



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.10.2000
KOM(2000) 631 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

EU's olieforsyning

Indholdsfortegnelse

I. Den aktuelle situation	s. 3
1. Råolieprisen	s. 4
2. Avancer på raffinering og distribution	s. 5
3. Beskatning af olieprodukter	s. 6
II. Perspektiver på længere sigt	s. 7
1. Nøgletal	s. 7
2. Vigtige hensyn	s. 8
a) Miljø	s. 8
b) Forsyningssikkerhed	s. 9
i. Geopolitisk kontekst	s. 9
ii. Strategiske reserver	s. 10
- Det Internationale Energiagenturs rolle	s. 11
- EU's ordning	s. 11
- USA's "Strategic Petroleum Reserve"	s. 12
III. Handlingsmuligheder	s. 12
1. Forbindelserne med de olieproducerende lande	s. 12
2. Konkurrencepolitik inden for olieraffinering og -distribution	s. 13
3. Anvendelse af fiskale midler på olieprodukter	s. 13
4. Ny ligevægt mellem transportformerne	s. 14
5. En mindre olieintensiv europæisk økonomi	s. 15
IV. Elementer af en strategi	s. 16
Bilag	s. 19

I. DEN AKTUELLE SITUATION

Oliepriserne er i de seneste uger nået op i historiske højder, som ikke er set siden Golfkrigen. Olieprisen er steget støt siden begyndelsen af 1999 og har udløst en debat omkring de tre komponenter i den pris, som europæisk forbrugere betaler, nemlig **1) råolieprisen, 2) avancen for raffinering og distribution, og 3) afgifter på olieprodukter.**

Årsagen til den kraftige stigning i oliepriserne skal helt klart findes på råoliemarkedet, og er først og fremmest en følge af **OPEC's restriktive produktionspolitik**, dvs. OPEC's beslutninger om produktionskvoter, som er udløst af de usædvanligt lave oliepriser i 1998. Den kraftige efterspørgselsfremgang har også spillet en væsentlig rolle, samt desuden i mindre omfang euroens svaghed over for USD. Når det er sagt, må de andre priskomponenter også tages i betragtning for at finde frem til, om der eventuelt skulle være større spillerum hvad disse angår.

I den forbindelse må man også være opmærksom på den virkning, som prisstigningen og de stærkt svingende oliepriser har på EU's vækst og inflation. Hvis oliepriserne forbliver på omkring 30 USD pr. tønde frem til årets udgang, vil prisstigningens negative effekt på væksten udgøre 0,3% i 2000 og 0,5% i 2001. Prisstigningen vil øge inflationen med 1%. Der er allerede taget højde for noget af effekten i skønnene for foråret. Den endelige konsekvens afhænger af den kombinerede effekt af olieprisen og de andre vækst- og inflationskomponenter. Olieprisstigningernes effekt vil dog være mere mærkbar i udviklingslandene, da de er mere økonomisk afhængige af olien.

Hvor foruroligende olieprisstigningerne end måtte være, må situationen dog ses i sin rette kontekst. Hvis man ser tilbage over en længere periode konstaterer man nemlig, at priserne, inklusive afgifter, er nået op på højere niveauer i de seneste tyve år. I 1981 lå priserne på diesel og benzin f.eks. på hhv. 1092 og 1510 EUR pr. liter i faste 2000 priser, i forhold til det nuværende niveau på hhv. 908 og 1132 EUR. Prisen på diesel androg, uden afgifter, 675 EUR pr. 1000 liter mod 372 EUR i 2000. Målt i faste priser **betaler bilisterne i Frankrig gennemsnitligt en detailpris 6,6 FRF i 2000 mens de betalte 5,9 FRF i 1990 og 7,3 FRF i 1985.** Forbruget pr. kilometer har i øvrigt været faldende i flere år.

Det vigtigste problem for EU siden 1997 er de store prisudsving. Prisfaldet på ned til 10 USD pr. tønde, efterspørgselsstigningen og reaktiveringen af OPEC-kartellet har medført et pludseligt tendensomsving i priserne. Samtidig risikerer de ekstreme prisstigninger i løbet af 2000 at lægge et alt for stort pres på visse sektorer i økonomien og at medføre et forværret økonomisk klima.

Den økonomiske vækstafmatning som følger af olieprisstigningerne påvirker ligeledes beskæftigelsen. Både i 2000 og i 2001 venter Europa-Kommissionen imidlertid en beskæftigelsesfremgang og et fald i arbejdsløsheden på basis af de meget gunstige udsigter for økonomien, selv når der tages højde for olieprisstigningerne.

EU's svaghed over for olieprisstigningerne, som har vist sig i de seneste måneder, minder dog om, at der er behov for en politik til nedbringelse af vores økonomiers intensive energiforbrug. Der kan være både økonomiske og miljømæssige fordele ved et stabilt og forudsigeligt prisniveau for olie og benzin.

1. Råolieprisen

Bortset fra nogle korte pusterum i april og sidst i juli måned, har råolieprisen **ikke villet forlade niveauet på omkring 30 USD** (for en tønde Brent - Nordsøolie), som den var nået op på i februar 2000 efter at være steget støt siden december 1998, hvor prisen nåede bunden på 10 USD pr. tønde.

Olieprisernes svage fald efter at USA besluttede at frigøre en meget begrænset del af sine overskudslagre (2 dages forbrug) må tages med et vist forbehold. De psykologiske og spekulative faktorer, som prissvingningerne er en følge af, er lige så vigtige som den fysiske virkelighed, som balancen mellem udbud og efterspørgsel udgør.

Hovedårsagen til, at priserne er tredoblet i løbet af 1999 og første halvdel af 2000, skal findes i de produktionsbegrænsninger, som en gruppe producentlande har besluttet og faktisk indført (OPEC og dets allierede til lejligheden). OPEC's kartelmæssige opførsel gik her stik imod den meget udbredte opfattelse siden **midten af 80'erne om at kartellet eksisterede i navn alene og at man var kommet ind i en fase med stabile og lave priser, som afspejlede et nu konkurrencepræget marked.**

Det kraftige prisfald i 1998 på helt ned til 10 USD med udsigt til, at prisen nåede ned på 5 USD, var i modsætning til den udbredte opfattelse med til at skabe solidaritet mellem OPEC's medlemslande - selv om de ud fra et strukturelt synspunkt havde forskellige interesser på længere sigt - og visse andre producentlande.

Desuden var **det økonomiske klima** meget gunstigt. Da prisen pr. tønde olie faldt til 10 USD ultimo 1998, **så olieselskaberne deres overskud skrumpe bemærkelsesværdigt.** Samtidig styrtdykkede antallet af olieefterforsknings- og olieproduktionsprojekter i regioner, som ikke var med i OPEC, og med høje produktionsomkostninger som f.eks. USA, Nordsøen og området omkring Det Kaspiske Hav.

Dertil kom andre foruroligende destabiliserende faktorer som **den økonomiske krise i Rusland**, som de slunkne olieeksportindtægter gav næring til, og Saudi-Arabien og andre store producentlandes voksende underskud på statsfinanserne.

Indskrænkningen i produktionskvoterne, som OPEC indførte på et tidspunkt, hvor efterspørgslen var særligt stærk, bragte olielagrene ned på et ekstra lavt niveau i begyndelsen af 2000 og udgjorde pristigningernes "fysiske" komponent.

På det **geopolitiske plan** må der også peges på **de seneste problemer med fredsprocessen i Mellemøsten, embargoen over for Irak og usikkerheden omkring udviklingen i Iran og Libyen**, uden at det dog kan siges præcist hvordan disse aspekter påvirker OPEC-landenes opførsel.

Endelig kan man på det økonomiske plan ikke se bort fra effekten af **spekulative udsving**, som følge af det stærkt stigende antal "papiertransaktioner" på spotmarkederne (Londons International Petroleum Exchange og New York Mercantile Exchange i USA).

Nogle af disse faktorer vil fortsat - sandsynligvis også over de næste par år - betyde, at OPEC kan bevare en vis markedskontrol og en spændt situation på markedet gennem en produktionspolitik, der fastholder forbrugerlandenes lave lagre. Imidlertid kan det tænkes, at **produktionsudviklingen i landene uden for OPEC** - især i området omkring Det Kaspiske Hav - som med en vis forsinkelse har reageret på prisudsvingene, på sigt vil **gøre**

det vanskeligere for OPEC at få regnskabet til at gå op, på linie med hvad der skete efter 70'ernes olieprischok.

Et væsentligt element i denne forbindelse er OPEC's beslutning om at indføre en **prisramme baseret på en "målpris" på 25 USD pr. tønde olie** med en bundpris på 22 USD og en toppris på 28 USD (på grundlag af den såkaldte "OPEC Basket" pris). Hvis OPEC's pris falder under bundprisen på 22 USD i 10 dage i træk eller i over 20 dage i træk når op over loftet på 28 USD, har OPEC-landene aftalt, at de vil konsultere hinanden for at justere produktionen. Konsultationerne vil føre til en markedsintervention i form af en produktionsnedgang eller -stigning på 500 000 tønder olie om dagen (1 mio. tønder olie pr. dag = 50 mio. tons pr. år). Et af de væsentlige aspekter ved denne aftale er, at den har støtte fra Saudi-Arabien, som ellers kort forinden havde sagt, at man foretrak en prisramme på 20-25 USD pr. tønde for Brent-olien, dvs. næsten 4 USD under "OPEC's prisramme".

For producentlandene vil den "ideelle pris" udgøre et kompromis mellem deres ønske om at maksimere deres indtægter på kort sigt og hensynet til den negative effekt, som alt for høje priser på længere sigt ville få på disse indtægter (udviklingen i ikke-OPEC landenes produktion og alternative energikilder, faldende efterspørgsel). I lyset af de objektive forskelle i producentlandenes situation (jf. nedenfor punkt II.2.B), må denne "ideelle pris" nødvendigvis være forskellig for de enkelte kategorier af producentlande. Beslutningen om at indføre en prisramme udgør således på sin vis et **"haltende kompromis"** (da den "ideelle pris" ligger tæt på nogle landes loft og tæt på andre landes bund).

Mekanismen er på ingen vis automatisk. Det er relativt om den vil kunne stabilisere priserne effektivt. Det må også bemærkes, at doseringen af produktionskvoterne for at nå en målpris er en opgave, der er behæftet med mange farer, for ikke at sige en umulig opgave. OPEC vil altid frygte, at den vedtagne produktionsstigning er for høj så priserne dykker, som det var tilfældet ved udgangen af 1997 (den venezuelanske olieminister omtalte netop denne frygt sidst i juli). Som konklusion kan det siges, at selv om aftalen om denne mekanisme skulle gøre det muligt at undgå, at priserne varigt stiger til over 35 USD, så garanterer den dog ikke, at priserne selv på sigt vil stabilisere sig på "målprisen" på 25 USD.

Alt peger således på, at vi er på vej mod en situation **hvor oliepriserne fremover ikke længere vil falde til niveauerne for halvdelen siden og forbliver stabile i de kommende måneder, i en meget følsom geopolitisk situation** - vanskelighederne som fredsprocessen i Mellemøsten er løbet ind i, visse små producentlandes svage økonomier, problemerne med Ruslands reformproces.

Vi må tilpasse vores økonomi og vores politikker til den nye situation.

