel 10 er overholdt.~~

~~b) Energiprodukter, der leveres til anvendelse som flybrændstof, medmindre der er tale om ikke-erhvervsmæssig privatflyvning.~~

~~I dette direktiv forstås ved »ikke-erhvervsmæssig privatflyvning« ejerens eller en fysisk eller juridisk persons anvendelse af et luftfartøj, som den pågældende har rådighed over enten ved leje eller på anden måde, til ikke-erhvervsmæssige formål, navnlig andre formål end personbefordring og godstransport eller levering af tjenesteydelser mod vederlag eller til offentlige formål.~~

~~Medlemsstaterne kan begrænse anvendelsesområdet for denne fritagelse til alene at omfatte levering af jetbrændstof (KN-kode 27101921).~~

~~c) Energiprodukter, der leveres til anvendelse som motorbrændstof med henblik på sejlads i EF-farvande (herunder fiskeri), bortset fra sejlads med fritidsfartøjer, og elektricitet, der produceres om bord på et fartøj.~~

~~I dette direktiv forstås ved »fritidsfartøjer« ethvert fartøj, som ejeren eller en fysisk eller juridisk person anvender, og som den pågældende har rådighed over enten ved leje eller på anden måde, til ikke-erhvervsmæssige formål, navnlig andre formål end personbefordring og godstransport eller levering af tjenesteydelser mod vederlag eller til offentlige formål.~~

~~2. Medlemsstaterne kan begrænse anvendelsesområdet for de fritagelser, der er omhandlet i stk. 1, litra b) og c), til international transport og transport inden for EF. Desuden kan en medlemsstat, der har indgået en bilateral aftale med en anden medlemsstat, ophæve fritagelserne i henhold til stk. 1, litra b) og c). I så fald kan de anvende en afgiftssats, der er lavere end dette direktivs minimumssatser.~~

⇩ nyt

Artikel 14

1. Medmindre andet gælder i henhold til internationale forpligtelser, og uden at det berører anvendelsen af dette direktivs artikel 5, når der er tale om en enkelt anvendelse, på flyvninger i luftfart inden for EU, der ikke er forretnings- og fritidsflyvning, anvender medlemsstaterne under afgiftsmyndighedernes kontrol mindst de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, på energiprodukter, der leveres til brug som brændstof til luftfartøjer, og på elektricitet, der anvendes direkte til opladning af elektriske luftfartøjer, med henblik på disse flyvninger i luftfart inden for EU.

Med henblik på første afsnit rangordnes elektricitet blandt de motorbrændstoffer, der er anført i tabel A i bilag I.

De i første afsnit omhandlede minimumsafgiftssatser starter fra nul og stiger over en tiårig overgangsperiode hvert år med en tiendedel af de endelige minimumssatser, der er fastsat i tabel A og D i bilag I. I nævnte tiårige overgangsperiode gælder en minimumssats på nul for bæredygtige biobrændstoffer og bæredygtig biogas, kulstoffattige brændstoffer, vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse, avancerede bæredygtige biobrændstoffer og avanceret bæredygtig biogas samt elektricitet.

I nærværende artikel forstås ved "luftfart inden for EU" flyvning mellem to lufthavne i Unionen, herunder indenrigsflyvning.

I nærværende artikel forstås ved "forretningsflyvning" virksomheders eller enkeltpersoners drift eller anvendelse af luftfartøjer til transport af passagerer eller varer som led i virksomhedsdriften, fløjet til formål, der generelt ikke kan købes af offentligheden, og af piloter, der mindst har et gyldigt erhvervsflyvningscertifikat, der omfatter instrumentbevis.

I nærværende artikel forstås ved "fritidsflyvning" anvendelsen af et luftfartøj til personlige eller rekreative formål, der ikke er forbundet med erhvervsmæssig eller professionel brug.

2. Energiprodukter, der leveres til brug som brændstof til luftfartøjer, og elektricitet, der anvendes direkte til opladning af elektriske luftfartøjer med henblik på luftfart inden for EU i form af fragtflyvning, fritages.

Uanset nærværende stykkes første afsnit kan medlemsstaterne anvende samme afgiftssats som fastsat i stk. 1 på den i nærværende stykkes første afsnit omhandlede indenrigsfragtflyvning.

Hvis en medlemsstat har indgået en aftale med en eller flere medlemsstater, kan den også anvende samme afgiftsniveau som fastsat i stk. 1 for luftfart inden for EU i form af fragtflyvning, jf. første afsnit.

I nærværende stykke forstås ved "fragtflyvning" rute- eller charterflyvning med luftfartøjer, der mod betaling transporterer anden last end passagerer, bortset fra flyvninger med en eller flere betalende passagerer og flyvninger, hvor der ifølge offentliggjorte fartplaner tilbydes passagerflyvning.

3. For så vidt angår luftfart uden for EU kan medlemsstaterne, medmindre andet gælder i henhold til internationale forpligtelser, afhængigt af den pågældende type flyvning fritage eller anvende de samme afgiftssatser som for luftfart inden for EU.

4. Motorbrændstof, der anvendes til fremstilling, udvikling, afprøvning og vedligeholdelse af luftfartøjer, pålægges de i stk. 1 fastsatte afgiftssatser.

5. Medlemsstaterne kan under afgiftsmyndighedernes kontrol indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse for elektricitet, der leveres til stationære luftfartøjer.

I første afsnit forstås ved "elektricitet, der leveres til stationære luftfartøjer" levering af elektricitet gennem en standardiseret stationær eller mobil grænseflade til luftfartøjer placeret ved gaten eller ved en fjernstandplads i lufthavnen.

Artikel 15

1. Uden at det berører artikel 5, anvender medlemsstaterne under afgiftsmyndighedernes kontrol mindst de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i tabel B og D i bilag I, på energiprodukter, der leveres til brug som brændstof til fartøjer, og på elektricitet, der anvendes direkte til opladning af elektriske fartøjer, med henblik på sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU.

Med henblik på første afsnit rangordnes elektricitet blandt de motorbrændstoffer, der er anført i tabel B i bilag I.

I en tiårig overgangsperiode gælder en minimumssats på nul for bæredygtige biobrændstoffer og bæredygtig biogas, kulstoffattige brændstoffer, vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse, avancerede bæredygtige biobrændstoffer og avanceret bæredygtig biogas samt elektricitet.

I nærværende artikel forstås ved "skibsfart inden for EU" sejlads mellem to havne i Unionen, herunder indenrigssejlads.

I nærværende artikel forstås ved "fast rutefart" en række overfarter med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at betjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejladser.

I nærværende artikel forstås ved "godstransport" rute- eller chartersejlads med fartøjer, der mod betaling transporterer anden last end passagerer, bortset fra sejladser med en eller flere betalende passagerer og sejladser, hvor der ifølge offentliggjorte fartplaner tilbydes passagersejlads.

2. For så vidt angår skibsfart uden for EU kan medlemsstaterne afhængigt af den pågældende type aktivitet fritage eller anvende de samme afgiftssatser som for skibsfart inden for EU.

3. Medlemsstaterne pålægger motorbrændstof og elektricitet, der anvendes til fremstilling, udvikling, afprøvning og vedligeholdelse af fartøjer, samt motorbrændstof og elektricitet, der anvendes til opmudring af indre vandveje og havne, den i første afsnit omhandlede beskatning.

4. Elektricitet, der produceres om bord på et fartøj, fritages for beskatning.

5. Medlemsstaterne kan under afgiftsmyndighedernes kontrol indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse for elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, der ligger ved kaj i en havn.

