



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.10.2000
KOM(2000) 631 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Europeiska unionens oljeförsörjning

Innehållsförteckning

I. Det aktuella läget	s. 3
1. Priset på råolja	s. 3
2. Marginaler för raffinering och distribution	s. 5
3. Beskattning av oljeprodukter	s. 6
II. Framtidsutsikter på medellång och lång sikt	s. 7
1. Några nyckeltal	s. 7
2. Några nyckelfaktorer att ta hänsyn till	s. 8
a) Miljön	s. 8
b) Försörjningstryggheten	s. 9
i. Geopolitiskt sammanhang	s. 9
ii. De strategiska reserverna	s. 11
- Den internationella energiorganisationens (IEA) roll	s. 11
- Europeiska unionens bestämmelser	s. 12
- USA:s initiativ "Strategic Petroleum Reserve"	s. 12
III. Tänkbara åtgärder	s. 13
1. Relationerna med producentländerna	s. 13
2. Konkurrenspolitiken på området för raffinering och distribution	s. 13
3. Beskattning av oljeprodukter	s. 14
4. Balans mellan olika transportsätt	
5. Att göra Europas ekonomi mindre oljeintensiv	s. 15
IV. Utkast till en strategi	s. 16
Bilagor	s. 18

I. DET AKTUELLA LÄGET

Oljepriserna har under de senaste veckorna nått en historiskt hög nivå sedan Gulfkriget. Denna ökning som har konstaterats sedan början av 1999 har utlöst en debatt om de tre beståndsdelar som utgör det konsumtionspris som de europeiska konsumenterna betalar: **1) priset på råolja, 2) marginalerna för raffinering och distribution, samt 3) skatten på oljeprodukter.**

Det är tydligt att orsaken till denna kraftiga prisökning ligger hos marknaden för råolja. Prisökningen är naturligtvis huvudsakligen **ett resultat av OPEC:s restriktiva produktionspolitik**, dvs. organisationens beslut avseende produktionskvoter som utlöstes av den extremt låga prisnivån under 1998. Den kraftigt ökade efterfrågan har även spelat en viktig roll, vilket även, om än i mindre omfattning, eurons svaghet jämfört med dollarn har. Icke desto mindre är det viktigt att även beakta de andra beståndsdelar som ingår i priset för att se om det finns något handlingsutrymme i dessa områden.

Man måste i detta sammanhang även uppmärksamma den inverkan som denna ökning av och nya svängningar i oljepriserna har på tillväxten och inflationen i Europeiska unionen. Om oljepriserna ligger på omkring 30 USD/fat för resten av detta året skulle prisökningens negativa effekt på tillväxten vara 0,3 % för 2000 och 0,5 % för 2001. Prisökningen skulle öka inflationen med 1 %. En del av denna inverkan hade redan tagits med i vårprognoserna. De slutliga konsekvenserna kommer att bero på den kombinerade effekten av oljepriser och andra beståndsdelar i tillväxten och inflationen. Prisökningens inverkan är emellertid mycket större för utvecklingsländerna eftersom deras ekonomier är mycket mer oljeberoende.

Även om denna prisökning är oroande är det emellertid nödvändigt att sätta situationen i sitt sammanhang. Om man tittar på läget över en lång period ser man faktiskt att priserna, inbegripet skatter, har befunnit sig på högre nivåer under de senaste tjugo åren. Under 1981 till exempel, var priserna för eldningsolja och bensin, i 2000 års fasta priser, 1 092 respektive 1 510 euro/1 000 liter jämfört med 908 och 1 132 för närvarande. Priset på eldningsolja utan skatt låg på 675 euro/1000 liter jämfört med 372 år 2000. I Frankrike till exempel, **är det priset i reala termer som bilister betalar för bensin på bensinstationer i genomsnitt 6,6 franc 2000 medan det var 5,9 franc 1990 och 7,3 franc 1985.** För övrigt kan man konstatera att konsumtionen per kilometer visar en nedåtgående tendens sedan flera år tillbaka.