Kommissionen mener, at målet må være stabile oliepriser på et niveau, der hverken er for højt eller for lavt. Niveauet skal være holdbart på lang sigt og samtidig opfylde både producent- og forbrugerlandenes behov.

2. Avancer på raffinering og distribution

Det typiske spørgsmål fra bilisten, når han eller hun konstaterer at benzinpriserne stiger, er **om stigningen svarer til en stigning i råolieprisen?** Som det fremgår af figuren i bilaget som sammenligner den gennemsnitlige udvikling i benzinpriserne i EU med prisen på

Brent, var svaret bekræftende frem til marts 2000. I løbet af 1999 var der nemlig en tæt sammenhæng mellem udviklingen i de to priser, med et svagt efterslæb i benzinpriserne i forhold til olieprisstigningerne. Fra marts 2000 ophørte denne korrelation, idet benzinpriserne udviklede sig mindre gunstigt end råoliepriserne i foråret 2000. For ganske nyligt nåede **raffineringsavancerne op på et niveau, som ikke var set siden Golfkrigen**. Det må dog påpeges, at den vertikale integrationspolitik, som nogle producentlandes nationale selskaber har ført, især i Mellemøsten, og åbningen af EU's marked har gjort det lettere for selskaberne at etablere sig inden for sektorerne for oplagring og distribution af olieprodukter. De har kunnet udnytte de gunstige interne afregningspriser i produktionsleddet og dermed vil disse selskabers avancer sandsynligvis være betydeligt højere end de konkurrerende virksomheders, der køber forsyninger på markedet.

Det, der er mest vigtigt at fremhæve, er imidlertid, at **en sammenligning mellem medlemsstaterne af forbrugerpriserne på olieprodukter, eksklusive skatter og afgifter, viser store forskelle**. Benzinprisen på "Euro super 95", eksklusive skatter og afgifter, var sidst i maj måned 452 EUR pr. 1000 liter i Holland mod 344 EUR i Storbritannien (og 346 EUR i Frankrig), dvs. en forskel på 31%. Uanset hvor foruroligende disse forskelle må være, fandtes de allerede inden de nuværende prisstigninger og kan derfor ikke henføres til disse.

Kommissionens tjenestegrene har analyseret konkurrencen i benzindistributionssektoren i en række medlemsstater som led i nylige undersøgelser af anvendelsen af fællesskabsreglerne om kontrol med virksomhedskoncentrationer. Det er blevet understreget, at **selv om der kan være visse omkostningsmæssige forskelle mellem medlemsstaterne, kan sådanne prisforskelle kun forklares ud fra en oligopolistisk opførsel og manglende konkurrence inden for distributionen**. Eksempelvis nyder franske og engelske bilister godt af konkurrencen fra det ikke-specialiserede distributionsnet (store supermarkeder mv.).

På grundlag af denne analyse er det naturligt at spørge, **om der sker overtrædelser af konkurrenceretten og især om der findes karteller (prisaftaler)**. De nationale myndigheder i en række medlemsstater har iværksat undersøgelser heraf. I Italien og Sverige er konkurrencemyndighederne skredet ind over for nogle olieselskaber.

3. Beskatning af olieprodukter

En væsentlig del af slutprisen på olieprodukter (forbrugerprisen) er afgifter. Der er to forskellige slags afgifter, punktafgifter, som er **specifikke satser** og moms, som er en **værdisats** (i forhold til produktets salgspris).

Afgiftsandelen af prisen på olieprodukter svinger kraftigt fra medlemsstat til medlemsstat. Hvad angår **punktafgifter på diesel**, svinger beløbene mellem **245 EUR** pr. 1000 liter i Portugal og **777 EUR** pr. 1000 liter i Storbritannien set i forhold til en minimumsafgift på 245 EUR. **Det kan således anslås, at den samlede afgift på benzin og diesel udgør mellem 50% og 60% af slutprisen i landene med de laveste afgifter (Spanien, Grækenland, Luxembourg og Portugal), mens den når op på 75% i Storbritannien.**

De kraftige prisstigninger på olieprodukter har i øvrigt ligeledes medført en forøgelse af skattebyrden. Denne sneboldeffekt skyldes det faktum, at momsen udtrykkes som en procentdel af produktets salgspris. **Prisstigningerne på olieprodukterne overføres derfor umiddelbart til forbrugeren gennem momsen**, som har den fordel, at den er let

at opkræve. **Punktafgifterne virker derimod som en stødpude** ved prisudsving, fordi de er fastsat efter volumen.

II. PERSPEKTIVER PÅ LÆNGERE SIGT

1. Nøgletal

Med den forventede befolkningsvækst (9 mia. mennesker i 2020 og 10 mia. i 2050) og en årlig økonomisk vækst på nær ved 3,5% i de kommende to årtier vil **verdens samlede efterspørgsel efter energi sandsynligvis vokse fra 9,3 mia. ton olieækvivalenter (toe) i 2000 til 15 mia. toe i 2020.**

Verdens samlede olieforbrug forventes at ligge i omegnen af 115 mio. tønder om dagen i 2020, mod ca. 77 mio. tønder om dagen i 2000 - en stigning på 50%.

Af denne efterspørgsel skulle OPEC dække halvdelen med en produktion i størrelsesordenen **55 mio. tønder om dagen** mod 32 mio. tønder om dagen i 2000. En sådan produktionsvillighed fra OPEC's side begrundes i produktionsomkostninger, der fortsat vil være **ekstremt** fordelagtige, selv i et lavprisscenario. Det skal bemærkes, at **de gennemsnitlige produktionsomkostninger i OPEC for tiden ligger omkring 2 USD pr. tønde.** Så betydelige fortjenstmargener vil være et incitament, som OPEC-landene dårligt vil kunne modstå.

For produktionen uden for OPEC, hvis **gennemsnitsomkostninger for tiden ligger på 5 USD pr. tønde** med **marginalomkostninger på over 10 USD**, vil produktionsvolumenet **følge prisudviklingen tæt, idet der stadig er rigelige reserver.** Særlig betydning for EU har i denne forbindelse en række olieproducerende områder i Rusland og omkring Det Kaspiske Hav. **Det anslås, at en råoliepris på ca. 20 USD** burde kunne gøre det muligt at **sikre de investeringer** i produktionen, som den stigende efterspørgsel i de kommende tyve år gør nødvendige i regioner uden for OPEC.

EU er og bliver meget importafhængig. Og afhængigheden af energiimport forventes at vokse fra 50% i 2000 til omkring 70% i 2020. Energiforbruget, som for tiden ligger over 1.400 mio. toe, fordeler sig med 16% til fast brændsel, 42% til olie, 21% til naturgas, 15% til kernekraft og 6% til vedvarende energikilder.

Hvis den nuværende udvikling fortsætter, og der ikke gennemføres en politik for at højne energieffektiviteten betydeligt, fremme vedvarende energikilder og fremkalde strukturændringer i de mest energiintensive sektorer, vil **EU's interne bruttoforbrug af olie gå kraftigt i vejret** - med en stigning fra 12 mio. tønder om dagen (600 mio. toe) i 2000 til 13,2 mio. tønder om dagen (660 mio. toe) i 2020 - **selv om det stiger fire-fem gange langsommere end efterspørgslen på verdensplan. 93% af denne stigning vil komme fra transportsektoren.** EU (2,6 mio. tønder om dagen) plus Norge (3 mio. tønder om dagen) ville i 2020 producere ca. 6 mio. tønder om dagen, hvad der skal sammenholdes med 7 mio. tønder om dagen i 2000. Udvidelsen af EU vil medføre en mærkbar forringelse af forholdet mellem produktion og forbrug, eftersom intet af ansøgerlandene - bortset fra Rumænien - producerer olie.

Hvad angår sammensætningen af det endelige olieenergiforbrug i EU (1995: 402 mio. toe; 2020: 487 mio. toe) vil **kun transportsektoren udvise en væsentlig forbrugsstigning,**

nemlig fra 270 mio. toe i 2000 til 348 mio. toe i 2020. Denne sektor vil således stå for 71% af den endelige efterspørgsel efter olie, hvor produktionserhvervene vil stå for 7%, handels- og serviceerhvervene for 8% og husholdningerne for 14%. Olieforbruget til transformation i elværkerne (1995: 75 mio. toe; 2020: 49 mio. toe) vil i 2020 kun beslaglægge 7% af forsyningerne. Forbruget til andet end energifremstilling (1995: 80 mio. toe; 2020: 92 mio. toe), hvor den petrokemiske industri spiller den største rolle, vil udgøre 14% af det interne bruttoforbrug.

I husholdningerne er der stadig væsentlige muligheder for at erstatte olie med naturgas. I den nuværende situation, hvor naturgasprisen med en vis forsinkelse følger olieprisen, og der ikke er nogen reel konkurrence mellem forskellige gasleverandører, kan taksterne for elektricitet og naturgas påvirke forbrugernes adfærd. Det er derfor vigtigt at fremskynde virkeliggørelsen af det indre marked for naturgas.

For ikke at koncentrere forsyningskilderne for meget om nogle få eksporterende lande, men derimod på længere sigt styrke konkurrencen, bør man endvidere lægge vægt på, at **flydende naturgas** (LNG) bør spille en stigende rolle. På dette punkt vil udviklingen dog afhænge af, hvilke stordriftsfordele der kan realiseres i denne sektor, og af, at der fortsat indføres ny teknologi, hovedsagelig i transportsektoren.

Inden for vejtransporten er der store muligheder for substitution. På kort og mellemlangt sigt kan man notere sig relanceringen af elbiler i form af **hybridbiler**, brug af **naturgas til køretøjer** (NGV, natural gas for vehicles - en teknik med ubestridelige miljøfordele) i bundne bilparker og **biobrændsler** til alle køretøjstyper. Der må dog tages hensyn til det samlede energikredsløb og til slutresultatet med hensyn til emission af drivhusgasser, før man kan afgøre, hvilken teknologi der er bedst egnet, og træffe de deraf følgende brændstofvalg. Selv om biobrændsler giver mulighed for at spare på olieprodukterne, er deres energibalance ikke desto mindre stadig ugunstig. De har relativt høje produktionsomkostninger, så der er fortsat behov for at forske og eksperimentere med det formål at få produktionsomkostningerne ned på niveau med den uvægerligt stigende oliepris. Endelig ligger der også opmuntrende perspektiver i at bruge brint som erstatningsbrændstof, enten direkte eller indirekte via brændselsceller.

2. Vigtige hensyn

a) Miljø

I Kyoto-protokollen har EU sat sig som mål at mindske emissionerne af drivhusgasser i **2008-2012 med 8%** i forhold til 1990-niveauet. I 2010 vil CO₂-emissionerne fra forbruget af olieprodukter stå for over 50% af de samlede emissioner.

I **transportsektoren** aftegner der sig en særlig vedholdende **stigning i emissionerne**. Uden særlige indgreb vil de frem til 2010 **stige 35% i forhold til 1990-niveauet**. Det er således i denne sektor, den største indsats må gøres.

Sektorens problemer handler dog ikke kun om CO₂ og klimaændringer, men også om luftforurening med andre skadelige stoffer, især i byområder.

Af alle luftformige udledninger står transporten for 12% af SO₂-emissionerne, 69% af NO_x-emissionerne, 64% af CO-emissionerne, 49% af de flygtige organiske forbindelser (VOC) og 33% af partiklerne.

Selv om det er yderst vanskeligt at give præcise tal for **transportens negative eksterne-liteter**, kan man konstatere, at politiske indgreb først og fremmest må rettes mod **brugen af biler i byområder og vejgodstransport over lange afstande**.