↓ 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~15~~16

~~1.~~ Medmindre andet gælder i henhold til andre ~~EF~~⌦ EU ⌫-bestemmelser, kan medlemsstaterne under afgiftsmyndighedernes kontrol indrømme ~~hel eller delvis~~ afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for:

a) afgiftspligtige produkter, der anvendes under afgiftsmyndighedernes kontrol i forbindelse med pilotprojekter vedrørende teknologisk udvikling af mindre forurenende produkter eller vedrørende brændsel fra vedvarende energikilder

b) elektricitet:

– fra solenergi, vindenergi, bølgeenergi, tidevandsenergi eller elektricitet af geotermisk oprindelse

– produceret i vandkraftværker

– fra ⇨ bæredygtig ⇦ biomasse eller fra produkter fremstillet af ⇨ bæredygtig ⇦ biomasse

– fra metanemission fra nedlagte kulminer

– fra brændselsceller

⇩ nyt

Medmindre andet gælder i henhold til andre EU-bestemmelser, kan medlemsstaterne under afgiftsmyndighedernes kontrol indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for:

Medlemsstaterne kan desuden refundere en elproducent hele eller en del af den afgift, forbrugeren har betalt af elektricitet fremstillet af de produkter, der er specificeret i nærværende stykke

---

↓ 2003/96/EF
⇨ nyt

~~c)~~ ~~energiprodukter og elektricitet, der anvendes til kraftvarmeproduktion~~

~~d~~c) elproduktion, som stammer fra kraft-varme-værker, når ⇨ kraftvarmeproduktionen fra ⇦ de pågældende kraft-varme-værker er ~~miljøvenlige~~⇨ højeffektiv kraftvarmeproduktion som defineret i artikel 2, nr. 34), i direktiv 2012/27/EU ⇦ ~~Medlemsstaterne kan anvende nationale definitioner af »miljøvenlig« (eller højeffektiv) kraft-varme-produktion, indtil Rådet med enstemmighed vedtager en fælles definition på grundlag af en rapport og et forslag fra Kommissionen~~

⇩ nyt

d) vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse, avancerede bæredygtige biobrændstoffer, flydende biobrændsler, biogas og avancerede bæredygtige produkter under KN-kode 4401 og 4402

e) produkter under KN-kode 2705, der anvendes til brændsel.

🡻 2003/96/EF

~~e) energiprodukter og elektricitet, der anvendes til personbefordring og godstransport med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus~~

~~f) energiprodukter, der leveres til anvendelse som brændstoffer ved sejlads ad de indre vandveje (herunder fiskeri), bortset fra sejlads med fritidsfartøjer, og elektricitet, der produceres om bord på et fartøj~~

~~g) naturgas i medlemsstater, hvor naturgassens andel af det endelige energiforbrug udgjorde mindre end 15 % i 2000~~

~~Der kan indrømmes hel eller delvis fritagelse eller lempelser i højst ti år efter dette direktivs ikrafttræden, eller indtil den nationale naturgasandel af det endelige energiforbrug når op på 25 %, hvis dette sker først. Når den nationale naturgasandel af det endelige energiforbrug når op på 20 %, anvender de pågældende medlemsstater imidlertid en strengt positiv afgiftssats, som forhøjes årligt, så det mindst når op på minimumssatsen ved udgangen af ovennævnte periode.~~

~~Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland kan helt eller delvis fritage eller foretage lempelser for naturgas specielt for Nordirland~~

~~h) elektricitet, naturgas, kul og fast brændsel anvendt af husholdninger og/eller organisationer, som af den pågældende medlemsstat betragtes som velgørende. For sådanne velgørende organisationer kan medlemsstaterne begrænse fritagelsen eller lempelsen til anvendelse til ikke-erhvervsmæssig virksomhed. I tilfælde af blandet forbrug svarer afgiften til andelen af hvert forbrug. Hvis et forbrug er ubetydeligt, kan det betragtes som værende lig nul~~

~~i) naturgas og LPG anvendt som brændstof~~

~~j) motorbrændstof, der anvendes til fremstilling, udvikling, afprøvning og vedligeholdelse af fly og skibe~~

~~k) motorbrændstof, der anvendes til opmudring af indre vandveje og havne~~

~~l) produkter under KN-kode 2705, der anvendes til brændsel.~~

2. Medlemsstaterne kan desuden refundere en elproducent hele eller en del af den afgift, forbrugeren har betalt af elektricitet fremstillet af de produkter, der er specificeret i stk. 1, litra b).

3. Medlemsstaterne kan anvende afgifter ned til nul for energiprodukter og elektricitet, der anvendes til arbejde i landbrug, havebrug eller akvakultur og i skovbrug.

På grundlag af et forslag fra Kommissionen undersøger Rådet inden den 1. januar 2008, om muligheden for at anvende afgifter ned til nul skal ophæves.

Artikel 16

1. Medlemsstaterne kan, uden at dette berører stk. 5, under afgiftsmyndighedernes kontrol anvende en fritagelse eller en reduceret afgiftssats for de afgiftspligtige varer, der er omhandlet i artikel 2, når de består af eller indeholder et eller flere af følgende produkter:

– varer under KN-kode 1507 til 1518

– varer under KN-kode 38249955 og 38249980, 38249985, 38249986, 38249992 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 38249993, 38249996 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 38260010 og 38260090 for deres komponenter fra biomasse

– ikke-syntetiske varer under KN-kode 22072000 og 29051100

– produkter fra biomasse, herunder varer under KN-kode 4401 og 4402.

Medlemsstaterne kan ligeledes under afgiftsmyndighedernes kontrol anvende en reduceret afgiftssats for de afgiftspligtige varer, der er omhandlet i artikel 2, hvis de indeholder vand (KN-kode 2201 og 28539010).

Ved »biomasse« forstås den bionedbrydelige del af produkter, affald og rester fra landbrug (omfattende både vegetabilske og animalske stoffer) og skovbrug og fra nærstående industrier samt den bionedbrydelige del af industri- og kommunalaffald.

2. Afgiftsfritagelser eller -lempelser, der følger af anvendelsen af den reducerede sats i stk. 1, må dog ikke være større end den afgift, der skulle have været svaret af mængden af de produkter, der er omhandlet i stk. 1, i de produkter, som nævnte lempelse finder anvendelse for.

De afgiftssatser, som medlemsstaterne anvender for produkter, der består af eller indeholder de produkter, der er omhandlet i stk. 1, kan være lavere end de minimumssatser, der er fastsat i artikel 4.

3. De afgiftsfritagelser eller -lempelser, medlemsstaterne anvender, tilpasses efter udviklingen i råvarepriserne, så disse lempelser ikke fører til en overkompensation for de meromkostninger, der er forbundet med produktionen af de produkter, der er omhandlet i stk. 1.

4. Indtil den 31. december 2003 kan medlemsstaterne fritage eller fortsætte med at fritage produkter, der udelukkende eller næsten udelukkende består de produkter, der er omhandlet i stk. 1.

5. Tilladelsen til at anvende fritagelsen eller lempelsen for de produkter, der er omhandlet i stk. 1, kan gives af en administrativ myndighed til en erhvervsdrivende for mere

~~end et kalenderår som led i et flerårigt program. Den således indrømmede fritagelse eller lempelse må højst gælde i seks år i træk. Denne periode kan eventuelt forlænges.~~

~~Har en administrativ myndighed givet tilladelse til et flerårigt program inden den 31. december 2012, kan medlemsstaterne anvende fritagelsen eller lempelsen i stk. 1 efter den 31. december 2012 og indtil programmets afslutning, men denne periode kan ikke forlænges.~~

~~6. Hvis medlemsstaterne i henhold til EF-lovgivningen skal opfylde retligt bindende forpligtelser til at markedsføre en minimumsmængde af de produkter, der er omhandlet i stk. 1, finder stk. 1-5 ikke længere anvendelse fra den dato, hvor disse forpligtelser bliver bindende for medlemsstaterne.~~

~~7. Senest den 31. december 2004, og derefter hver tolvte måned, meddeler medlemsstaterne Kommissionen, hvilke afgiftsfritagelser eller -lempelser der anvendes i overensstemmelse med denne artikel.~~