EU:s största problem sedan 1997 är de kraftiga prissvängningarna. Prisfallet ner till 10 \$ per fat, ökningen av efterfrågan och OPEC-kartellens förnyade aktivitet har lett till en plötslig omsvängning i prisutvecklingen. Samtidigt kan den extrema prisökningen under år 2000 skapa en alltför stark press på vissa sektorer i ekonomin och leda till ett försämrat ekonomiskt klimat.

Den minskade ekonomiska tillväxten som beror på de ökade oljepriserna har en negativ inverkan även på sysselsättningen. Kommissionen förväntar sig ändå, både för år 2000 och år 2001, en nettoökning av sysselsättningen och en minskad arbetslöshet mot bakgrund av de mycket gynnsamma ekonomiska prognoserna, även med tanke på ökningen av oljepriset.

Det faktum att Europeiska unionen är så känslig för oljeprisökningar, vilket har visat sig de senaste månaderna, påminner om nödvändigheten av en politik som syftar till att

minska energiintensiteten i våra ekonomier. En stabil och förutsägbar prisnivå på bränslen skulle kunna vara en fördel både för ekonomin och för miljön.

1. Priset på råolja

Med undantag för några korta uppehåll under april månad och i slutet av juli, verkar priset på råolja **inte längre lämna prisområdet kring 30 \$** (för ett fat Brentolja – olja från Nordsjön): priset nådde denna nivå i februari 2000, efter en kontinuerlig uppgång sedan december 1998 då priset nådde en lägsta nivå på 10 \$ fatet.

Den lilla nedgång i oljepriset som uppstod efter det amerikanska beslutet att sälja av en mycket liten del av sina lager (motsvarande 2 dagars förbrukning) bör tolkas med försiktighet. De psykologiska och spekulativa faktorer som ligger bakom prissvängningarna är lika viktiga som den fysiska verkligheten av jämvikt mellan utbud och efterfrågan.

Den viktigaste orsaken till tredubblingen av priserna under 1999 och första hälften av 2000 ligger i de produktionsbegränsningar som beslutades om och som verkligen genomfördes av en grupp produktionsländer (OPEC och tillfälliga allierade). OPEC:s kartellbeteende gick denna gången emot den sedan mitten av 80-talet allmänt utbredda uppfattningen, **namligen att OPEC endast var en kartell till namnet och att vi hade nått en period med stabila och låga priser, vilket var en återspeglning av att marknaden hade blivit konkurrensutsatt.**

Det kraftiga prisfall som iakttogs under 1998 ner till 10 \$ med utsikten att nå 5 \$, ledde tvärtemot denna uppfattning till att OPEC-medlemmarna förenades sinsemellan (även om deras intressen skiljer sig åt på lång sikt) och med några andra producentländer.

Det ekonomiska läget var dessutom extremt gynnsamt. Med en prisnivå på 10 \$ fatet, vilket nåddes i slutet av 1998, **såg oljeföretagen sina vinster sjunka dramatiskt.** Antalet prospekteringar och produktionsprojekt i vissa områden utanför OPEC med höga produktionskostnader, som till exempel Förenta staterna, Nordsjön och Kaspiska havet, har minskat kraftigt.

Den ryska finanskrisen som hade underblåsts av ett ras i inkomsterna från exporten av råolja samt det ökade underskottet i Saudiarabiens och vissa andra produktionsländers offentliga finanser innebar en ökning av de oroande instabilitetsfaktorerna.

De begränsningar av produktionskvoterna som har föreskrivits av OPEC mot bakgrund av den kraftigt ökade efterfrågan på olja ledde till att oljelagren i början av år 2000 befann sig på en synnerligen låg nivå, vilket var den "fysiska" anledningen till prisökningen.

På det **geopolitiska** planet är det nödvändigt att notera **de senaste problemen med fredsprocessen i Mellanöstern, embargot mot Irak och osäkerheterna när det gäller utvecklingen i Iran och Libyen**, även om det inte är möjligt att definiera den exakta inverkan detta kan ha på OPEC-ländernas beteende.

På det finansiella planet kan man inte heller bortse från den inverkan som de **spekulationer** som skapas genom ökningen av "värdepapperstransaktioner" på terminsmarknaderna (International Petroleum Exchange i London och New-York Mercantile Exchange i Förenta staterna) har.