Den indsats, der som følge af Kyoto-protokollen må gøres i denne sektor, er så stor, at den kalder på radikale indgreb over for valget af transportform. En sådan politik reducerer i sig selv forbruget af olieprodukter.

Dertil kommer, at dels **de stadig kraftigere bånd, som miljøhensynene lægger på specifikationerne af olieprodukter**, dels ændringen i brændstofefterspørgslens sammensætning fremkalder **store investeringsprogrammer i raffinaderiindustrien**, som bør afspejles i en meget moderat prisstigning for forbrugerne, hovedsagelig i transportsektoren.

Endelig har **søfartskatastroferne med olietankskibe** - senest 'Erika' - givet EU anledning til at stramme reglerne om skibsstandarder.

b) Forsyningssikkerhed

i) Geopolitisk kontekst

EU's afhængighed af olieimport, som allerede nu er overordentlig stor, idet olieimporten i 2000 udgør 75% af forsyningerne, vil **frem til 2020** antagelig nå op **over 85%**. I 1999 kom **43% af EU's olieforsyninger fra OPEC-lande**, deraf 30% fra området omkring Den Persiske Golf.

Over **70% af verdens oliereserver** findes i **OPEC-lande**. I 2020 vil 40% af verdensproduktionen komme fra Den Persiske Golf.

Den seneste udvikling på oliemarkedet tyder på, at skønt OPEC sommetider betegnes som et svagt og lidet homogent kartel, så dominerer for tiden de kræfter, der søger samordnet optræden, også selv om man på grundlag af de seneste to års beslutninger får indtryk af, at **indflydelsen fra Saudi-Arabien, Venezuela, Iran og Kuwait belaster drøftelserne**. Sagen er, at organisationens suveræne medlemsstater har mange og komplekse interesser og vilkår, som ofte er forskellige og ligefrem indbyrdes modstridende.

Hvor nogle af medlemsstaterne er tilhængere af at maksimere priserne på kort sigt, fordi de har små reserver, stor evne til at opsuge olieindtægterne og ofte højt udnyttet produktionskapacitet eller et forholdsvis lavt BNP (det gælder f.eks. Algeriet, Venezuela og Iran), så foretrækker andre (f.eks. Saudi-Arabien og andre producenter i Den Persiske Golf) at holde priserne moderate på længere sigt, fordi de har store reserver, lav absorptionsevne og ofte overskydende produktionskapacitet: de vil helst ikke have olie erstattet af andre energiformer, men derimod bevare dens andel i verdens energisammensætning på mellemlangt og langt sigt og således bevare deres egen markedsandel.

Så det er absolut ingen tilfældighed, at Venezuela var blandt dem, der pressede på for at skære produktionskvoterne ned i begyndelsen af 1999, hvor prisen svingede omkring 10 USD pr. tønde, mens Iran og Algeriet stillede sig særlig tøvende, da OPEC i marts 2000 vedtog at hæve dem igen, hvorimod Saudi-Arabien diskret kastede ekstra olie på markedet for at dæmpe priserne.

I øvrigt er **geopolitiske interesser** ikke uden forbindelse med den iagttagne udvikling. Uoverensstemmelserne inden for OPEC, som allerede fremstod under Golfkrigen, de interne spændinger i OPEC i anledning af olieembargoen mod Irak, usikkerheden om udviklingen i Iran og Libyen og de arabiske landes fælles standpunkt til den israelsk-palæstinensiske konflikt er alt sammen faktorer, som ikke gør det lettere for oliemarkedet at fungere.

Hvilken rolle Irak vil spille i de kommende år, er i øvrigt en ubekendt af stor betydning. I **1999** blev dette land i stand til at øge sin produktion til **2,8 mio. tønder om dagen**, hvorved olieeksporten kom op på lidt over 5,2 mia. USD - tilladt efter resolutionerne fra FN's sikkerhedsråd inden for rammerne af mad-for-olie-programmet. Det kan anslås, at produktionen forholdsvis **hurtigt kan vokse med 3-4 mio. tønder om dagen, hvis sanktionerne ophæves** og der kommer hjælp fra udenlandske investorer.

Selv om man altså ikke i en overskuelig fremtid behøver at frygte fysisk knaphed, så kan man ikke tage OPEC's fremtidige adfærd som kartel i ed med de politiske interesser, der episodisk kan påvirke organisationens holdning. Man må dog konstatere, at en række faktorer **kan** få bestemmende indflydelse på prisniveauet: den økonomiske vækstrate i importlandene, fremskridtene med hensyn til styring af efterspørgslen, opdagelsen af nye reserver og styrkelsen af miljøbeskyttelsesnormerne.

Når der tages hensyn til reservernes koncentration i OPEC-landene, er det på langt sigt teknologiudviklingen, der udgør den største fare for OPEC, dvs. ny produktionsteknologi som kan benyttes i vanskeligt tilgængelige områder og til ukonventionelle kilder, samt udvikling af nye erstatningsbrændstoffer med dertil hørende teknologi, hovedsagelig i transportsektoren.

Også **Sovjetunionens efterfølgerstater** kan komme til at spille en rolle, der vil få stor virkning for EU, for i 1989 var de stadig verdens største olieproducenter med over 11 mio. tønder om dagen. I de kommende tyve år kan denne regions produktion stige til det dobbelte, fra 7,8 mio. tønder om dagen i 2000 til 14 mio. i 2020. De påviste reserver i **området omkring Det Kaspiske Hav** (25 mia. tønder) er lige så store som reserverne i **Nordsøen eller USA**. De potentielle reserver overstiger muligvis 200 mia. tønder, svarende til 25% af de påviste reserver i Mellemøsten.

Hvad specielt det europæiske marked angår, bør den store markedsandel for naturgas, som kan erstatte olie, foranledige EU til at øge sit samarbejde med de to vigtigste naturgasleverandørlande, Rusland og Algeriet ved at understøtte både udnyttelsen og fremføringen af dette brændstof, samtidig med at hovedmålet om **spredning af forsyningskilderne forfølges, f.eks. ved import af LNG**.

ii) Strategiske reserver

En - f.eks. politisk eller militær - hændelse i en region, der producerer olie eller lægger territorium til transittransport af olie, kan når som helst blive årsag til, at en væsentlig del af verdens olieforsyninger standses. Denne form for trussel imødegås delvis af **sikkerhedslagre og kriseforanstaltninger** som dem, der er tilrettelagt af **Det Internationale Energiagentur** og i **EU-lovgivningen**, og indsatsen på dette område må videreføres eller forstærkes.

Det Internationale Energiagents rolle

Hovedelementerne i politikken for strategiske lagre blev fastlagt i 1974 ved undertegnelsen af aftalen om et internationalt energiprogram, som er grundlaget for IEA. Alle EU's medlemsstater er nu medlemmer af IEA.

Et hovedpunkt i aftalen er, at IEA's medlemsstater skal opretholde lagre svarende til 90 dages *nettoimport* af olie og/eller olieprodukter, som kan bruges under forsyningskriser til helt eller delvis at erstatte det manglende udbud.

Den indeholder også en mekanisme for solidarisk og samordnet reaktion under en forsyningskrise. Hovedpunkterne i denne mekanisme, som bygger på princippet om lige fordeling af elendigheden ("equal misery"), er:

- en udløsningstærskel ved en forsyningsafbrydelse på 7%
- en ensartet forpligtelse til at nedskære forbruget for alle medlemsstater (forhåndsfastlagte reduktionsprocenter, som afhænger af forsyningsafbrydelsens omfang)
- en centraliseret og forhåndsfastlagt procedure for udløsning af forbrug af lagrene og fordeling af til rådighed stående olie mellem medlemsstaterne.

Det centrale i mekanismen er, at når den én gang er udløst, beregnes hver medlemsstats rettigheder og pligter automatisk efter forhåndsfastlagte fremgangsmåder.

I 1984 fastlagde IEA en anden krisemekanisme, som går under betegnelsen CERM (Coordinated Emergency Response Measures). Den er meget mere smidig en 1974-mekanismen: den udløses før 7%-tærsklen nås og omfatter ingen mekanisme for fordeling af olie mellem medlemsstaterne. Hver stat skal simpelthen gøre en indsats af lignende omfang for at genetablere ligevægten på markedet. Hvordan indsatsen konkret udformes (nedskæring af forbruget, udtagning fra lagrene, forøgelse af den indenlandske produktion eller en kombination af disse midler), afgør hver medlemsstat selv.

EU's ordning

EU har vedtaget følgende retsakter på dette område:

1) *Direktiv 68/414/EØF, ændret ved direktiv 98/93/EF*

Disse direktiver forpligter medlemsstaterne til at opretholde lagre svarende til 90 dages *forbrug* af hver af de tre hovedkategorier af olieprodukter til energiformål (oplagring af råolie i stedet for produkter er tilladt, hvis bestemte regler overholdes).

Ifølge direktiv 68/414/EØF skal Kommissionen konsultere medlemsstaterne, før de tager af lagrene, så de kommer under de 90 dage.

I øvrigt kan det konstateres, at flere medlemsstater for tiden har lagre til mere en 90 dage - lagre, som der altså kan tages af uden EF-konsultation (jf. tabel i bilaget).

2) *Direktiv 73/238/EØF*

Dette direktiv har to formål. På den ene side forpligter det medlemsstaterne til at være klar til handling, dvs. opstille interventionsplaner, tilvejebringe passende organer og

beføjelser, som bl.a. gør det muligt at markedsføre lagrene, begrænse forbruget, sikre forsyningerne til de vigtigste forbrugere og regulere priserne. På den anden side skal Kommissionen i krisetilfælde organisere en høring mellem medlemsstaterne for at samordne indsatsen.

USA's "Strategic Petroleum Reserve"

Dette initiativ går tilbage til 1975, to år efter det første oliechok. Dengang vedtog USA "the Energy Policy and Conservation Act (EPCA)". Den foreskriver, at der skal opbygges strategiske lagre i størrelsesordenen 1 mia. tønder olie, som skal bruges i tilfælde af krig eller alvorlige uroligheder, der fører til forsyningsafbrydelser. Lageret fik sin logiske placering ved Den Mexicanske Golf (i Louisiana og Texas), hvor der er over 500 gamle saltminer.

For tiden indeholder lageret 571 mio. tønder, hvad der med dagens priser svarer til en investering på omkring 20 mia. USD. USA har som bekendt for nylig besluttet at frigive 30 mio. tønder fra dette lager, dvs. lidt under to dages forbrug, for at afbøde virkningerne af, at lagrene af olieprodukter er for små, hvad der kunne føre til knaphed på fyringsolie til vinter.

Alle disse ordninger er bragt i stand for at imødegå alvorlige brud på forsyningsstrømmene, men ikke for at reagere på markedsfænomener som prisernes niveau eller ustabilitet. Man kan dog konstatere, at USA's intervention i sidste uge har haft mærkbar indflydelse på markedspsykologien.