~~8. Kommissionen underretter senest den 31. december 2009 Rådet om de afgiftsmæssige, økonomiske, landbrugsmæssige, energimæssige, industrielle og miljømæssige aspekter af de lempelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.~~

⇩ nyt

Artikel 17

Uden at det berører artikel 5, kan medlemsstaterne, når der er tale om enkeltanvendelser, under afgiftsmyndighedernes kontrol anvende følgende:

a) lavere afgiftssatser, der ikke må ligge under de minimumssatser, der er fastsat i tabel C og D i bilag I, for energiprodukter og elektricitet, der anvendes til kraftvarmeproduktion, uden at det berører artikel 13

b) lavere afgiftssatser, der ikke må ligge under de minimumssatser, der er fastsat i tabel B og D i bilag I, for energiprodukter og elektricitet, der anvendes til godstransport og personbefordring med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus og til lokal offentlig passagerbefordring, affaldsindsamling, de væbnede styrker og den offentlige forvaltning, personer med handicap samt ambulancer

Med henblik på litra b) rangordnes elektricitet blandt de motorbrændstoffer, der er anført i tabel B i bilag I

c) lavere afgiftssatser, der ikke må ligge under de minimumssatser, der er fastsat i tabel C og D i bilag I, for energiprodukter anvendt som brændsel til opvarmning samt elektricitet, der anvendes af husholdninger og/eller organisationer, som af den pågældende medlemsstat betragtes som velgørende. For sådanne velgørende organisationer begrænser medlemsstaterne lempelsen til anvendelse til ikke-erhvervsmæssig virksomhed. I tilfælde af blandet forbrug svarer afgiften til andelen af hvert forbrug. Hvis et forbrug er ubetydeligt, kan det betragtes som værende lig nul.

Med henblik på litra c) starter de minimumssatser, der er fastsat i tabel C og D i bilag I, fra nul og stiger over en tiårig overgangsperiode hvert år med en tiendedel af de endelige minimumssatser.

Med henblik på litra c) kan energiprodukter og elektricitet, der anvendes af husholdninger, der er anerkendt som sårbare, fritages i en periode på højst ti år efter dette direktivs ikrafttræden. I nærværende stykke forstås ved "sårbare husholdninger" husholdninger, der i væsentlig grad berøres af dette direktivs virkninger, hvilket med henblik på dette direktiv vil

sige, at de befinder sig under fattigdomsrisikotærsklen, defineret som 60 % af den nationale medianjusterede disponible indkomst

d) lavere afgiftssatser, der ikke må ligge under de minimumssatser, der er fastsat i tabel C og D i bilag I, for energiprodukter, der anvendes til opvarmning, og elektricitet anvendt inden for landbrug, havebrug eller akvakultur samt skovbrug.

↓ 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~17~~18

~~1.~~ ⇨ Uden at det berører artikel 5, ⇦ kan ~~M~~medlemsstaterne~~kan~~ ⌦ , når der er tale om en enkelt anvendelse, ⌫ i følgende tilfælde anvende lavere afgifter⇨ , der ikke må ligge under de relevante minimumssatser, der er fastsat i tabel B, C og D i bilag I, ⇦ på elektricitet og på energiprodukter, der anvendes til opvarmning eller de i artikel 8, stk. 2, litra b) og c), nævnte formål~~, såfremt minimumsafgiftssatserne i dette direktiv overholdes gennemsnitligt for alle virksomheder~~:

a) ~~T~~til fordel for energiintensive virksomheder

Ved "energiintensiv virksomhed" forstås en erhvervsmæssig enhed, jf. artikel ~~11~~19, hvor købet af energiprodukter og elektricitet udgør mindst 3,0 % af produktionsværdien, eller hvor den skyldige nationale energiafgift udgør mindst 0,5 % af værditilvæksten. ~~Medlemsstaterne kan inden for rammerne af denne definition anvende mere restriktive begreber, herunder salgsværdi-, proces- og sektordefinitioner.~~

Ved "købet af energiprodukter og elektricitet" forstås den faktiske udgift til energi købt eller fremstillet i virksomheden. Kun elektricitet, varme og energiprodukter, der anvendes til opvarmning eller de i artikel 8, stk. 2, litra b) og c), nævnte formål er omfattet. Alle skatter og afgifter medtages bortset fra fradragsberettiget moms.

Ved "produktionsværdi" forstås omsætningen, herunder tilskud, der er direkte forbundet med produktets pris, plus eller minus ændringer i lagre af færdigvarer, produkter under fremstilling samt varer og tjenesteydelser indkøbt til videresalg, minus køb af varer og tjenesteydelser til videresalg.

Ved "værditilvækst" forstås den samlede momspligtige omsætning inklusive eksport, minus det samlede momspligtige køb inklusive import~~.~~

↓ 2003/96/EF
⇨ nyt

~~Medlemsstater, der på nuværende tidspunkt har nationale energibeskatningsordninger, hvor energiintensive virksomheder defineres i henhold til andre kriterier end energiomkostninger sammenlignet med produktionsværdi og den skyldige nationale energiafgift sammenlignet med værditilvækst, kan i en overgangsperiode indtil senest den 1. januar 2007 tilpasse sig definitionen i stk. 1, litra a).~~

b) ~~N~~når der er indgået aftaler med ~~virksomheder~~⇨ erhvervsmæssige enheder, jf. artikel 19, ⇦ eller ~~virksomheds~~sammenslutninger ⇨ af sådanne erhvervsmæssige enheder ⇦, eller når der gennemføres ordninger med omsættelige tilladelser eller

tilsvarende foranstaltninger, såfremt disse medfører opfyldelsen af miljøbeskyttelsesmål eller forbedret energieffektivitet.

⇩ nyt

I første afsnit forstås ved "ordninger med omsættelige tilladelser" andre ordninger med omsættelige tilladelser end EU-ordningen i den betydning, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF[49].

🡻 2003/96/EF

~~2. Uanset artikel 4, stk. 1, kan medlemsstaterne anvende afgifter ned til nul for energiprodukter og elektricitet som defineret i artikel 2, når de anvendes i energiintensive virksomheder som defineret i denne artikels stk. 1~~

~~3. Uanset artikel 4, stk. 1, kan medlemsstaterne anvende afgifter ned til 50 % af minimumsafgiftssatserne i dette direktiv for energiprodukter og elektricitet som defineret i artikel 2, når de anvendes af erhvervsmæssige enheder som defineret i artikel 11, der ikke er energiintensive som defineret i denne artikels stk. 1.~~

~~4. Virksomheder, der benytter de muligheder, der er nævnt i stk. 2 og 3, skal indgå aftaler, ordninger med omsættelige tilladelser eller tilsvarende foranstaltninger som omhandlet i stk. 1, litra b). Aftalerne, ordningerne med omsættelige tilladelser eller de tilsvarende foranstaltninger skal resultere i, at miljøbeskyttelsesmål nås, eller at energieffektiviteten forbedres, og resultatet skal stort set svare til, hvad der ville være opnået, hvis EF's standardminimumsafgiftssatser var blevet anvendt.~~

~~*Artikel 18*~~

~~1. Som undtagelse fra bestemmelserne i dette direktiv kan de i bilag II nævnte medlemsstater fortsat anvende de afgiftsnedsættelser eller -fritagelser, der er opregnet i dette bilag.~~

~~Medmindre Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen foretager en gennemgang af situationen på området tidligere end planlagt, gælder denne mulighed til og med den 31. december 2006 eller den dato, der er fastsat i bilag II.~~

~~2. Uanset de perioder, der er fastsat i stk. 3-13, og for så vidt dette ikke skaber væsentlig konkurrenceforvridning, skal medlemsstater, der har særlige vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen af de nye minimumsafgiftssatser, indrømmes en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007, navnlig for at undgå at bringe prisstabiliteten i fare.~~