En del av dessa faktorer fortsätter - och kommer sannolikt att fortsätta under loppet av ett till två år - att tillåta OPEC att behålla en viss marknadskontroll och att hålla trycket uppe på marknaden genom en produktionspolitik som håller lagren i förbrukarländerna på en låg nivå. **Produktionsutvecklingen i länder utanför OPEC** - särskilt vid Kaspiska havet - som reagerar sent på prisförändringar skulle emellertid, i likhet med vad som hände i slutet av oljekriserna under 70-talet **på sikt kunna leda till komplikationer för OPEC.**

En viktig faktor att ta hänsyn till är OPEC:s beslut att införa principen om ett **prisintervall som är centrerat omkring ett "riktpris" på 25 \$ fatet**, med en undre gräns på 22 \$ och en övre gräns på 28 \$ (grundat på en "korg" av OPEC-fat). Om OPEC-priset under 10 dagar i följd skulle sjunka under den undre gränsen på 22 \$ eller under fler än 20 dagar i följd skulle bryta igenom den övre gränsen på 28 \$, har medlemsländerna kommit överens om att samråda för att justera produktionskvantiteterna: dessa samråd skall leda till ett ingripande på marknaden med en minskning eller ökning med upp till 500 000 fat per produktionsdag (1 miljon fat per dag = 50 miljoner ton per år). En viktig faktor för denna överenskommelse är stödet från Saudiarabien som en kort tid innan fortfarande föredrog ett prisintervall på mellan 20 och 25 \$ fatet för "Brent"-kvalitet, dvs. nästan 4 \$ under "OPEC:s prisintervall".

Ur **produktionsländernas synvinkel** bör **"idealpriset"** vara en kompromiss mellan deras vilja att maximera sina inkomster på kort sikt och den hänsyn de måste ta till de negativa effekter som alltför höga priser på lång sikt kommer att leda till på dessa inkomster (utveckling av produktion utanför OPEC och av alternativ energi, minskad efterfrågan). Mot bakgrund av de objektiva skillnader som finns mellan de olika producentländerna (jfr avsnitt II.2.B), är detta "idealpris" nödvändigtvis olika för de olika grupperna producentländer: beslutet om prisintervallet är därför en slags **haltande kompromiss** (eftersom "idealpriset" ligger nära den undre prisgränsen för vissa länder och nära den övre prisgränsen för andra).

Denna prismekanism fungerar inte automatiskt. Dess stabiliseringseffekt på priserna är mycket relativ. Man kan också konstatera att "doseringen" av produktionskvoterna för att uppnå ett riktpris är en extremt riskfylld uppgift, för att inte säga omöjlig. OPEC är alltid rädd för att fatta beslut om en alltför stor ökning av kvoterna som skulle leda till att priserna sjönk vilket var fallet i slutet av 1997 (den venezuelanska oljeministern påminde för övrigt om detta i slutet av juli). Sammanfattningsvis kan man således säga att även om överenskommelsen om denna mekanism borde göra det möjligt att undvika att priset varaktigt klättrar upp till en nivå på över 35 \$, så är den emellertid inte ens på sikt någon garanti för att "riktpriset" skall stabiliseras på 25 \$.

Allt tyder på att vi rör oss mot ett läge där **oljepriset i framtiden inte längre kommer att falla tillbaka till de nivåer vi såg för arton månader sedan och kommer att ligga mycket fast under de kommande månaderna, och detta i ett geopolitiskt läge som är mycket känsligt** – komplikationer för fredsprocessen i Mellanöstern, instabila ekonomier i vissa producentländer, svårigheter för reformprocessen i Ryssland.

Vår ekonomi och vår politik måste anpassas till dessa nya villkor.

Kommissionen anser att målet måste vara att oljepriset stabiliseras på en nivå som vare sig är alltför hög eller alltför låg. Denna nivå måste vara hållbar på lång sikt och svara både mot producentländernas och förbrukarländernas behov.