III. HANDLINGSMULIGHEDER

1. Forbindelserne med de olieproducerende lande

Rent bortset fra, at så vel producentlandene som forbrugerlandene har interesse i at opnå forudseelige prisændringer, er det nødvendigt, at **priserne fastlægges på et marked med fri konkurrence og ikke på grundlag af en gruppe producenters ønske om at maksimere en monopolprofit**. Enhver anden politik vil ikke være til gavn hverken for forbrugerlandene, der vil se sig nødsaget til på et for tidligt tidspunkt at øge deres substitutionsinvesteringer, eller for producentlandene, som vil blive stillet over for en prisstagnering - denne gang af varig karakter - på grund af en forringet efterspørgsel efter deres produktion. Desuden er det på kort sigt ikke i producentlandenes interesse at skade væksten i verdenøkonomien, som kan blive ramt af deres nuværende produktionspolitik.

På det politiske plan er det vigtigt, at **Den Europæiske Union viderefører dialogen med OPEC og dens vigtigste medlemslande**. Som fremtrædende økonomimagt og næststørste olieforbruger bør EU presse på for at opnå mere gennemskuelige priser og en stabilisering af priserne på lang sigt.

I vores budskab til producentlandene bør vi fokusere på, hvor sårbar verdensøkonomien er over for prisstigninger, hvilket kan føre til en ufornuftig forvaltning af verdens naturressourcer, og altså på, hvor vigtigt det er at føre en konstruktiv dialog med henblik på at få markedet til at fungere bedre og opnå bedre gennemskuelighed.

Endelig bør EU vedblive med at lægge særlig vægt på og yde **støtte til landene omkring Det Kaspiske Hav**. bl. a. gennem Fællesskabets program for teknisk bistand INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe). **Der bør holdes et vågent øje med Den Russiske Føderations interesse for mulighederne i området omkring Det Kaspiske Hav og transportinfrastrukturen.** Den er baggrunden for Ruslands anmodning om at blive bedre integreret i programmet.

Rehabilitering og optimering af olie- og gasledningerne i det tidlige USSR med henblik på at frigøre de russiske ressourcer og ressourcerne i området omkring Det Kaspiske Hav, skulle til sin tid bidrage til at forbedre **olieforsyningen i et udvidet EU.**

2. Konkurrencepolitik inden for olieraffinering og -distribution

Det er absolut påkrævet at fremme en mere åben struktur med større konkurrence inden for distributionen af brændstoffer. Det springende punkt består i at få gjort det indre marked for raffinerede produkter (i en gros-leddet) til en realitet, så at alle distributører kan få nem adgang til forsyninger, også fra andre end de nationale raffinaderier, på et marked med fri konkurrence.

Til dette formål kunne en systematisk sammenligning af priserne på olieprodukter i medlemsstaterne klart vise de bestående prisforskelle mellem disse.

Kommissionen vil opretholde kontakten til de nationale konkurrencemyndigheder for at udveksle erfaringer på området. På mødet den 29. september viste det sig, at det er muligt at undersøge, hvordan konkurrencepolitikken kan bidrage til at skabe bedre konkurrence i brændstofssektoren. Det fremgik klart, at konkurrencemyndighederne (såvel i medlemsstaterne som på fællesskabsplan) er klar til straks at gribe i det øjeblik, hvor markedets aktører viser tegn til at ville udnytte situationen og gøre brug af konkurrencebegrænsende foranstaltninger. Kommissionen vil også vedblive med at udvise omhu i håndhævelsen af reglerne for fusionskontrol inden for sektoren som f. eks. i BP/Amoco- og TotalFina/Elf-sagerne. Alle former for samordnet praksis eller misbrug af en dominerende stilling vil blive genstand for strenge sanktioner.

3. Anvendelse af fiskale midler på olieprodukter

Fordi afgifterne udgør en tungtvejende andel i forbrugerpriserne, er det en udbredt **opfattelse, som OPEC for øvrigt også har gjort sig til talsmand for**, at man kunne dæmpe prisstigningen på olieprodukter ved at nedsætte afgifterne. **At give efter på dette punkt** ville være ensbetydende med at overføre beskatningsindtægterne til OPEC og tilskynde dem til at holde priserne på et kunstigt højt niveau, eftersom sådanne afgiftsnedsættelser ville neutralisere effekten af forhøjelsen af råolieprisen på forbrugerpriserne.

Hvis der skal gøres brug af fiskale midler, skal det være foreneligt med de økonomiske retningslinjer og de indgåede forpligtelser vedrørende budgetkonsolideringer.

Afgiftsnedsættelser, der finder sted i spredt fægtning, er jo ingeniørlunde i overensstemmelse med de europæiske regler, selv om der endnu er lang vej tilbage, inden der opnås en sand harmonisering af punktafgifterne og momsen.

På momsområdet foreskriver det 6. momsdirektiv, at olieprodukterne skal være undergivet en "normal" minimumssats på 15 %. **Medlemsstaterne kan ikke indføre en**

reduceret momssats for olieprodukter til visse anvendelsesformål i deres egen lovgivning. Kun de reducerede satser, der var gældende i 1991, kan opretholdes under midlertidige ordninger.

Hvad angår **punktafgifterne, fastsætter fællesskabslovgivningen kun meget lave minimumssatser i forhold til de gennemsnitssatser, der anvendes, og disse satser, der blev vedtaget i 1992, er ikke blevet ændret siden.** Desuden er der flere undtagelsesordninger, hvorved medlemsstaterne kan fritage for eller nedsætte punktafgifterne på olieprodukter. Flere fritagelses- eller nedsættelsesordninger er udtrykkeligt fastsat i fællesskabslovgivningen. F. eks. er der **fuld punktafgiftsfritagelse for brændstoffer, der anvendes til kommerciel lufttransport (flybrændstof) og til kommerciel søtransport i fællesskabsfarvandene.**

Efter fællesskabslovgivningen **kan medlemsstaterne endvidere indgive en særlig anmodning til Europa-Kommissionen om tilladelse til at anvende andre fritagelser for eller nedsættelser af punktafgifter** end dem, der udtrykkeligt er fastsat i fællesskabslovgivningen. Flere medlemsstater har for nylig meddelt, at de agter at nedsætte punktafgiftssatserne på dieselbrændstof til vejstransport. Nogle er indtil udgangen af 2000 omfattet af undtagelser, andre ikke. **Kommissionen er for tiden ved at gennemgå disse anmodninger med henblik på at fremlægge et forslag for Rådet, der skal træffe beslutning med enstemmighed. Selv om sådanne undtagelser kan være berettigede ud fra kortsigtede betragtninger, falder de ikke i tråd med de mål, som EU har sat sig hverken på miljøområdet eller inden for energi- og transportpolitikken.**

Lejlighedsvis foranstaltninger skal også vurderes i forhold til reglerne i EF-traktatens artikel 87 om statsstøtte, der kan forandre konkurrencevilkårene og således være til hinder for gennemførelsen af det indre marked.

En **opadgående harmonisering af afgifterne mellem medlemsstaterne viser sig altså uundgåelig.** Det er i øvrigt det, Kommissionen har foreslået i det direktivforslag vedrørende beskatning af energiprodukter, som har ligget til behandling i Rådet siden 1997. Dette viser, hvor nødvendigt det er, at man i forbindelse med regeringskonferencen bevæger sig i retning af flertalsafgørelser om indirekte beskatning.

Man bør derfor **modstå fristelsen til dæmpe prisstigningerne ved hjælp af afgiftsnedsættelser.** Tværtimod bør man gøre det modsatte og harmonisere punktafgifterne på brændstoffer opad.

Den eneste tænkelige justeringsmekanisme er momsen. En stabilisering af indtægterne kunne besluttes i tilfælde af kraftige udsving i oliepriserne.

4. Ny ligevægt mellem transportformerne

Transport er den største forbruger af olieprodukter med over 80 % inden for vejtransporten. Og med den økonomiske vækst som motor for en stadig større transportefterspørgsel, vil denne tendens blive endnu mere udtalt. Fra nu af og indtil 2010 forventes godstransporten nemlig at stige med 38 % og personbefordringen med 19 %, hvilket vil føre til en endnu større uligevægt til skade for banetrafikken. F.eks. skrev vejtransporten sig for under halvdelen af trafikken i 1970, hvor dens andel i dag er nået op på 80 %.

Med trafikophobningerne på de vigtigste vejforbindelser og i bycentrene såvel som de øvrige konsekvenser for miljøet er det vigtigt at bryde den onde cirkel og arbejde på at skabe bedre ligevægt mellem transportformerne på følgende måde:

- Der skal pustes nyt liv i banetrafikken gennem modernisering af de offentlige tjenester, navnlig jernbanevirksomhederne, og åbning for konkurrence; der bør også tilskyndes til udvikling af søtransport over kortere strækninger.
- Adgangsvilkårene i vejtransporterhvervet skal revideres og håndhævelsen af sikkerheds- og arbejdsmarkedsreglerne skærpes. Overkapaciteten i vejtransporten i EU, der er anslået til 30%, nødvendiggør en omstrukturering af sektoren, og det kræver arbejdsmarkedsmæssige foranstaltninger og ikke en nedsættelse af afgifterne.
- Der skal investeres i infrastruktur, som kan være med til at fjerne flaskehalse på banestrækningerne og udvikle det europæiske banenet. Dette kræver nye finansieringsløsninger, hvor der f.eks. inddrages investeringsmidler, som hidrører fra kørselsafgifter på konkurrerende vejstrækninger.

Endelig er det også et prioriteret mål at rationalisere brugen af den traditionelle privatbil i bycentrene og begunstige mindre forurenende bytrafik. Derudover bør man drøfte, hvordan konkurrencevilkårene skal være mellem forskellige transportformer, f.eks. fly over for højhastighedstog, hvor flybrændstof jo oven i købet er fritaget for afgifter. Det direktivforslag vedrørende beskatning af energiprodukter, der har været til behandling i Rådet siden 1997, vil gøre det muligt at beskatte flybrændstof på fællesskabsplan.

5. En mindre olieintensiv europæisk økonomi

Sammenlignet med 1973 er den europæiske økonomi i dag allerede kun halvt så olieintensiv (den europæiske økonomi er altså nu mindre sårbar over for pludselige store prisstigninger som dem, der observeredes for nylig, end den var under oliekriserne i 1973 og 1979/80), omend denne nedgang hidtil snarere har været affødt af økonomiske faktorer end af politiske indgreb.

Udviklingen på energimarkedet viser overalt, at politiske beslutninger spiller en mindre og mindre rolle for udbuddet. Det skyldes forhold som åbningen af energimarkedet for konkurrence, virksomhedernes globalisering, virkningerne af geopolitiske forhold eller af den omfattende spekulation på oliemarkedet. Kun en indgriben i efterspørgslen kan danne grundlag for en effektiv energipolitik.

Den nye situation med en høj oliepris, som forbrugerlandenes politiske beslutningstagere ikke kan påvirke ret meget på udbudssiden, gør det endnu mere nødvendigt at fortsætte med at udvikle **en ny efterspørgselsstrategi**, hvor der satses på **gradvis at substituere olie med andre energikilder**, at gøre øget brug af vedvarende og alternative energikilder, at styre efterspørgslen, at opnå en bedre energieffektivitet og at fremme energibesparelser, især i bygninger. Sådanne tiltag bør **både bidrage til at beskytte miljøet** (navnlig hvad angår problemet med drivhusgasser) **og til at gøre den europæiske økonomi mindre sårbar** over for problemer i energiforsyningerne udefra. Hvis EU ikke er i stand til vende de aktuelle tendenser inden for energiforbruget og transportsektoren, navnlig i byerne, vil den heller ikke være i stand til at overholde Kyoto-forpligtelserne.