~~3. Kongeriget Spanien kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007 til at tilpasse den spanske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR og indtil den 1. januar 2012 til at nå op nå 330 EUR. Indtil den 31. december 2009 kan det desuden anvende en særlig reduceret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 287 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, ikke reduceres. Fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012 kan det anvende~~

---

[49] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

~~en differentieret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 302 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2010, ikke reduceres. Den særlige reducerede sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug kan også anvendes for taxier indtil den 1. januar 2012. For så vidt angår artikel 7, stk. 3, litra a), kan det indtil den 1. januar 2008 anvende en tilladt totalvægt på 3,5 tons eller derover i definitionen af erhvervsmæssige formål.~~

~~4. Republikken Østrig kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007 til at tilpasse den østrigske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR og indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR. Indtil den 31. december 2009 kan det desuden anvende en særlig reduceret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 287 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, ikke reduceres. Fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012 kan det anvende en differentieret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 302 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2010, ikke reduceres.~~

~~5. Kongeriget Belgien kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007 til at tilpasse den belgiske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR og indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR. Indtil den 31. december 2009 kan det desuden anvende en særlig reduceret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 287 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, ikke reduceres. Fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012 kan det anvende en differentieret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 302 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2010, ikke reduceres.~~

~~6. Storhertugdømmet Luxembourg kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den luxembourgske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR og indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR. Indtil den 31. december 2009 kan det desuden anvende en særlig reduceret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 272 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, ikke reduceres. Fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012 kan den anvende en differentieret sats for erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 302 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2010, ikke reduceres.~~

~~7. Den Portugisiske Republik kan anvende afgiftssatser på energiprodukter og elektricitet til forbrug i de selvstyrende regioner Azorerne og Madeira, der er lavere end minimumsafgiftssatserne i dette direktiv, som kompensation for transportomkostningerne, fordi regionerne består af spredtliggende øer.~~

~~Den Portugisiske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den portugisiske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR og indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR. Indtil den 31. december 2009 kan den desuden anvende en differentieret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 272 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, ikke reduceres. Fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012 kan den anvende en~~

~~differentieret sats for erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 302 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2010, ikke reduceres. Den differentierede sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig forbrug kan også anvendes for taxier indtil den 1. januar 2012. For så vidt angår artikel 7, stk. 3, litra a), kan den indtil den 1. januar 2008 anvende en tilladt totalvægt på 3,5 tons eller derover i definitionen af erhvervsmæssige formål.~~

~~Den Portugisiske Republik kan indrømme hel eller delvis fritagelse for beskatning af elektricitet indtil den 1. januar 2010.~~

~~8. Den Hellenske Republik kan anvende afgiftssatser, der er indtil 22 EUR lavere pr. 1000 liter end minimumsafgiftssatserne i dette direktiv, på dieselolie anvendt som brændstof, samt på benzin, anvendt i præfekturerne Lesbos, Khios, Samos, Dodekaneserne og Kykladerne og på følgende øer i Det Ægæiske Hav: Thassos, de nordlige Sporader, Samothraki og Skiros.~~

~~Den Hellenske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at omlægge sit nuværende system med afgift på input til elproduktionen til et system med output-beskatning og til at nå op på den nye minimumsafgiftssats for benzin.~~

~~Den Hellenske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den græske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1000 liter og indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR. Indtil den 31. januar 2009 kan den desuden anvende en differentieret sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 264 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, ikke reduceres. Fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012 kan den anvende en differentieret sats for erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at dette ikke fører til, at afgiften bliver lavere end 302 EUR pr. 1000 liter, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2010, ikke reduceres. Den differentierede sats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til erhvervsmæssig forbrug kan også anvendes for taxier indtil den 1. januar 2012. For så vidt angår artikel 7, stk. 3, litra a), kan den indtil den 1. januar 2008 anvende en tilladt totalvægt på 3,5 tons eller derover i definitionen af erhvervsmæssige formål.~~

~~9. Irland kan helt eller delvis fritage eller foretage lempelser af afgiftssatsen for elektricitet indtil den 1. januar 2008.~~

~~10. Den Franske Republik kan helt eller delvis fritage eller foretage lempelser for energiprodukter og elektricitet, der anvendes af staten, regioner, amter, kommuner eller andre offentligretlige organer i forbindelse med aktiviteter eller transaktioner, de udøver eller foretager i deres egenskab af offentlig myndighed, indtil den 1. januar 2009.~~

~~Den Franske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse sin nuværende beskatningsordning for elektricitet til dette direktivs bestemmelser. I denne periode tages der hensyn til det samlede gennemsnitlige niveau for den nuværende lokale beskatning af elektricitet, når det vurderes, om minimumsafgiftssatserne i dette direktiv er overholdt.~~

~~11. Den Italienske Republik kan indtil den 1. januar 2008 anvende en tilladt totalvægt på 3,5 tons eller derover i definitionen af erhvervsmæssige formål i artikel 7, stk. 3, litra a).~~

~~12. Forbundsrepublikken Tyskland kan indtil den 1. januar 2008 anvende en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover i definitionen af erhvervsmæssige formål i artikel 7, stk. 3, litra a).~~

~~13. Kongeriget Nederlandene kan indtil den 1. januar 2008 anvende en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover i definitionen af erhvervsmæssige formål i artikel 7, stk. 3, litra a).~~

~~14. I de fastsatte overgangsperioder mindsker medlemsstaterne gradvis deres respektive forskelle i forhold til de nye minimumsafgiftssatser. Når forskellen mellem den nationale afgiftssats og minimumsafgiftssatsen ikke overstiger 3 % af minimumsafgiftssatsen, kan den pågældende medlemsstat dog vente til udgangen af perioden med at justere sin nationale afgiftssats.~~

⇩ nyt

Artikel 19

1. I artikel 18 forstås ved "erhvervsmæssig enhed" en enhed, som identificeret i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 2, der selvstændigt og uanset stedet leverer varer og tjenesteydelser, uanset formålet med eller resultatet af den pågældende økonomiske virksomhed.

Den økonomiske virksomhed omfatter alle former for erhvervsmæssig virksomhed som producent, handlende eller tjenesteyder, herunder minedrift og landbrug og liberale erhverv.

Stater, regioner, amter, kommuner og andre offentligretlige organer betragtes ikke som erhvervsmæssige enheder for så vidt angår aktiviteter eller transaktioner, som de udøver eller foretager i deres egenskab af offentlig myndighed. Når de udøver sådanne former for aktiviteter eller foretager sådanne transaktioner, skal de dog betragtes som erhvervsmæssige enheder for så vidt angår nævnte aktiviteter eller transaktioner, såfremt deres behandling som ikke-erhvervsmæssige enheder vil føre til væsentlig konkurrenceforvridning.

2. Med henblik på stk. 1 kan en erhvervsmæssig enhed ikke anses for at være mindre end en del af et foretagende eller en retlig enhed, der ud fra et organisatorisk synspunkt udgør en selvstændig virksomhed, dvs. en enhed, der kan fungere ved hjælp af egne midler.

🡻 2004/74/EF, artikel 1, nr. 2), ændret ved berigtigelse, EUT L 195 af 2.6.2004, s. 26

~~*Artikel 18a*~~

~~1. Som undtagelse fra bestemmelserne i dette direktiv kan de i bilag III nævnte medlemsstater anvende de afgiftsnedsættelser eller -fritagelser i de tilfælde, der er opregnet i dette bilag.~~

~~Medmindre Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen foretager en gennemgang af situationen på området tidligere end planlagt, gælder denne mulighed til og med den 31. december 2006 eller den dato, der er fastsat i bilag III.~~

~~2. Uanset de perioder, der er fastsat i stk. 3-11, og for så vidt dette ikke skaber væsentlig konkurrenceforvridning, skal medlemsstater, der har særlige vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen af de nye minimumsafgiftssatser, indrømmes en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007, navnlig for at undgå at bringe prisstabiliteten i fare.~~

~~3. Den Tjekkiske Republik kan indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for elektricitet, fast brændsel og naturgas indtil den 1. januar 2008.~~

4. Republikken Estland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den estiske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 330 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for dieselolie anvendt i motorkøretøjer kan imidlertid ikke være lavere end 245 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.