2. **Marginaler för raffinering och distribution**

Den klassiska frågan som bilisten frågar sig när han konstaterar en höjning av priset vid pumpen är om **denna höjning motsvarar höjningen av priset på råoljan?** Såsom visas i det diagram som finns med i bilagan och som jämför utvecklingen av genomsnittspriset för bensen i Europeiska unionen med priset för "Brent"-olja är svaret jakande fram till och med mars 2000. Under 1999 kan man konstatera ett nära samband mellan utvecklingen för bensen och råolja, med en liten fördröjning av höjningen av bensinpriset jämfört med höjningen för råolja. Sedan mars 2000 kan man emellertid konstatera att detta samband kopplats bort och att priset för bensen har utvecklats på ett mer ogynnsamt sätt än priset på råolja under våren 2000. Helt nyligen har **marginalerna för raffinering således nått nivåer som inte har skådats sedan Gulfkriget.** Det finns emellertid anledning att påpeka att den politik för vertikal integrering som de statliga företagen i flera producentländer (särskilt i Mellanöstern) driver och öppnandet av Europeiska unionens marknad har lett till att dessa företags etablering inom sådana områden som lagring och distribution av oljeprodukter har underlättats. Genom att dra nytta av gynnsamma transferpriser i det föregående produktionsledet, kan dessa företag ha marginaler som är mycket högre än marginalerna för de konkurrerande företag som gör sina inköp på marknaden.

Men den viktigaste poängen är att **jämförelsen för konsumtionspriser på oljeprodukter utan avgifter och skatter visar på stora skillnader mellan medlemsstaterna.** Således var till exempel priset utan avgifter och skatter för bensen "blyfri 95" i slutet av maj 2000 452 €/1 000 liter i Nederländerna mot 344 € i Förenade kungariket (346 € i Frankrike), dvs. en skillnad på 31 %. Dessa skillnader, hur oroande de än är, fanns redan före den nuvarande kraftiga prisökningen och har således inget samband med denna.

I de undersökningar som har gjorts nyligen vid tillämpningen av förordningen om kontroll av företagskoncentrationer har kommissionen analyserat konkurrensläget i branschen för drivmedelsdistribution i en rad medlemsstater. Det underströks att **även om vissa kostnadsfaktorer kan variera mellan medlemsstaterna är den enda förklaringen till sådana prisskillnader oligopolistiskt beteende och bristande konkurrens i distributionen.** De franska och brittiska bilisterna drar till exempel nytta av den konkurrens som icke-specialiserad distribution har lett till (stormarknader).

På grundval av en sådan analys är den fråga som självklart uppstår huruvida **det förekommer brott mot konkurrenslagstiftningen eller inte och i synnerhet om det förekommer några karteller (prisöverenskommelser).** De nationella myndigheterna i en rad medlemsstater har satt igång undersökningar om detta. I Italien och Sverige har konkurrensmyndigheterna ålagt oljeföretag straffpåföljder.

3. Beskattning av oljeprodukter

Skatterna utgör en stor andel av oljeprodukternas slutpris, dvs. konsumentpriset. Skatterna är av två slag: punktskatt, som tas ut med ett **fast** belopp per mängdenhet (t.ex. 1 000 liter), och mervärdesskatt, som är **värdebaserad**, dvs. den är proportionell mot produktens försäljningspris.

Skattebiten av priset på oljeprodukter varierar kraftigt mellan olika länder. T.ex. så sträcker sig intervallet för **punktskatten på fordonsdiesel** från **245 euro** per 1 000 liter i Portugal (den lägsta skattesatsen) till **777 euro** per 1 000 liter i Förenade kungariket. **Utifrån detta kan man uppskatta att de sammanlagda skatterna på bränslen utgör 50–60 % av slutpriset i lågskatteländerna (Spanien, Grekland, Luxemburg och Portugal), medan de uppgår ända till 75 % i Förenade kungariket.**

Den kraftiga ökningen av priset på oljeprodukter har också lett till en kraftig ökning av skattebelastningen. Denna "snöbollseffekt" beror helt enkelt på att mervärdesskatten tas ut som en procentandel av produktens försäljningspris. **Konsumenterna varseblir därför prisökningar** på oljeprodukter **omedelbart i form av ökad mervärdesskatt**, som för staten har fördelen att vara enkel att driva in. **Punktskatten däremot har en dämpande effekt** vid prisvariationer eftersom den baseras på kvantitet.