Inden årets udgang vil Kommissionen fremlægge forslag om energibesparelser i bygninger, der skal afløse de relativt ineffektive foranstaltninger af tilskyndende art, der hidtil er

truffet på fællesskabsplan. Den påtænker også at fremlægge et program med mål på europæisk plan for, hvor stor en procentdel af bilparken der skal udgøres af rene biler, og hvor stor en procentdel af det samlede brændstofforbrug der skal udgøres af erstatningsbrændstoffer for benzin og dieselolie. Det vil ikke være urealistisk at forstille sig, at en stor del af benzin- og dieselbruget kan erstattes inden 2010.

I en **nøglesektor som transportsektoren** bør brændstofsefterspørgslen også styres, ved at der skabes ny ligevægt mellem transportformerne, især for godstransport, hvor banetransport og søtransport over kortere strækninger begunstiges, og ved at man rationaliserer brugen af privatbiler i bycentrene og begunstiger mindre forurenende bytrafik.

Disse politikker udgør en **integrerende del af Kommissionens strategiske mål for 2000-2005** og vil blive taget op i en ny hvidbog om transport, som vil blive vedtaget i den nærmeste fremtid.

Nye initiativer vil bidrage til at **gøre Europa mindre afhængig** af olieforsyninger - en afhængighed, der udgør en svaghed, som man ikke har bekymret sig om i de sidste femten år.

IV ELEMENTER AF EN STRATEGI

Den nuværende situation viser farerne ved at være alt for afhængige af en energikilde, hvor meget af produktionen er koncentreret i et begrænset antal lande. Udsvingene på markedet har desuden vist, at hverken markedet eller prisdannelsen er særligt gennemskuelige. EU kan ikke acceptere, at dets økonomi svækkes varigt af prisstigninger og prissvingninger på en råvare, som det er alt for afhængigt af. Derfor:

- vil Kommissionen på Det Europæiske Råds møde i Göteborg fremlægge en energibesparelses- og -diversificeringsplan, som både vil omhandle øget energieffektiviteten - især i bygninger - og støtte til udvikling af en ny generation køretøjer. Indsatsen skal koncentreres om to hovedlinier og der skal sættes måltal for 2010.

Hvad angår **køretøjer vil den stadigt hurtigere teknologiske udvikling** både gøre det muligt at forbedre brændstoføkonomien for de traditionelle køretøjer og at komme videre mod mere energieffektive elektriske og hybride køretøjer, samt kommercialisering af køretøjer med brændselsceller. Hvad angår brændstoffer, er det essentielt, at man øger **foranstaltninger til fremme af erstatningsbrændstoffer**. Det vil gøre det lettere for naturgas til køretøjer at vinde indpas på markedet og på længere sigt brint og biobrændstoffer, som direktivforslaget om energiprodukter overvejer at fritage for punktafgifter. Ud over biobrændstoffernes fordele hvad angår forsyningssikkerheden, åbner de desuden nye økonomiske muligheder for landbruget.

- behandles fremtiden for, og de forskellige energikilders rolle (olie, kul, gas, atomkraft, vedvarende energi) i en **grøn bog om forsyningssikkerhed**, som Kommissionen vil vedtage inden årets udgang. Den vil foreslå en overordnet strategi for at øge forsyningssikkerheden internt og eksternt og komme med løsninger på EU's voksende eksterne energiafhængighed i lyset af udvidelsen og Kyoto-forpligtelserne om en reduktion af drivhusgasemissionerne.

- må der gøres en særlig indsats for at ændre balancen til fordel for banetransport og søtransport (short-sea shipping) ved at forbedre deres rentabilitet betydeligt. Den uundgåelige omstrukturering af vejtransportsektoren kræver sociale og ikke skattemæssige foranstaltninger. Emnet behandles i en hvidbog om transportpolitikken, som Kommissionen forelægger inden årets udgang.
- bør EU iværksætte **en permanent dialog med producentlandene**, især OPEC, for at opnå størst mulig gennemskuelse på markedet og prisstabilitet. I den forbindelse må man være opmærksom på flere producentlandes forventninger til den politiske udvikling i Mellemøsten.
- hvad angår markedets gennemskuelse, må producentlande og industri- og markedsoperatører opfordres til at forbedre indikatorerne for prisdannelsen, især omkring et **globalt indeks** for hele markedet.
- må man forsøge at modstå **fristelsen til at indføre en buffer for olieprisstigningerne i form af lavere beskatning**. Det ville nemlig stride imod vores miljømålsætninger, bl.a. i tilknytning til Kyoto-protokollen, og ville være ensbetydende med, at skatteindtægterne blev overført til producentlandene. En sådan fremgangsmåde kan også vise sig at være uforenelig med den økonomiske politik og medlemsstaternes forpligtelser til budgetkonsolidering. Det ville være ønskeligt, at man fandt en fælles fremgangsmåde og undersøgte, hvorledes den kunne forenes med retningslinierne for den økonomiske politik. Der må gøres en indsats for at tilnærme medlemsstaternes punktafgifter på brændstof, bl.a. ved at hæve minimumssatserne, således som foreslået i direktivforslaget om beskatning af energiprodukter, som har ligget hos Rådet siden 1997.
- Kommissionen vil undersøge, om den kan sammenkoble tilnærmelsen mod højere brændstofafgifter (strukturelt element) og en fællesskabsmekanisme til stabilisering af momsindtægterne i tilfælde af større olieprisudsving (konjunkturbestemt element).
- må samarbejdet med henblik på at gennemføre den **nødvendige modernisering af Ruslands olieproduktions- og transportanlæg** forbedres, og det samme gælder med hensyn til mulighederne for at hente olie og gas fra **området omkring Det Kaspiske Hav**, bl.a. under INOGATE-programmet.
- Kommissionen vil **sammen med medlemsstaterne arbejde aktivt for, at der føres tilsyn med konkurrencereglernes overholdelse** inden for oledistributionssektoren. Den vil undersøge, om de konjunkturrelle tiltag, som skal dæmpe effekten af de seneste prisstigninger for visse økonomiske sektorer, er forenelige med fællesskabsretten. Blikket må også rettes mod oliesektorens produktionsled for at sikre, at det fungerer tilfredsstillende.
- Olieprisstigningerne berører især befolkningsgrupper på fattigdomsgrænsen, og de risikerer dermed at blive endnu mere udelukket økonomisk og socialt. Kommissionen vil fremme udveksling af erfaringer med måder at lempe olieprisstigningernes virkning på dem, som har størst behov for det, og med henblik på at reducere risikoen for social udelukkelse, som anført i konklusionerne fra Lissabon-topmødet.
- Kommissionen vil undersøge, hvordan man kan styrke de **strategiske overskudslagre** ved at bringe deres anvendelse ind under fællesskabsregi. Det må undersøges om man

kan bruge lignende interventionsteknikker som på pengemarkederne for at **begrænse prissvingningerne** og forhindre **spekulationsbetonede udsving**.

Bilag

Figur 1 : Internationale råoliepriser

Figur 2 : Udviklingen i olielagrene

Figur 3 : Produktionsomkostninger for verdens olieforsyninger

Figur 4 : OPEC's olieproduktionsomkostninger

Figur 5 : Ikke-OPEC landes olieproduktionsomkostninger

Figur 6 : Sammenligning af benzinpriser på euro super 95, ekskl. afgifter

Figur 7 : Sammenligning af den gennemsnitlige prisudvikling på benzin og råolie

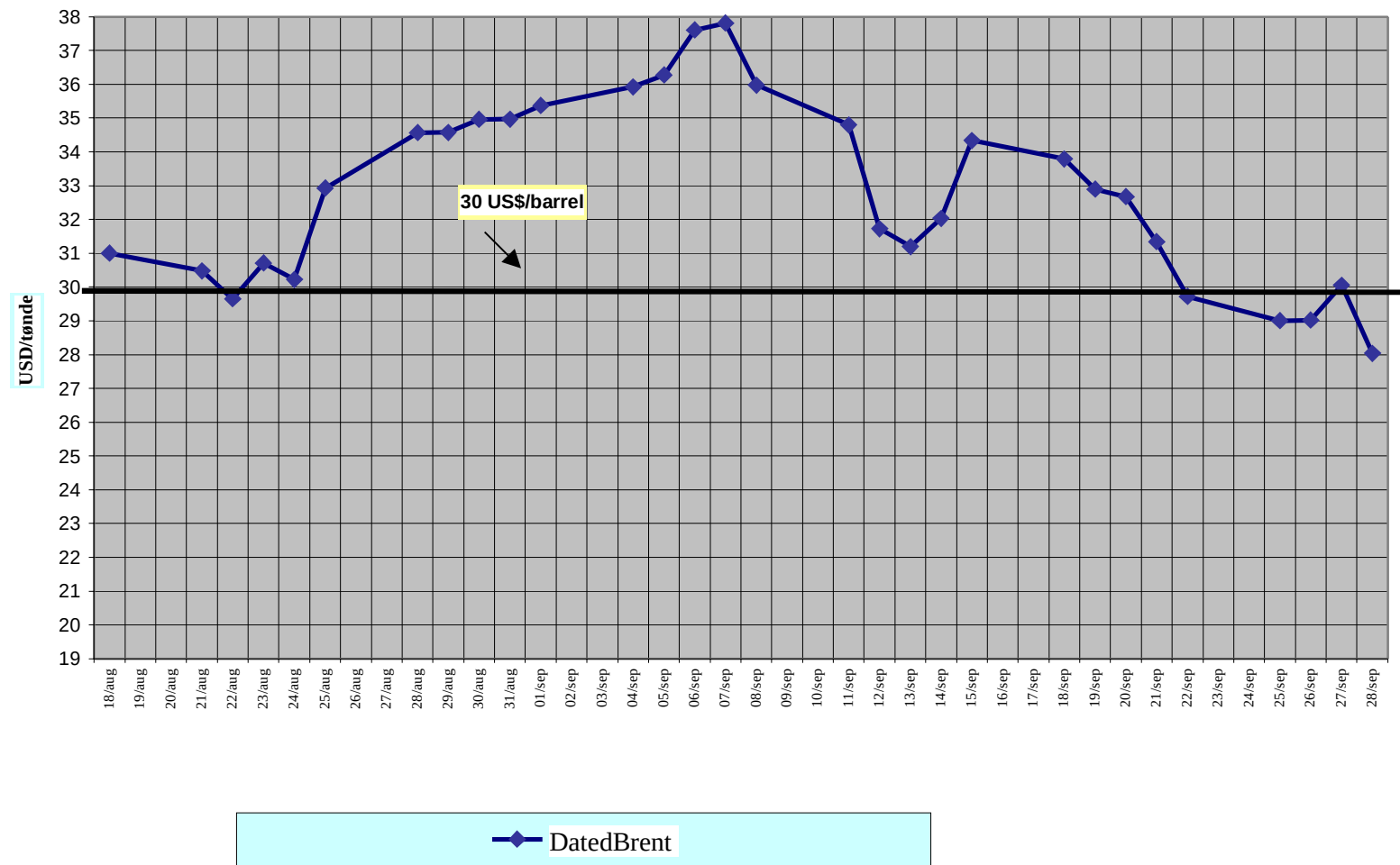
Figur 8 : EU's energiforbrug pr. energikilde (1998)

Figur 9 : Råolieprisen (OPEC basket price (1970-2000))