Republikken Estland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den estiske afgiftssats for blyfri benzin anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 359 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for blyfri benzin kan imidlertid ikke være lavere end 287 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.

Republikken Estland kan helt fritage olieskifer for afgifter indtil den 1. januar 2009. Indtil den 1. januar 2013 kan den desuden anvende en nedsat afgiftssats for olieskifer, forudsat at dette ikke fører til, at afgiftssatsen udgør mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2011.

Republikken Estland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den estiske afgiftssats for skiferolie, der anvendes til fjernvarme, til minimumsafgiftssatsen.

Republikken Estland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at omlægge sit nuværende system med afgift på input til elproduktionen til et system med afgift på output fra elproduktionen.

5. Republikken Letland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2011 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for dieselolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1000 liter og indtil den 1. januar 2013 til at nå op på 330 EUR. Afgiftssatsen for dieselolie og petroleum kan imidlertid ikke være lavere end 245 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004 og ikke lavere end 274 EUR pr. 1000 liter fra den 1. januar 2008.

Republikken Letland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2011 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for blyfri benzin anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 359 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for blyfri benzin kan imidlertid ikke være lavere end 287 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004 og ikke lavere end 323 EUR pr. 1000 liter fra den 1. januar 2008.

Republikken Letland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for svær brændselsolie, der anvendes til fjernvarme, til minimumsafgiftssatsen.

Republikken Letland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for elektricitet til den pågældende minimumsafgiftssats. Afgiftssatsen for elektricitet kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.

Republikken Letland kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den lettiske afgiftssats for kul og koks til den pågældende minimumsafgiftssats. Afgiftssatsen for kul og koks kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.

6. Republikken Litauen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2011 til at tilpasse den litauiske afgiftssats for dieselolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1000 liter og indtil den 1. januar 2013 til at nå op på 330 EUR. Afgiftssatsen for dieselolie og petroleum kan imidlertid ikke være lavere end 245 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004 og ikke lavere end 274 EUR pr. 1000 liter fra den 1. januar 2008.

~~Republikken Litauen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2011 til at tilpasse den litauiske afgiftssats for blyfri benzin anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 359 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for blyfri benzin kan imidlertid ikke være lavere end 287 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004 og ikke lavere end 323 EUR pr. 1000 liter fra den 1. januar 2008.~~

~~7. Republikken Ungarn kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den ungarske afgiftssats for elektricitet, naturgas, kul og koks, der anvendes til fjernvarme, til den pågældende minimumsafgiftssats.~~

~~8. Republikken Malta kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den maltesiske afgiftssats for elektricitet. Afgiftssatsen for elektricitet kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.~~

~~Republikken Malta kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den maltesiske afgiftssats for dieselolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer til minimumsafgiftssatsen på 330 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for dieselolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer kan imidlertid ikke være lavere end 245 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.~~

~~Republikken Malta kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den maltesiske afgiftssats for blyfri benzin og blyholdig benzin anvendt i motorkøretøjer til den pågældende minimumsafgiftssats. Afgiftssatsen for blyfri benzin og blyholdig benzin anvendt i motorkøretøjer kan imidlertid ikke være lavere end henholdsvis 287 EUR pr. 1000 liter og 337 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.~~

~~Republikken Malta kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den maltesiske afgiftssats for naturgas, der anvendes som brændsel til opvarmning, til den pågældende minimumsafgiftssats. Den effektive afgiftssats for naturgas kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.~~

~~Republikken Malta kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den maltesiske afgiftssats for fast brændsel til den pågældende minimumsafgiftssats. Den effektive afgiftssats for de pågældende energiprodukter kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.~~

~~9. Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den polske afgiftssats for blyfri benzin anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 359 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for blyfri benzin kan imidlertid ikke være lavere end 287 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.~~

~~Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den polske afgiftssats for dieselolie anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1000 liter og indtil den 1. januar 2012 til at nå op på 330 EUR. Afgiftssatsen for dieselolie kan imidlertid ikke være lavere end 245 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004 og ikke lavere end 274 EUR pr. 1000 liter fra den 1. januar 2008.~~

~~Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2008 til at tilpasse den polske afgiftssats for svær brændselsolie til den nye minimumsafgiftssats på 15 EUR pr. 1000 kg. Afgiftssatsen for svær brændselsolie kan imidlertid ikke være lavere end 13 EUR pr. 1000 kg fra den 1. maj 2004.~~

~~Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2012 til at tilpasse den polske afgiftssats for kul og koks, der anvendes til fjernvarme, til den pågældende minimumsafgiftssats.~~

~~Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2012 til at tilpasse den polske afgiftssats for kul og koks, der anvendes til anden opvarmning end fjernvarme, til den pågældende minimumsafgiftssats.~~

~~Republikken Polen kan indtil den 1. januar 2008 indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for gasolie, der anvendes som brændsel til opvarmning af skoler, børnehaver og andre offentlige institutioner, i forbindelse med aktiviteter eller transaktioner, de udøver eller foretager i deres egenskab af offentlig myndighed.~~

~~Republikken Polen kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2006 til at tilpasse sin beskatningsordning for elektricitet til EF-bestemmelserne.~~

~~10. Republikken Slovenien kan under afgiftsmyndighedernes kontrol indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for naturgas. Der kan indrømmes hel eller delvis fritagelse eller lempelser indtil maj 2014, eller indtil den slovenske naturgasandel af det endelige energiforbrug når op på 25 %, hvis dette sker først. Når den slovenske naturgasandel af det endelige energiforbrug når op på 20 %, skal Slovenien imidlertid anvende en strengt positiv afgiftssats, som forhøjes årligt, så den mindst når op på minimumssatsen ved udgangen af ovennævnte periode.~~

~~11. Den Slovakiske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den slovakiske afgiftssats for elektricitet og naturgas, der anvendes som brændsel til opvarmning, til den pågældende minimumsafgiftssats. Afgiftssatsen for elektricitet og naturgas, der anvendes som brændsel til opvarmning, kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.~~

~~Den Slovakiske Republik kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2009 til at tilpasse den slovakiske afgiftssats for fast brændsel til den pågældende minimumsafgiftssats. Afgiftssatsen for fast brændsel kan imidlertid ikke udgøre mindre end 50 % af den pågældende minimumsafgiftssats i Fællesskabet fra den 1. januar 2007.~~

~~12. I de fastsatte overgangsperioder skal medlemsstaterne gradvis formindske de respektive forskelle i forbindelse med de nye minimumsafgiftssatser. Når forskellen mellem den nationale afgiftssats og minimumsafgiftssatsen ikke overstiger 3 % af minimumsafgiftssatsen, kan den pågældende medlemsstat dog vente til udgangen af perioden med at justere sin nationale afgiftssats.~~

↓ 2004/75/EF, artikel 1, nr. 1), ændret ved berigtigelse, EUT L 195 af 2.6.2004, s. 31

~~*Artikel 18b*~~

~~1. Uanset de perioder, der er fastsat i stk. 2, og for så vidt dette ikke skaber væsentlig konkurrenceforvridning, skal medlemsstater, der har særlige vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen af de nye minimumsafgiftssatser, indrømmes en overgangsperiode indtil den 1. januar 2007, navnlig for at undgå at bringe prisstabiliteten i fare.~~

~~2. Republikken Cypern bør gives tilladelse til at anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2008 til at tilpasse den cypriotiske afgiftssats for dieselolie og petroleum anvendt i~~

~~motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 302 EUR pr. 1000 liter og indtil den 1. januar 2010 til at nå op på 330 EUR. Afgiftssatsen for dieselolie og petroleum anvendt i motorkøretøjer må imidlertid ikke være lavere end 245 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.~~