II. FRAMTIDSUTSIKTER PÅ MEDELLÅNG OCH LÅNG SIKT

1. Några nyckeltal

Med den förväntade befolkningstillväxten (till 8 miljarder 2020 och 10 miljarder 2050) och en årlig tillväxt i världsekonomin på omkring 3,5 % under de kommande två årtiondena kommer **världens samlade efterfrågan på energi sannolikt att stiga från 9,3 miljarder toe (ton oljeekvivalenter) år 2000 till 15 miljarder toe år 2020.**

Den **samlade världsförbrukningen av olja förväntas år 2020 ligga i närheten av 115 miljoner fat per dag** jämfört med ca **77 miljoner fat per dag år 2000**, dvs. en ökning med 50 %.

OPEC skulle täcka 50 % av denna efterfrågan med en produktion i storleksordningen **55 miljoner fat per dag**, att jämföras med 32 miljoner fat per dag år 2000. En sådan beredvillighet från OPEC:s sida att producera motiveras av produktionskostnaderna, som kommer att förbli ytterst gynnsamma, även i en situation med låga priser. Det bör framhållas att **OPEC:s genomsnittliga produktionskostnad för närvarande ligger i storleksordningen 2 dollar per fat**. De stora vinstmarginalerna utgör en drivkraft som OPEC-länderna har svårt att motstå.

När det gäller produktionen i länderna utanför OPEC, i vilka **den genomsnittliga produktionskostnaden för närvarande är 5 dollar per fat, med marginalkostnader på över 10 dollar**, kommer produktionsvolymen att **följa prisutvecklingen tätt, eftersom tillgången kommer att förbli god**. Vissa oljeproduktionsområden i Ryssland och vid Kaspiska havet har i det avseendet en alldeles särskild betydelse för EU. **Man uppskattar att ett råoljepris i storleksordningen 20 dollar** borde göra det möjligt att **säkra de investeringar** i produktion i regionerna utanför OPEC som kommer att krävas på grund av den ökande efterfrågan under de kommande tjugo åren.

EU är och kommer att förbli starkt importberoende. Det förhållandet kommer att bli än mer markant, eftersom beroendet av energiimport kommer att stiga från 50 % år 2000 till omkring 70 % år 2020. Energiförbrukningen, som för närvarande ligger över 1 400 miljoner toe, fördelar sig så här: 16 % fasta bränslen, 42 % olja, 21 % naturgas, 15 % kärnkraft och 6 % förnybara energikällor.

Om den nuvarande utvecklingen fortsätter och det inte genomförs kraftfulla politiska åtgärder för bättre energieffektivitet, främjande av förnybara energikällor samt strukturomvandlingar inom branscherna med den största energiförbrukningen, **kommer EU:s inhemska bruttoförbrukning av olja att öka drastiskt** – från 12 miljoner fat per dag (600 miljoner toe) år 2000 till 13,2 miljoner fat per dag (660 miljoner toe) år 2020 – **trots att den borde öka fem-sex gånger långsammare än den samlade världsförbrukningen**. Det måste framhållas att **transportsektorn skulle svara för 93 % av denna ökning**. EU (2,6 miljoner fat per dag) plus Norge (3 miljoner fat per dag) kommer att år 2020 producera omkring 6 miljoner fat per dag jämfört med 7 miljoner fat

per dag år 2000. Med hänsyn till EU:s utvidgning kommer förhållandet mellan produktion och förbrukning att bli märkbart sämre, eftersom inget av kandidatländerna – Rumänien undantaget – producerar olja.

När det gäller fördelningen av slutkonsumenternas andelar av oljeenergin i EU (år 1995 – 402 miljoner toe; år 2020 – 487 miljoner toe), **kommer bara transportsektorn att uppvisa en betydande ökning av förbrukningen, från 270 miljoner toe år 2000 till 348 miljoner toe år 2020.** Transportsektorn kommer följaktligen att svara för 71 % av slutförbrukningen av olja, jämfört med 7 % för industrin, 8 % för tjänstesektorn och 14 % för bostadssektorn. När det gäller oljeförbrukningen i mellanled som elproduktion (år 1995 – 75 miljoner toe; år 2020 – 49 miljoner toe) kommer värmekraftverken år 2020 att förbruka endast 7 % av vår oljeförsörjning. Andelen som går till annat än energiproduktion (år 1995 – 80 miljoner toe; 2020 – 92 miljoner toe) – med den petrokemiska industrin som största förbrukare – utgör 14 % av den inhemska bruttoförbrukningen.