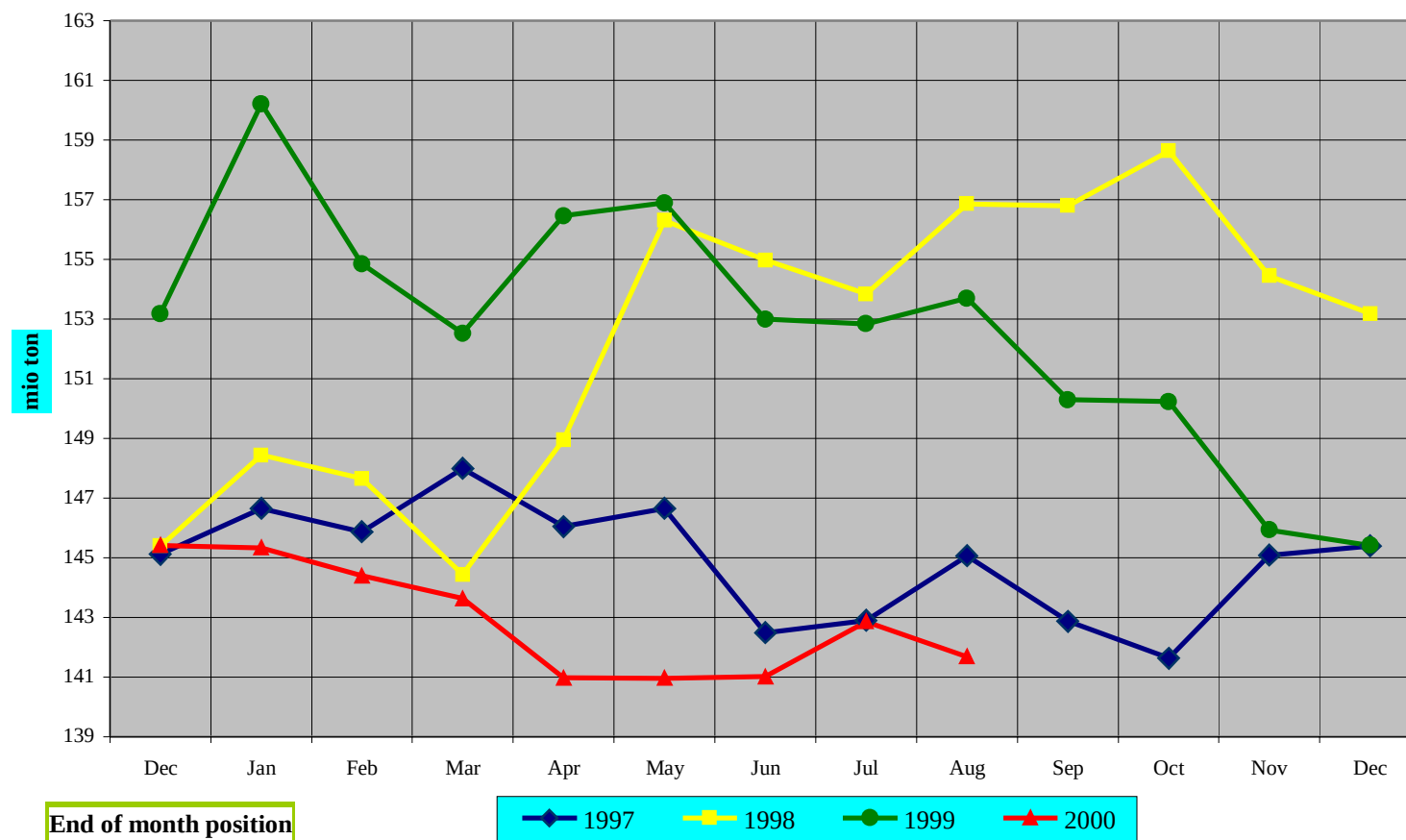
Figur 10 : EU's overskudslagre

Tabel : Punktafgifter og moms på brændstoffer

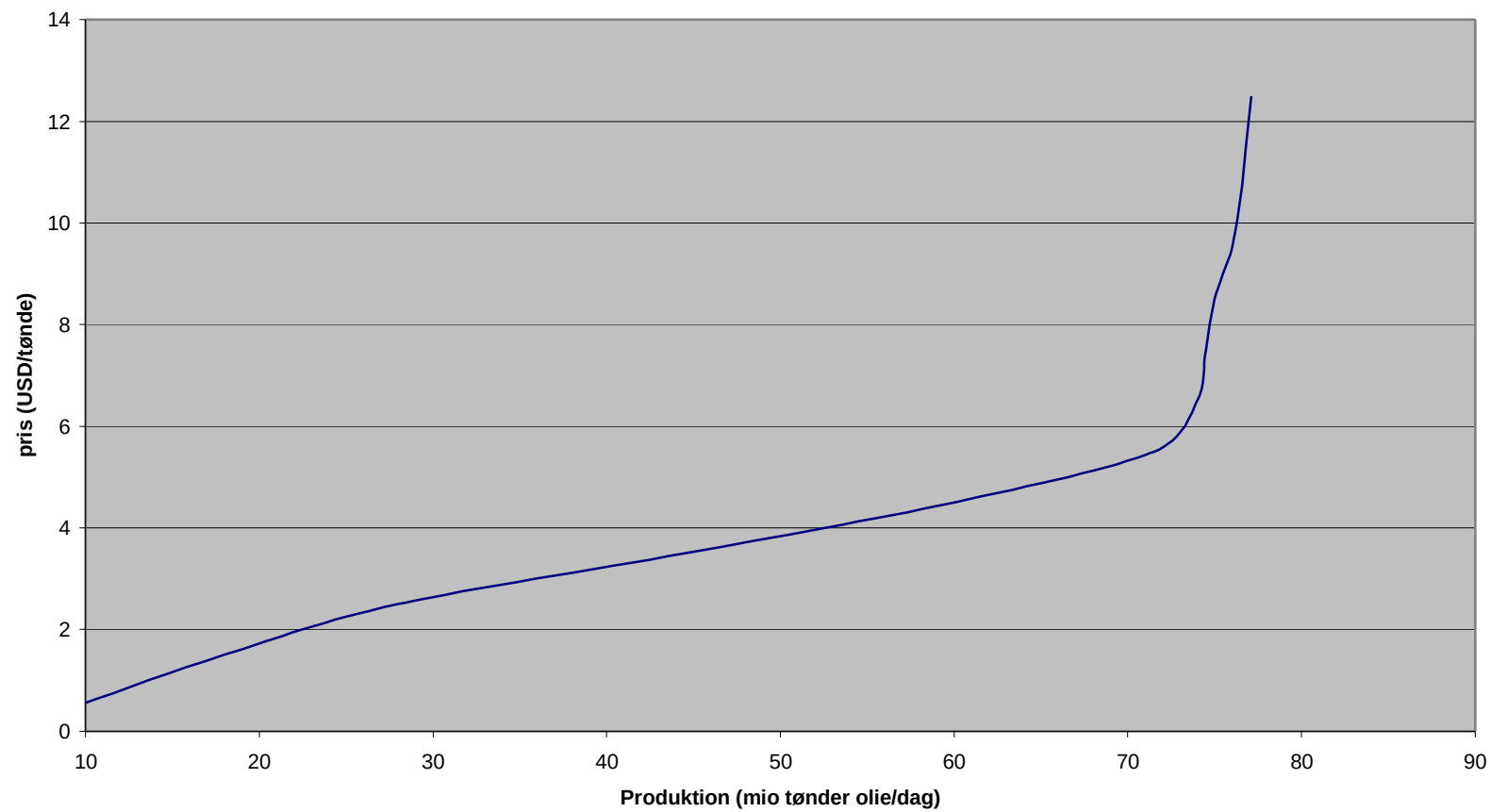
Internationale råoliepriser



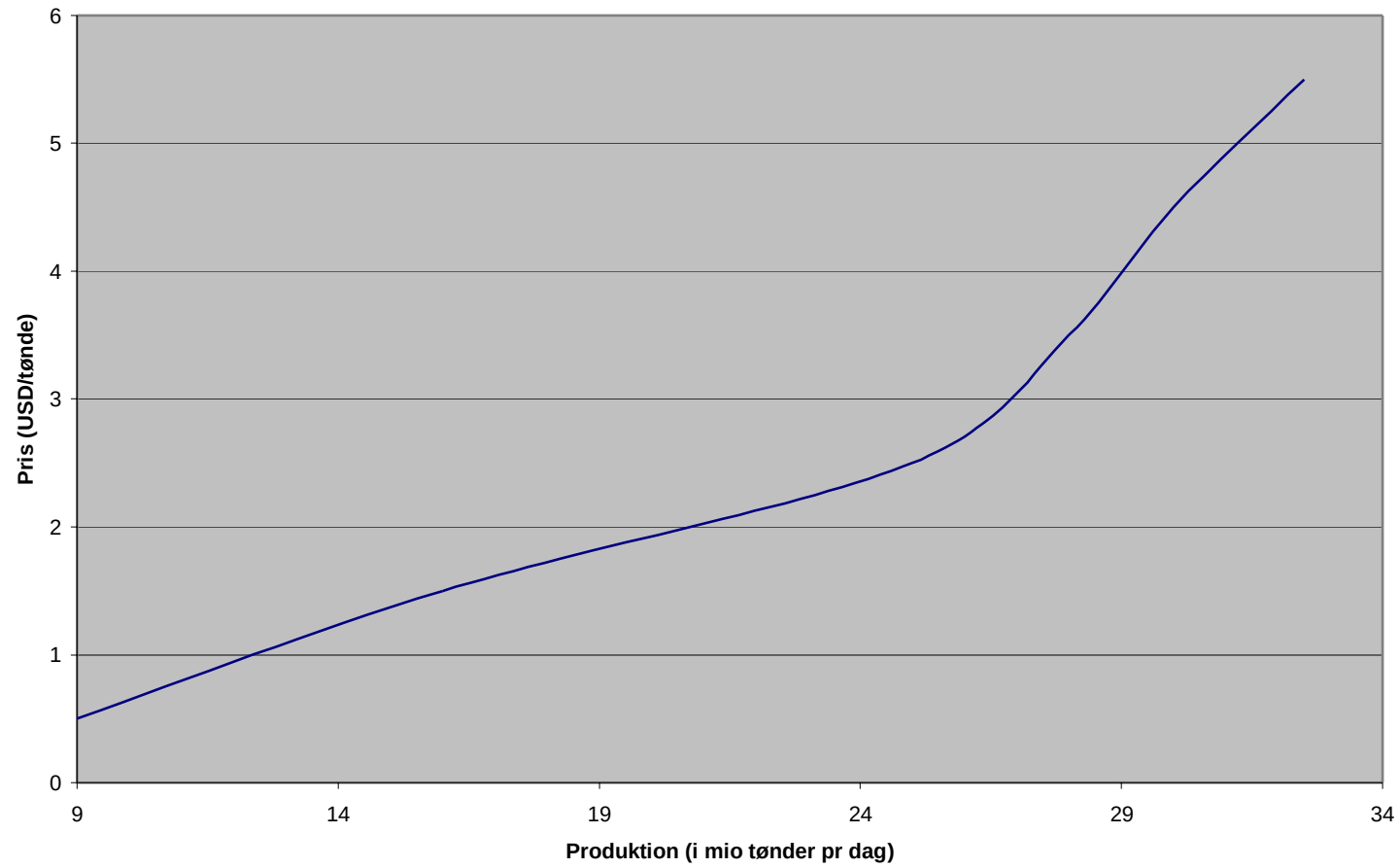
Månedlig udvikling i overskudslagrene (råolie + olieprodukter)
Eur 16 = Eur 15 + Norge