~~Republikken Cypern kan anvende en overgangsperiode indtil den 1. januar 2010 til at tilpasse den cypriotiske afgiftssats for blyfri benzin anvendt i motorkøretøjer til den nye minimumsafgiftssats på 359 EUR pr. 1000 liter. Afgiftssatsen for blyfri benzin må imidlertid ikke være lavere end 287 EUR pr. 1000 liter fra den 1. maj 2004.~~

~~3. I de fastsatte overgangsperioder mindsker medlemsstaterne gradvis deres respektive forskelle i forhold til de nye minimumsafgiftssatser. Når forskellen mellem den nationale afgiftssats og minimumsafgiftssatsen ikke overstiger 3 % af minimumsafgiftssatsen, kan den pågældende medlemsstat dog vente til udgangen af perioden med at justere sin nationale afgiftssats.~~

↓ 2003/96/EF (tilpasset) ⇨ nyt

Artikel ~~19~~20

1. Ud over bestemmelserne i de foregående artikler, navnlig artikel ~~5~~⌦ 14 ⌫, ⌦ 15 ⌫, ~~15~~16, ⌦ 17 ⌫ og ~~17~~18, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen ⇨ vedtage gennemførelsesretsakter ⇦~~give~~⌦ , der giver ⌫ en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor. ⇨ Hvis det af hensyn til beskyttelsen af miljøet og folkesundheden, herunder mindskelse af luftforureningen, er nødvendigt, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der giver en medlemsstat tilladelse til at indføre særlige forhøjede satser, der afviger fra den i bilag I fastsatte rangordning mellem minimumsafgiftssatserne. ⇦

En medlemsstat, der ønsker at indføre ~~en sådan~~⌦ disse ⌫ foranstaltning⌦ er ⌫, underretter Kommissionen herom og forelægger desuden Kommissionen alle relevante og nødvendige oplysninger.

Kommissionen tager ved sin behandling af en sådan anmodning blandt andet hensyn til et velfungerende indre marked, behovet for at sikre loyal konkurrence og ~~Fællesskabets~~⌦ Unionens ⌫ sundheds-, miljø-, energi- og transport-politik.

Inden tre måneder efter at have modtaget alle relevante og nødvendige oplysninger forelægger Kommissionen enten et forslag om Rådets tilladelse til en sådan foranstaltning eller giver Rådet en begrundelse for, hvorfor den ikke har foreslået tilladelse til en sådan foranstaltning.

2. Tilladelserne i stk. 1 gives for en periode på højst seks år med mulighed for forlængelse i overensstemmelse med proceduren i stk. 1.

3. Finder Kommissionen, at de ~~fritagelser og lempelser~~⇨ foranstaltninger ⇦, der er omhandlet i stk. 1, ikke længere kan opretholdes, navnlig på grund af illoyal konkurrence eller forvridning af det indre markeds funktion eller på grund af ~~Fællesskabets~~⌦ Unionens ⌫ sundheds-, miljøbeskyttelses-, energi- og transportpolitik, forelægger den Rådet passende forslag. Rådet træffer afgørelse om sådanne forslag med enstemmighed.

Artikel ~~20~~21

1. Kun nedenstående energiprodukter er omfattet af kontrol- og ~~omsætnings~~bevægelsesbestemmelserne i ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF:

a) varer under KN-kode 1507-1518, når de er ~~beregnet~~bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

---

⇩ nyt

b) varer under KN-kode 2207, 2208 90 91 og 2208 90 99, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof og er denatureret i overensstemmelse med artikel 27, stk. 1, litra a) eller b), i direktiv 92/83/EØF[50]

🡻 2003/96/EF
➔$_1$ 2018/552, artikel 1, nr. 3), litra a)
➔$_2$ 2018/552, artikel 1, nr. 3), litra b)
➔$_3$ 2018/552, artikel 1, nr. 3), litra c)
➔$_4$ 2018/552, artikel 1, nr. 3), litra d)
⇨ nyt

~~b~~c) varer under KN-kode 2707 10, 2707 20, 2707 30 og 2707 50

~~c~~d) varer under KN-kode ➔$_1$2710 12-2710 19 68 ⇨ og 2710 19 71-2710 19 99 ⇦ og 2710 20-2710 20 39 og 2710 20 90 (kun for varer, af hvilke der ved destillation efter ISO 3405-metoden (svarende til ASTM D 86-metoden) op til 210 °C overdestilleres mindre end 90 rumfangsprocent (herunder tab ved destillationen) og op til 250 °C mindst 65 rumfangsprocent (herunder tab ved destillationen)) ←. Imidlertid gælder bestemmelserne om kontrol og ~~omsætning~~bevægelse for produkter under KN-kode ➔$_2$ 2710 12 21 ←, ➔$_3$ 2710 12 25 ← og ➔$_4$ 2710 19 29 og 2710 20 90 (kun for varer, af hvilke der ved destillation efter ISO 3405-metoden (svarende til ASTM D 86-metoden) op til 210 °C overdestilleres mindre end 90 rumfangsprocent (herunder tab ved destillationen) og op til 250 °C mindst 65 rumfangsprocent (herunder tab ved destillationen)) ← ⇨ og 2710 19 71-2710 19 99 ⇦ kun for store kommercielle transporter

~~d~~e) varer under KN-kode 2711 (undtagen 2711 11, 2711 21 og 2711 29)

~~e~~f) varer under KN-kode 2901 10

~~f~~g) varer under KN-kode 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 og 2902 44

~~g~~h) ikke-syntetiske varer under KN-kode 2905 11 00, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

---

[50] Rådets direktiv 92/83/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for alkohol og alkoholholdige drikkevarer (EFT L 316 af 31.10.1992, s. 21).

⇩ nyt

i) varer under KN-kode 2909 19 10 og 2909 19 90, heraf sidstnævnte, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

j) varer under KN-kode 3403. Bestemmelserne om kontrol og bevægelse gælder kun for store kommercielle transporter

k) varer under KN-kode 3811

l) varer under KN-kode 3814, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof. Bestemmelserne om kontrol og bevægelse gælder kun for store kommercielle transporter

m) varer under KN-kode 3823 19, når de er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof

---

🡻 2003/96/EF

~~l~~n) varer under KN-kode~~r~~ 3824 99 86, 3824 99 92 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 3824 99 93, 3824 99 96 (bortset fra antirustpræparater indeholdende aminer som aktive bestanddele og uorganiske blandede opløsnings- og fortyndingsmidler til lak og lign.), 3826 00 10 og 3826 00 90, når d~~iss~~e er bestemt til anvendelse som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof.

⇩ nyt

I stk. 1 forstås ved "stor kommerciel transport" uemballerede produkter, der transporteres i beholdere, der enten er en integreret del af transportmidlet (såsom tankbiler, jernbanetankvogne og tankskibe), eller i ISO-tanke. Betegnelsen omfatter også uemballerede produkter, der transporteres i andre beholdere med et rumindhold på over 210 liter.

🡻 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

2. Hvis en medlemsstat finder, at andre energiprodukter end dem, der er omhandlet i stk. 1, er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som brændsel til opvarmning, motorbrændstof eller på anden måde giver anledning til svig, unddragelse eller misbrug, underretter den straks Kommissionen. Denne bestemmelse gælder også for elektricitet. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom inden en måned. ⇨ Medlemsstaterne meddeler inden for to måneder fra denne meddelelse Kommissionen deres synspunkter vedrørende den konstaterede praksis med svig, unddragelse eller misbrug i forbindelse med disse energiprodukter og elektricitet. På baggrund af medlemsstaternes afgivne synspunkter og i de tilfælde, hvor der foreligger en risiko for miljøet eller for, at det indre marked ikke kan fungere korrekt, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter ⇦ ~~Der skal derefter efter proceduren i artikel 27, stk. 2, tages stilling til, om~~ ⇨ med henblik på at fastlægge, at ⇦~~de pågældende produkter skal underlægges~~ bestemmelserne om kontrol og ~~omsætning~~bevægelse i ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF ⇨ gælder for de pågældende

produkter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 2 ⇦.