När det gäller uppvärmning av bostäder finns det fortfarande stora möjligheter att ersätta oljan med naturgas. I det rådande läget, då priset på naturgas följer priset på olja med ett visst mått av indexreglering och då det inte finns någon verklig konkurrens mellan olika gasleverantörer, finns det risk för att konsumenternas beteende påverkas av priserna på el och naturgas. Därför är det i det här sammanhanget av stor vikt att påskynda förverkligandet av den inre marknaden för naturgas.

Man bör framhålla den ökande betydelse **gasolen** måste få för att man inte skall koncentrera försörjningskällorna till ett fåtal exportländer utan i stället öka konkurrensen på lång sikt. Den utvecklingen kommer dock att vara beroende av vilka stordriftsfördelar som kan uppnås inom sektorn och av att man fortsätter införa ny teknik, framför allt inom transportsektorn.

Inom vägtransportsektorn finns det stora möjligheter att ersätta oljan. På kort och medellång sikt kommer man att fortsätta att satsa på eldrivna fordon i form av **elhybridbilen**, användning av **naturgas** för fordonsparker som tillhör s.k. bundna transportmedel – en teknik med obestridliga miljöfördelar – samt **biobränslen** för alla fordonstyper. Man måste dock ta vederbörlig hänsyn till det samlade energikretsloppet och summan av utsläppta växthusgaser innan man kan avgöra vilken som är den lämpligaste tekniken och därefter besluta om de bränsleval som blir konsekvensen. Även om biobränslena gör att man kan spara oljeprodukter, är biobränslenas energibalans ändå ogynnsam i nuläget. Deras produktionskostnad är relativt hög, och därför finns det ett fortsatt behov av att forska och experimentera i syfte att få ner produktionskostnaden så att den kan tävla med oljans oundvikligt stigande pris. Slutligen ligger det också lovande framtidsutsikter i direkt utnyttjande av väte som ersättningsbränsle, eller indirekt med hjälp av bränsleceller.

2. Några nyckelfaktorer att ta hänsyn till

a) Miljön

I **Kyotoprotokollet** har EU satt som mål att minska utsläppen av växthusgaser under perioden **2008–2012 med 8 %** jämfört med 1990 års nivå. År 2010 kommer koldioxidutsläppen från förbrukning av oljeprodukter att svara för mer än 50 % av de samlade utsläppen.

När det gäller **transportsektorns utsläpp** kommer vi sannolikt att få se en särskilt **ihållande ökning**. Om inga särskilda åtgärder vidtas torde dessa utsläpp **komma att öka**

med 35 % fram till år 2010 **jämfört med nivån 1990**. Därför är det i första hand i denna sektor som de största insatserna måste göras.

Problemen inom den här sektorn handlar emellertid inte enbart om koldioxidutsläpp och klimatförändringen, utan rör också luftförorening genom andra skadliga utsläpp, i synnerhet i städerna.

Av alla gasformiga utsläpp svarar transporterna för 12 % av utsläppen av svaveldioxid, 69 % av kväveoxidutsläppen, 64 % av koloxidutsläppen, 49 % av utsläppen av flyktiga organiska föroreningar (VOC) samt 33% av partikelutsläppen.

Även om det är ytterst svårt att med exakthet kvantifiera de **negativa externa effekterna av transporter**, kan man konstatera att de viktigaste områden som kräver ingripanden från myndigheternas sida **i första hand är användningen av bilar i stadsområden samt långväga väggodstransporter**.

Den insats som i enlighet Kyotoprotokollet måste göras av transportsektorn är så betydande att den kräver radikala åtgärder i fråga om val av transportsätt. Sådana politiska åtgärder leder helt naturligt till en minskad förbrukning av oljeprodukter.