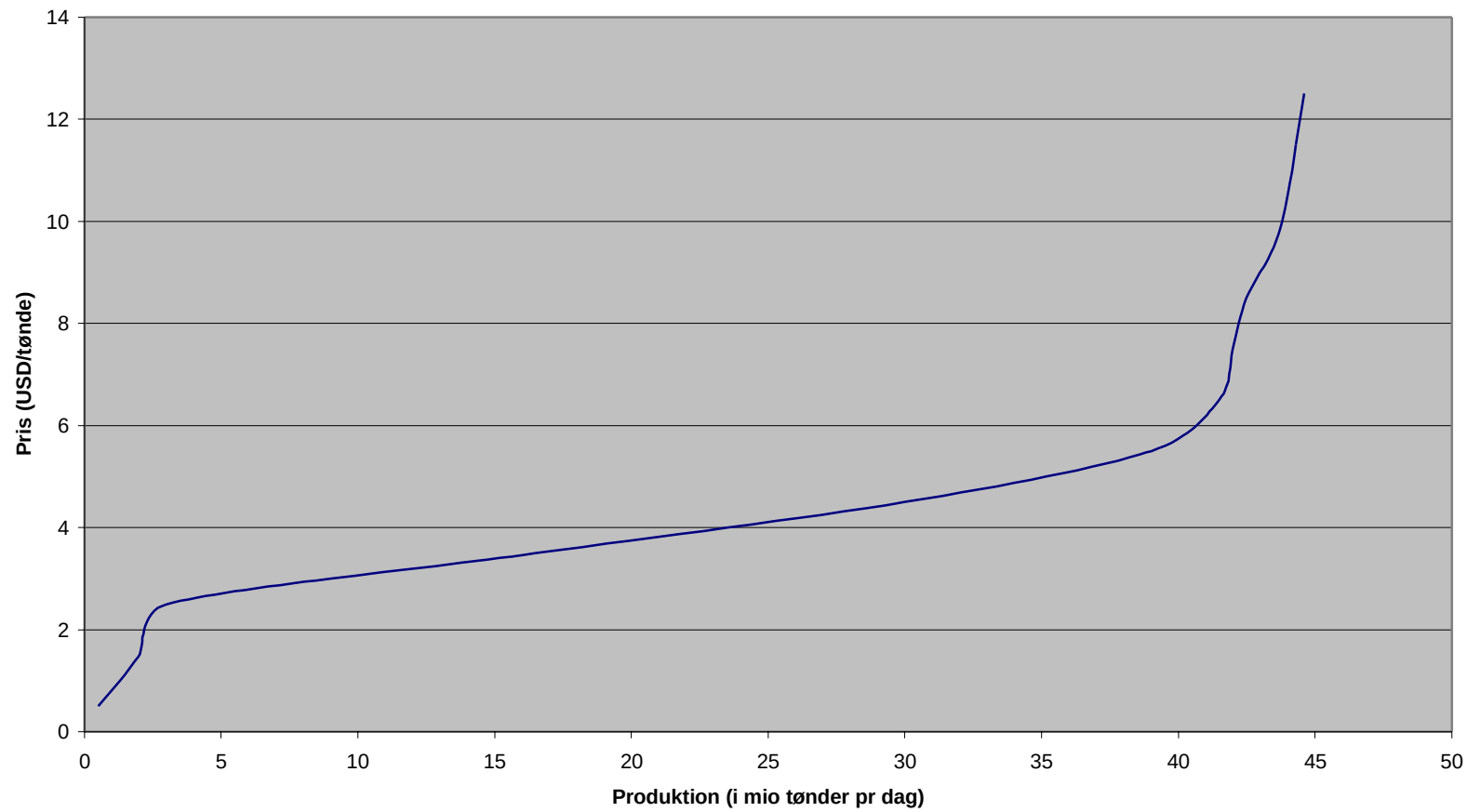
Produktionsomkostninger for verdens olieforsyninger



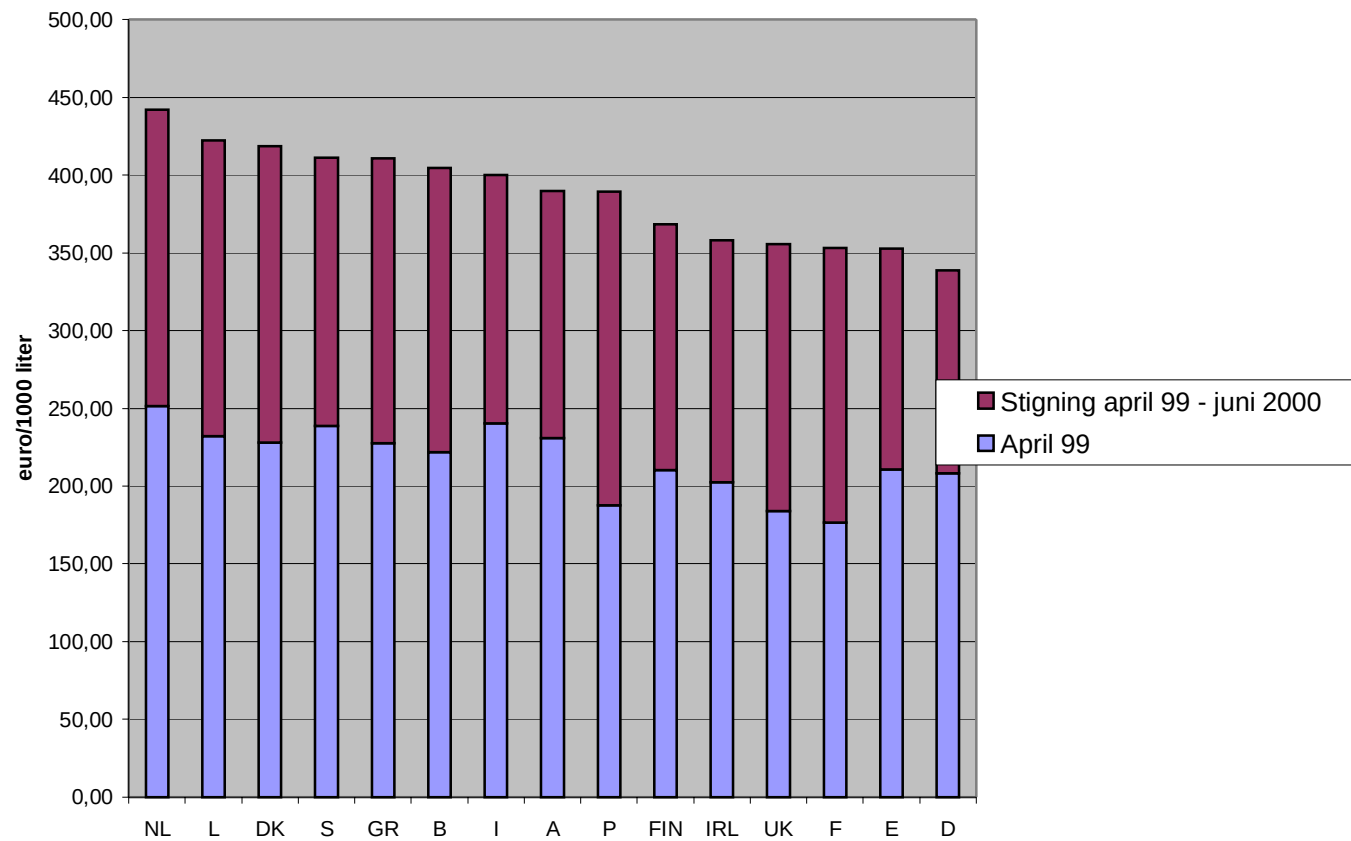
OPEC's olieproduktionsomkostninger



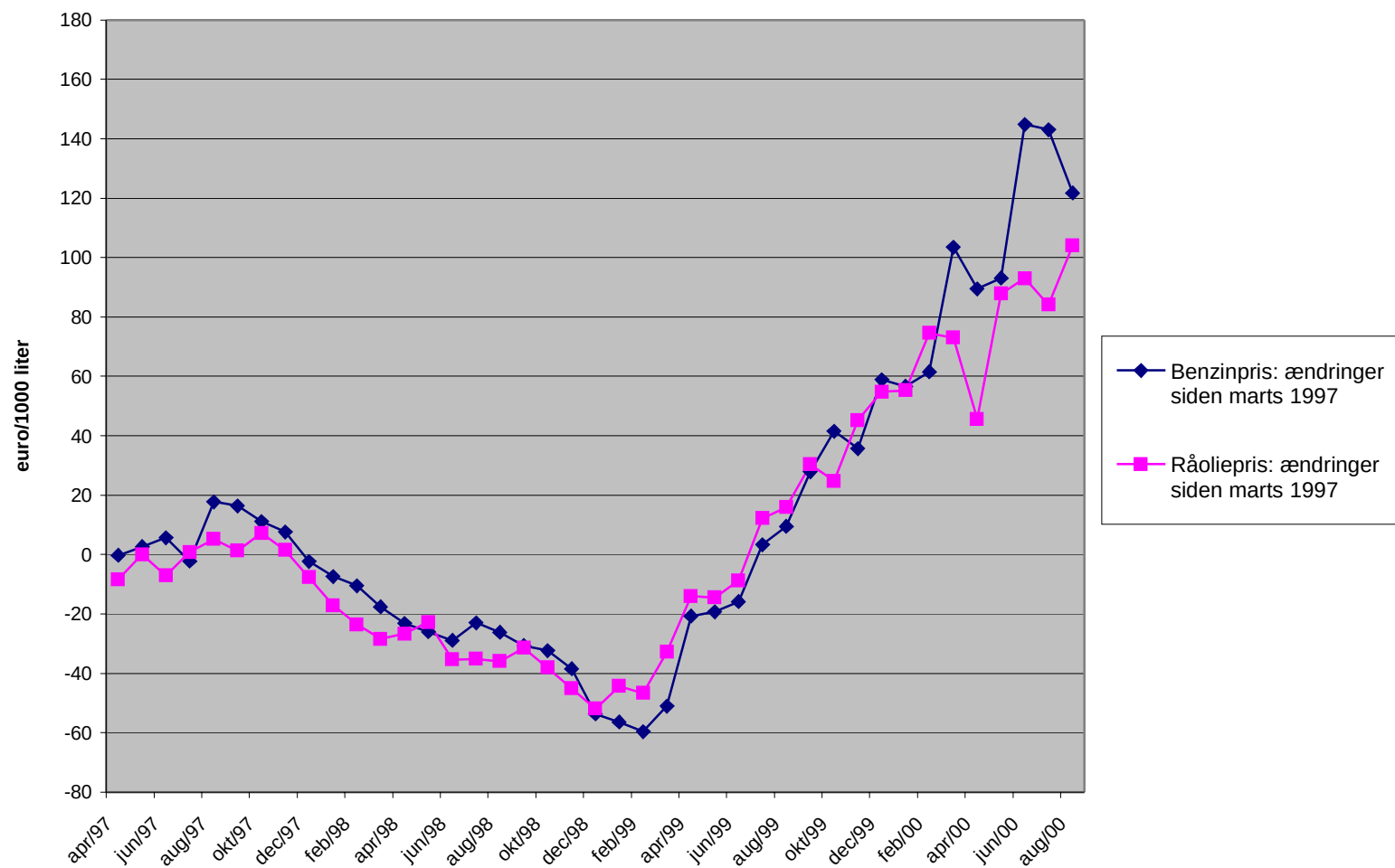
Ikke-OPEC landes olieproduktionsomkostninger