3. Medlemsstaterne kan indgå bilaterale aftaler om fritagelse for alle eller nogle af de kontrolforanstaltninger, der er omhandlet i ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF, med hensyn til nogle af eller alle ~~af~~ de produkter, der er nævnt i ⌦ nærværende artikels ⌫ stk. 1, hvis de ikke er omfattet af dette direktivs artikel 7, 8 og ~~-~~9. Sådanne aftaler berører ikke de medlemsstater, der ikke tager del i dem. Alle sådanne bilaterale aftaler skal anmeldes til Kommissionen, der underretter de øvrige medlemsstater.

Artikel ~~21~~22

1. Ud over de almindelige bestemmelser i ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF, der fastlægger afgiftspligtens indtræden og betalingsbestemmelserne, forfalder afgiften på energiprodukter ved en af de afgiftsudløsende begivenheder, der er beskrevet i dette direktivs artikel 2, stk. 3.

~~2. I dette direktiv omfatter ordet »fremstilling« i artikel 4, litra c), og artikel 5, stk. 1, i direktiv 92/12/EØF i relevante tilfælde også »udvinding«.~~

~~3~~2. Forbrug af energiprodukter på et område, der tilhører en virksomhed, der producerer energiprodukter, betragtes ikke som en afgiftsudløsende begivenhed, hvorved afgiften forfalder, hvis forbruget består i energiprodukter, der produceres på virksomhedens område. Medlemsstaterne kan også betragte forbrug af elektricitet og andre energiprodukter, der ikke er produceret på virksomhedens område, og forbrug af energiprodukter og elektricitet på et område, der tilhører en virksomhed, der producerer brændstof, der skal anvendes til produktion af elektricitet, som en ikke-afgiftsudløsende begivenhed. Når forbruget sker med henblik på formål, som ikke vedrører produktion af energiprodukter, og især til fremdrift af køretøjer, betragtes dette imidlertid som en afgiftsudløsende begivenhed, hvorved afgiften forfalder.

~~4~~3. Medlemsstaterne kan desuden beslutte, at afgiften på energiprodukter og elektricitet forfalder, når det fastslås, at en betingelse om endelig anvendelse i de nationale regler, der er indført med henblik på en afgiftslempelse eller -fritagelse, ikke eller ikke længere er opfyldt.

~~5~~4. Ved anvendelsen af artikel ~~5~~2 og ~~6~~7 i ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF forfalder afgiften på elektricitet, ~~og~~naturgas ⇨ og brint ⇦ved levering fra distributøren eller ~~forhandleren~~videredistributøren. Når leveringen til forbrug sker i en medlemsstat, hvor distributøren eller ~~forhandleren~~videredistributøren ikke er etableret, skal leveringsmedlemsstatens afgift opkræves hos et selskab, der skal være registreret i leveringsmedlemsstaten. Der skal under alle omstændigheder pålægges og opkræves afgift efter de enkelte medlemsstaters procedurer.

⇩ nyt

Med henblik på første afsnit kan faciliteter til lagring af elektricitet og transformatorer af elektricitet betragtes som videredistributører, når de leverer elektricitet.

↓ 2003/96/EF (tilpasset) ⇨ nyt

Uanset første afsnit har medlemsstaterne ret til at fastslå, hvad der udgør en afgiftsudløsende begivenhed, hvis der ikke er nogen forbindelse mellem deres egne og de øvrige medlemsstaters gasledninger.

En enhed, der fremstiller elektricitet til eget forbrug, betragtes som en distributør. Uanset artikel ~~14, stk. 1, litra a),~~⌦ 13 ⌫ kan medlemsstaterne fritage mindre elektricitetsproducenter, såfremt de lægger afgift på de energiprodukter, der anvendes til fremstilling af denne elektricitet.

Ved anvendelsen af artikel ~~5~~2 og ~~6~~7 i ~~direktiv 92/12/EØF~~⌦ direktiv 2008/118/EF ⌫ forfalder afgiften på stenkul, koks, ~~og~~brunkul ⇨ og varer under KN-kode 2703, 4401 og 4402 ⇦til betaling ved levering fra selskaber, som skal være registreret med dette formål af de relevante myndigheder. Disse myndigheder kan tillade, at producenten, den handlende, importøren eller en fiskal repræsentant overtager de afgiftsmæssige forpligtelser, der påhviler det registrerede selskab. Afgiften skal pålægges og opkræves efter de enkelte medlemsstaters procedurer.

~~6~~5. Medlemsstaterne kan undlade at betragte nedenstående aktiviteter som fremstilling af energiprodukter:

a) aktiviteter, hvorunder små mængder energi fremkommer som biprodukt

b) aktiviteter, hvorved brugeren af et energiprodukt gør det muligt at genbruge dette i sin egen virksomhed, forudsat at den afgift, der allerede er blevet betalt for et sådant produkt, ikke er lavere end det afgiftsbeløb, som skulle have været betalt i form af en ny afgift for det genbrugte energiprodukt

c) aktiviteter, hvor energiprodukter — uden for en fremstillingsvirksomhed eller et afgiftsoplag — blandes med andre energiprodukter eller andre materialer, forudsat at:

i) afgiften på bestanddelene allerede er blevet betalt, og

ii) det betalte beløb ikke er lavere end det afgiftsbeløb, som skulle betales for en sådan blanding.

Den under nr. i) nævnte betingelse finder ikke anvendelse, når blandingen er fritaget til et specifikt anvendelsesformål.

Artikel ~~22~~23

Hvis afgiftssatserne ændres, kan lagre af energiprodukter, der allerede er frigivet til forbrug, blive pålagt en højere eller lavere afgift.

Artikel ~~23~~24

Medlemsstaterne kan refundere den afgift, der allerede er betalt af kontaminerede energiprodukter eller energiprodukter, der utilsigtet er blevet blandet, når de sendes tilbage til et afgiftsoplag med henblik på genbrug.

Artikel ~~24~~25

1. Energiprodukter, der frigives til forbrug i en medlemsstat, og som befinder sig i standardtanke i kommercielle motorkøretøjer med henblik på anvendelse som brændstof til disse køretøjer, samt i særlige beholdere med henblik på anvendelse som brændstof under transporten for de systemer, som samme beholdere er udstyret med, pålægges ikke afgifter i nogen anden medlemsstat.

2. I ~~denne~~nærværende artikel forstås ved "standardtanke":

~~– tanke, der af konstruktøren er indbygget i alle transportmidler af samme type som det pågældende transportmiddel, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel både for køretøjet og eventuelt for køleanlæg eller andre anlæg under transporten. Gastanke, der er påmonteret transportmidler konstrueret med henblik på direkte brug af gas som brændstof, samt tanke, der er påmonteret andre anlæg på transportmidlet, anses ligeledes for at være standardtanke~~

~~– tanke, der af konstruktøren er indbygget i alle beholdere af samme type som den pågældende beholder, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel under transporten for de køleanlæg eller andre anlæg, som de særlige beholdere er udstyret med.~~

~~Ved »særlige beholdere« forstås enhver beholder udstyret med specielt indrettet apparatur til kølesystemer, iltningssystemer, varmeisolationssystemer eller andre systemer.~~

⇩ nyt

a) tanke, der af konstruktøren eller en tredjepart er permanent indbygget i et motorkøretøj, og som ifølge registreringsdokumenterne eller attesten for teknisk kontrol for køretøjet opfylder de gældende tekniske og sikkerhedsmæssige krav, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel både for køretøjet og eventuelt for køleanlæg eller andre anlæg under transporten, herunder gastanke, der er påmonteret motorkøretøjer konstrueret med henblik på direkte brug af gas som brændstof, samt tanke, der er påmonteret andre anlæg på køretøjet

b) tanke, der af konstruktøren eller en tredjepart er permanent indbygget i en særlig beholder, som ifølge registreringsdokumenterne for beholderen opfylder de gældende tekniske og sikkerhedsmæssige krav, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel under transporten for de køleanlæg eller andre anlæg, som de særlige beholdere er udstyret med.