Till detta kommer de **ökande bördor som miljökraven innebär i fråga om de tekniska specifikationerna för oljeprodukter** och förändringen av efterfrågemönstret för bränslen. Båda dessa faktorer genererar **stora investeringsprogram inom raffinaderibranschen**, vilka torde komma att avspeglas i form av en ytterst måttlig prisökning på produkterna i konsumentledet, och då huvudsakligen inom transportsektorn.

Slutligen har **sjöfartsolyckorna med oljefartyg** – nu senast med oljetankern Erika – sporrat EU till att arbeta fram strängare bestämmelser om fartygsnormer.

b) Försörjningstryggheten

i. Geopolitiskt sammanhang

EU:s beroende av oljeimporten, vilket redan nu är ytterst stort eftersom importen år 2000 svarade för 75 % av EU:s samlade oljeförsörjning, kommer sannolikt att öka ytterligare och nå upp till över **85 % år 2020**. **1999 kom 43 % av EU:s oljeleveranser från OPEC:s medlemsländer**, varav 30 % från Persiska viken.

Över 70 % av världens oljetillgångar finns i **OPEC:s medlemsländer**. 2020 kommer 40 % av världsproduktionen att levereras från Persiska viken.

Fast OPEC ibland betecknas som en svag och föga homogen kartell, tyder den senaste utvecklingen på oljemarknaden på att det för tillfället är de sammanhållande krafterna som dominerar, även om man i samband med de två senaste årens beslut fått intrycket av att **Saudiarabien, Venezuela, Iran och Kuwait har stort inflytande på debatten**. Läget är sådant att organisationens suveräna stater har många och komplexa intressen och villkor, som till stor del skiljer sig från varandra och till och med är direkt motstridiga.

Vissa av OPEC:s medlemsländer är anhängare av en maximering av priserna på kort sikt, eftersom de har små tillgångar, en stor förmåga att suga upp oljeintäkterna och en väl utnyttjad produktionskapacitet eller relativt låg BNP. Det är länder som Algeriet, Venezuela och Iran. Andra länder, som Saudiarabien och andra producentländer vid Persiska viken, föredrar att hålla priserna på en måttlig nivå på längre sikt, eftersom de har stora tillgångar, liten förmåga att suga upp intäkterna och ofta överskottskapacitet i produktionen. Dessa länder vill helst inte att oljan ersätts med andra energiformer, utan de

vill i stället bevara oljans plats bland världens energiformer på medellång och lång sikt och därigenom bibehålla ländernas marknadsandelar.

Därför var det alls inte någon slump att Venezuela var bland dem som tryckte på för att skära ner produktionskvoterna i början av år 1999, när priset per fat råolja pendlade runt 10 dollar. Samtidigt ställde sig Iran och Algeriet särskilt tveksamma inför ett frisläppande av de produktionskvoter som OPEC fattade beslut om i mars 2000, medan Saudiarabien diskret har släppt ut ytterligare kvantiteter på marknaden för att åstadkomma en prisdämpning.

Geopolitiska intressen är heller inte främmande inslag i den utveckling som kan iakttas. Motsättningarna inom OPEC, vilka kom i dagen redan under Gulfkriget, de inre spänningarna i OPEC beträffande oljeembargot mot Irak, osäkerheten om utvecklingen i Iran och Libyen samt arabländernas gemensamma ställningstagande i fråga om konflikten mellan Israel och Palestina är tillsammans faktorer som inte gör det lättare för oljemarknaden att fungera.

Vilken **roll Irak kommer att spela** under de kommande åren är en okänd faktor av stor betydelse. **1999** var Irak i stånd att öka sin produktion till **2,8 miljoner fat per dag**, så att man kunde uppnå den oljeexport på drygt 5,2 miljarder dollar, som är tillåten enligt resolutionerna av FN:s säkerhetsråd inom ramen för biståndsprogrammet "Olja mot mat". Man kan räkna med att produktionen relativt snabbt kan höjas **med 3–4 miljoner fat per dag, om sanktionerna upphävs** och det kommer hjälp från utländska investerare.