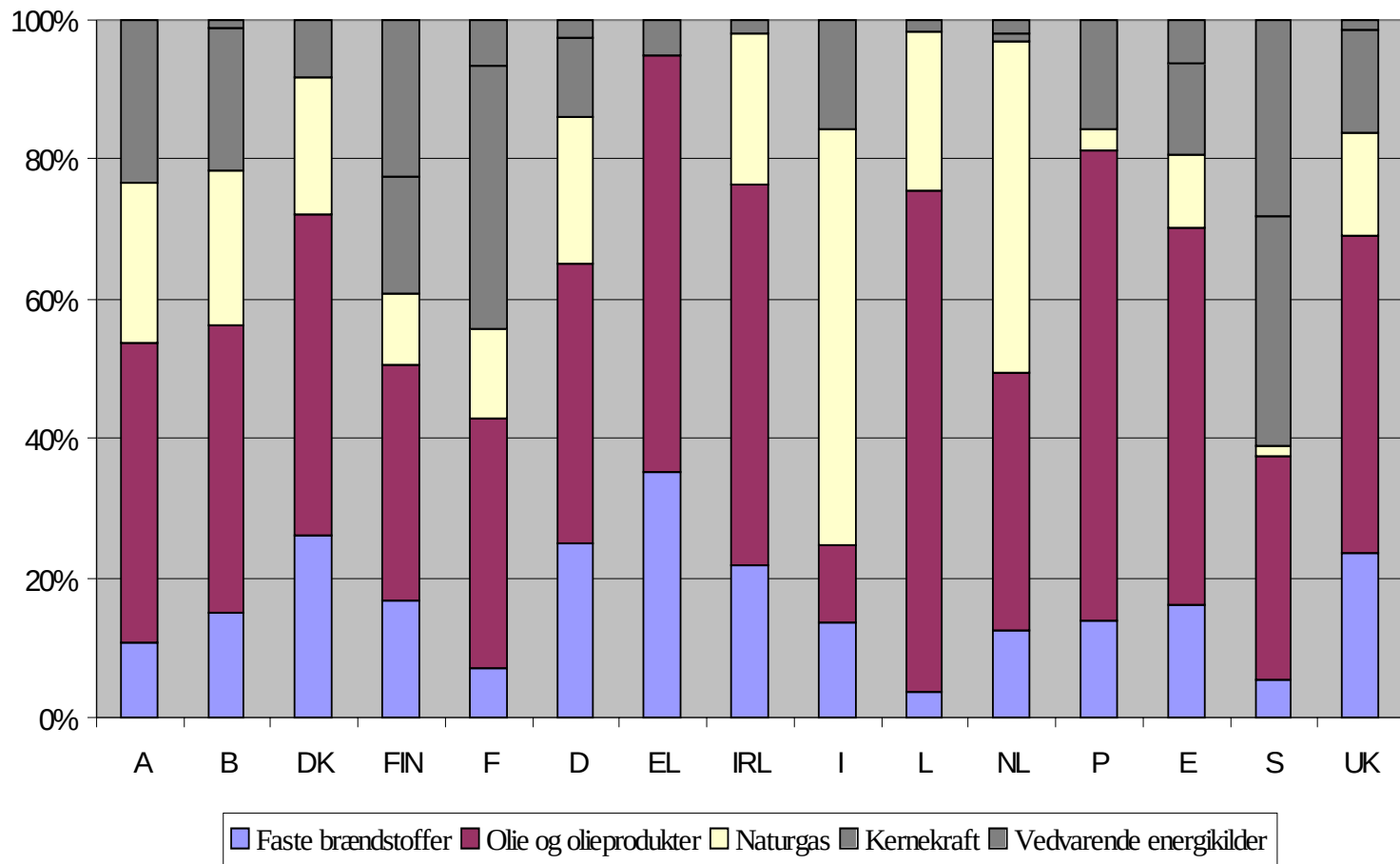
Sammenligning af benzinpriser på euro super 95, ekskl afgifter (juni 2000)



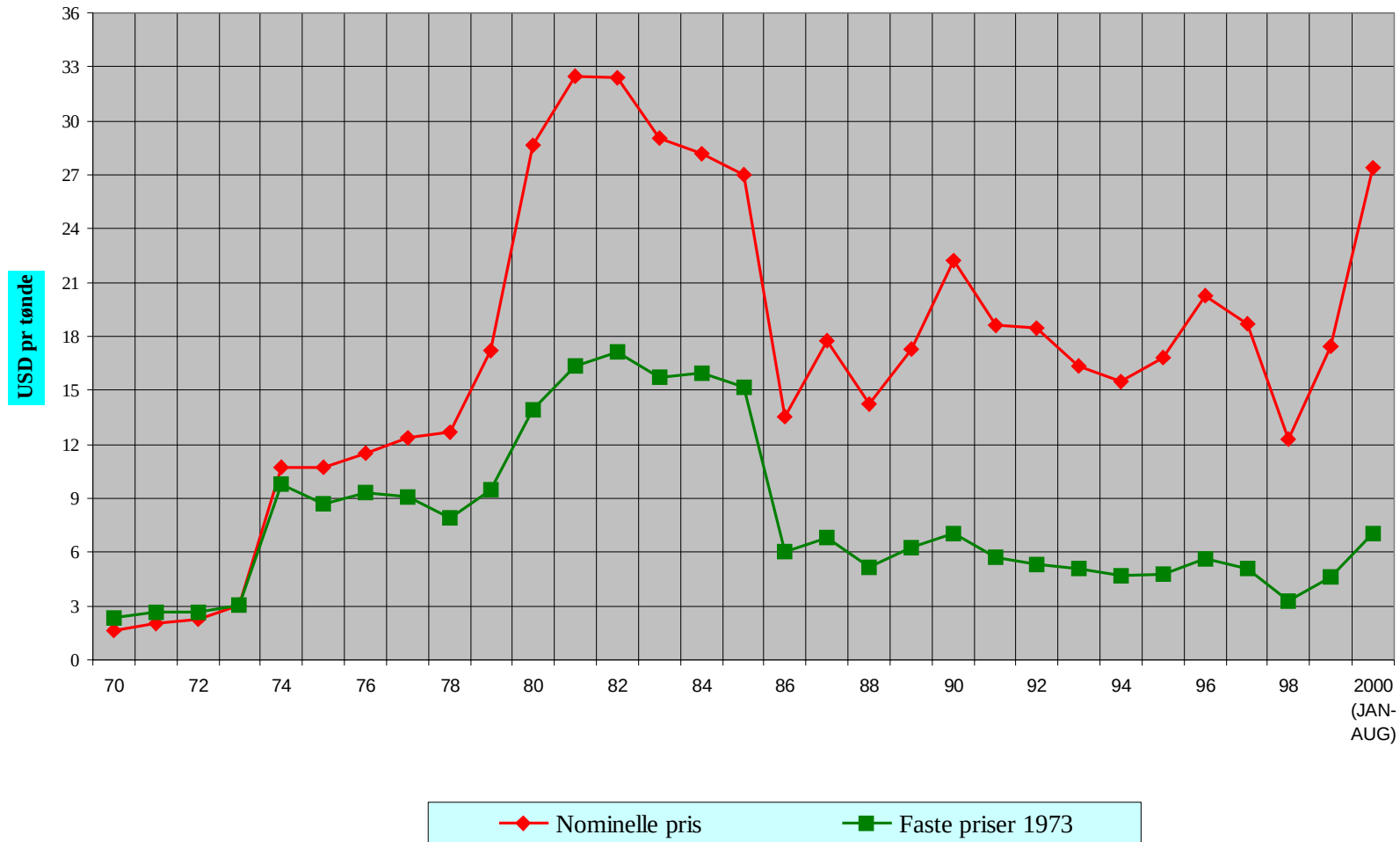
Sammenligning af udviklingen i den gennemsnitlige pris på euro super 95 benzin i EU og råolieprisen (dated Brent)



EU's energiforbrug fordelt på energikilder (1998)



Råolieprisen (OPEC Basket Price) 1970 - 2000 (jan-aug)



LEVEL OF OIL STOCKS IN THE EUROPEAN UNION

DERNIERE INFORMATION MENSUELLE DISPONIBLE - LAST AVAILABLE MONTHLY DATA

Sur base de la
consommation de
1999
On the basis of
1999consumption

au/at:29/09/2000

		CATEGORIE/CATEGORY I		CATEGORIE/CATEGORY II		CATEGORIE/CATEGORY III		TOTAL	
		Days of consump.		Days of consump.		Days of consump.		Days of consump.	
		Jours consommat.	1000 t	Jours consommat.	1000 t	Jours consommat.	1000 t	Jours consommat.	1000 t
		(1)		(1)		(1)			
B -	31/7/2000	101	659	83	2702	223	933	99	4294
DK -	31/7/2000	157	649	141	1393	503	576	172	2618
D -	31/7/2000	116	9413	118	20647	226	3006	123	33066
EL -	31/3/2000	78	690	70	1291	133	1090	87	3071
E -	30/6/2000	105	2576	92	7114	152	3080	104	12770
F -	31/7/2000	107	4147	97	12954	176	2106	104	19207
IRL -	31/7/2000	94	362	93	1022	112	634	98	2018
IT -	30/6/2000	99	4434	93	6449	122	6623	104	17506
L -	31/7/2000	149	230	150	612	214	3	150	845
NL -	30/6/2000	154	1587	103	2788	5505	1167	148	5542
P -	30/6/2000	132	751	80	1085	121	1297	105	3133
UK -	30/4/2000	96	4241	92	6649	338	1518	102	12408
A -	31/5/2000	144	719	94	1417	213	851	124	2987
S -	30/6/2000	106	1176	105	1862	353	1633	140	4671
FIN -	31/7/2000	101	512	133	1708	145	647	128	2867
EUR-15		109	32146	101	69693	171	25164	112	127003

(1) Obligation de 90 jours pour les trois catégories de produits / 90-day obligation for the 3 product categories

CATEGORIE/CATEGORY I - Essences auto et carburant pour avion de type essence/Motor spirit and aviation fuel of gasoline type.

CATEGORIE/CATEGORY II - Gasoil, diesel, pétrole lampant et carburéacteur de type kérosène/Gasoil, diesel oil, kerosene and jet-fuel.

CATEGORIE/CATEGORY III - Fuel oils.

Punktafgifter og moms på brændstof			
	Punktafgifter benzin <i>Euro/1000 liter</i>	Punktafgifter diesel <i>Euro/1000 liter</i>	Moms på brændstof
Minimum EU-direktiver	287	245	15%
Belgien	507	290	21%
Danmark	518	344	25%
Tyskland	562	378	16%
Grækenland	291	246	18%
Spanien	371	269	16%
Frankrig	589	391	19,6%
Irland	378	330	21%
Italien	520	381	20%
Luxembourg	372	252	15% (benzin 12%)
Holland	596	351	17,5%
Østrig	414	289	20%
Portugal	289	245	17%
Finland	559	304	22%
Sverige	529	345	25%
Storbritannien	777	777	17,5%