I nærværende artikel forstås ved "særlige beholdere" enhver beholder udstyret med specielt indrettet apparatur til køleanlæg, iltningssystemer, varmeisolationssystemer eller andre systemer.

🡻 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~25~~26

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de afgiftssatser, de anvender for de produkter, der er omhandlet i artikel 2, ⇨ samt de dertil knyttede mængder ⇦ den 1. januar hvert år og efter enhver ændring af national lov.

2. Er medlemsstaternes afgiftssatser udtrykt i andre måleenheder end ~~dem~~⌦ den ⌫, der er anført for hvert produkt i artikel 7-10, angiver medlemsstaterne desuden de tilsvarende satser efter omregning til disse enheder.

Artikel ~~26~~27

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om foranstaltninger, de træffer i henhold til artikel ⌦ 13-18 ⌫ ~~5, artikel 14, stk. 2, artikel 15 og 17~~.

2. Foranstaltninger såsom afgiftsfritagelser, afgiftslempelser, afgiftsdifferentiering og refusion af afgift i henhold til dette direktiv kan udgøre statsstøtte og skal i så fald anmeldes til Kommissionen, jf. ~~EF-traktatens~~ artikel ~~88~~⌦ 108 ⌫, stk. 3⌦ , i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫.

Oplysninger afgivet til Kommissionen i henhold til dette direktiv fritager ikke medlemsstaterne for deres anmeldelsespligt i henhold til ~~EF-traktatens~~ artikel ~~88~~⌦ 108 ⌫, stk. 3⌦ , i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫.

~~3. Pligten til at underrette Kommissionen i henhold til stk. 1 om foranstaltninger iværksat i henhold til artikel 5 fritager ikke medlemsstaterne for deres anmeldelsespligt i henhold til direktiv 83/189/EØF.~~

Artikel ~~27~~28

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel ~~24, stk. 1,~~43 i ~~direktiv 92/12/EØF~~direktiv 2008/118/EF. ⇨ Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇦

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 ~~og 7 i afgørelse 1999/468/EF~~i forordning (EU) nr. 182/2011[51].

~~Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.~~

~~3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.~~

⇩ nyt

Artikel 29

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i nærværende artikel fastsatte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 8, og artikel 5, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den 1. januar 2023.

3. Delegationen af beføjelser, jf. artikel 2, stk. 8, og artikel 5, stk. 2, kan til enhver tid tilbagekaldes af Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

[51] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016[52].

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 2, stk. 8, og artikel 5, stk. 2, træder kun i kraft, hvis Rådet ikke har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Rådet, eller hvis Rådet inden udløbet af denne frist har underrettet Kommissionen om, at det ikke agter at gøre indsigelse. Fristen kan forlænges med to måneder på Rådets initiativ.

7. Europa-Parlamentet skal underrettes om Kommissionens vedtagelse af delegerede retsakter, om enhver indsigelse mod dem eller om tilbagekaldelse af delegationen af beføjelser fra Rådet.

↓ 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~28~~30

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør ~~de nødvendige love~~⌦ senest den ⌫ ⇨ [31. december 2022] ⇦ ⌦ de nødvendige love ⌫ og administrative bestemmelser for at efterkomme ⌦ artikel 1, stk. 2, artikel 2, stk. 1, litra b)-o), artikel 2, stk. 3, andet, tredje og fjerde afsnit, artikel 2, stk. 4-8, artikel 3, artikel 5, artikel 7, artikel 8, stk. 1, artikel 9, stk. 1, artikel 13, artikel 14, artikel 15, artikel 16, litra b), sidste punktum, artikel 16, litra c), d) og e), artikel 17, artikel 18, artikel 19, artikel 21, stk. 1, litra b), artikel 21, stk. 1, litra d), artikel 21, stk. 1, litra i)-m), artikel 21, stk. 1, andet afsnit, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 1, artikel 22, stk. 4, artikel 25, stk. 2, artikel 26, stk. 1, artikel 28, artikel 29, artikel 30, artikel 31 og bilag I ⌫~~ dette direktiv senest den 31. december 2003~~. De ~~underretter straks Kommissionen herom~~⌦ meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser ⌫.

~~2.~~ Medlemsstaterne anvender ~~disse bestemmelser~~⌦ disse love og bestemmelser ⌫ fra den ⇨ [1. januar 2023] ⇦ ~~1. januar 2004, bortset fra bestemmelserne i artikel 16 og artikel 18, stk. 1, som de kan anvende fra den 1. januar 2003~~.

~~3.~~ Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. ⌦ De skal ligeledes indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved dette direktiv, gælder som henvisninger til dette direktiv. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen og træffer bestemmelse om affattelsen af den nævnte oplysning ⌫~~De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne~~.

~~4~~2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

---

[52] EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

~~*Artikel29*~~

~~På grundlag af en rapport og om nødvendigt et forslag fra Kommissionen gennemgår Rådet regelmæssigt afgiftsfritagelserne og -lempelserne og minimumsafgiftssatserne i dette direktiv og vedtager efter høring af Europa-Parlamentet med enstemmighed de nødvendige foranstaltninger. Ved Kommissionens udarbejdelse af rapporten samt ved Rådets behandling skal der tages hensyn til et velfungerende indre marked, realværdien af minimumsafgiftssatserne og EF-traktatens overordnede målsætninger.~~

⇩ nyt

Artikel 31

Kommissionen forelægger hvert femte år og for første gang fem år efter den 1. januar 2023 Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv.

I rapporten gennemgår Kommissionen bl.a. minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig hvad angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de fritagelser, lempelser og differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten skal der tages højde for det indre markeds korrekte funktion, miljømæssige og sociale hensyn, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi og traktaternes overordnede relevante mål.

🡻 2003/96/EF (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~30~~32

~~Uanset artikel 28, stk. 2, ophæves~~ dDirektiv ⌦ 2003/96/EF ⌫~~direktiv 92/81/EØF og 92/82/EØF~~⌦ , som ændret ved de retsakter, der er nævnt i bilag II, del A, ⌫⌦ ophæves med virkning fra den ⌫ ⇨ 1. januar 2023 ⇦ ~~pr. 31. december 2003~~⌦ , uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag II, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og datoerne for anvendelse af direktiverne ⌫.

🡻 2004/75/EF, artikel 1, nr. 2), ændret ved berigtigelse, EUT L 195 af 2.6.2004, s. 31 (tilpasset)

Henvisninger til de ophævede direktiver ~~betragtes~~gælder som henvisninger til dette direktiv ⌦ og læses efter sammenligningstabellen i bilag III ⌫.

🡻 2003/96/EF (tilpasset)

Artikel ~~31~~33

Dette direktiv træder i kraft på ⌦ tyvende ⌫dagen ⌦ efter ⌫~~for~~ offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

⌦ Artikel 1, stk. 1, artikel 2, stk. 1, litra a), artikel 2, stk. 2, artikel 2, stk. 3, første afsnit, artikel 4, artikel 6, artikel 8, stk. 2, artikel 10, artikel 11, artikel 12, artikel 16, litra a), artikel 16, litra b), artikel 20, artikel 21, stk. 1, litra a), artikel 21, stk. 1, litra c), artikel 21, stk. 1,

litra e)-h), artikel 21, stk. 1, litra n), artikel 21, stk. 3, artikel 22, stk. 2 og 3, artikel 22, stk. 5, artikel 23, artikel 24, artikel 25, stk. 1, artikel 26, stk. 2, og artikel 27, der er uændrede i forhold til det ophævede direktiv, anvendes fra den 1. januar 2023. ⌫

Artikel ~~32~~34

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*