Även om det således inte finns någon anledning att vara orolig för att det skall bli brist på oljetillgångarna i en nära framtid kan man ändå inte förutse OPEC:s agerande som kartell och de politiska intressen som periodvis kan påverka OPEC:s inställning. **Det finns emellertid flera faktorer som i betydande grad kan påverka prisnivån: den ekonomiska tillväxttakten i importländerna, möjligheterna att kontrollera efterfrågan, nya fyndigheter, och hårdare miljöskyddsbestämmelser.**

Med tanke på att oljetillgångarna är koncentrerade till OPEC:s medlemsländer är det, på lång sikt, den tekniska utvecklingen som är det största hotet mot OPEC: ny produktionsteknik i svårtillgängliga områden, användning av icke-konventionell olja, liksom utvecklingen av nya bränslen och ny teknik för dessa, framför allt inom transportsektorn.

Det kan visa sig att **länderna i före detta Sovjetunionen** kommer att kunna spela en viktig roll för Europeiska unionen då dessa 1989 fortfarande var världens ledande oljeproducenter med en produktion på över 11 miljoner fat per dag. Under den kommande tjugooårsperioden skulle produktionen i den regionen kunna fördubblas från 7,8 miljoner fat per dag 2000 till 14 miljoner fat per dag 2020. Oljetillgångarna i **Kaspiska havet** (25 miljarder fat) är jämförbara med de i **Nordsjön eller USA**. Tillgångarna kan vara mer än 200 miljarder fat, dvs. 25 % av de konstaterade oljefyndigheterna i Mellanöstern.

Beträffande den europeiska marknaden specifikt bör **det väl utbredda användandet av naturgas, som kan vara en ersättning för olja**, vara ett incitament för Europeiska unionen att stärka samarbetet med de två viktigaste gasleverantörerna – Ryssland och Algeriet – genom stöd både för utvinning och transport av denna bränsleform. Samtidigt måste den prioriterade målsättningen att **diversifiera försörjningskällorna genom bland annat import av flytande naturgas** eftersträvas.

ii. De strategiska reserverna

En händelse – till exempel en politisk och/eller militär sådan – i ett produktions- eller transitområde för olja kan när som helst orsaka avbrott i en betydande del av världens oljeförsörjning. Genom **säkerhetslager och krisåtgärder**, som föreskrivs av den **internationella energiorganisationen International Energy Agency (IEA) och i gemenskapslagstiftningen**, går det till en viss grad att föregripa sådana typer av hot; arbetet på det området måste fortsätta och t.o.m. förstärkas.

Den internationella energioorganisationens (IEA) roll

Grundförutsättningarna i fråga om strategiska lager skapades 1974 då avtalet om ett internationellt energiprogram undertecknades. Genom detta avtal grundades IEA, där för närvarande alla medlemsstater i EU är medlemmar.

Ett av de viktigaste åtagandena för IEA:s medlemsländer är att upprätthålla ett lager motsvarande 90 dagars *nettoimport* av olja och/eller oljeprodukter som kan användas vid en försörjningskris för att ersätta hela eller delar av det utbud som försvunnit.

I avtalet från 1974 fastställs också en mekanism för solidariskt och samordnat agerande vid en försörjningskris. De viktigaste delarna i denna mekanism, som grundas på principen "equal misery", är

- en gränsvärdesnivå för försörjningsavbrott på 7 %,
- en obligatorisk och enhetlig minskning av förbrukningen för samtliga medlemsstater (förutbestämda procentuella minskningar beroende på avbrottets omfattning),
- ett centraliserat och förutbestämt förfarande för när och hur oljelagren skall fördelas mellan medlemsstaterna.

Mekanismens natur är sådan att när den väl trätt in fastställs varje medlemsstats rättigheter och skyldigheter automatiskt utifrån förutbestämda förfaranden.

1984 inrättades en annan krismekanism inom IEA kallad CERM (Coordinated Emergency Response Measures). Den mekanismen är mycket mer flexibel än den som inrättades 1974; den har en gränsvärdesnivå på under 7 % och har ingen mekanism för fördelningen av olja mellan länderna. Den går helt enkelt ut på att varje land gör en lika stor ansträngning för att återställa jämvikten på marknaden. Hur det ska gå till (minska förbrukningen, minska lagren, öka den inhemska produktionen eller en kombination av dessa) bestäms av respektive medlemsstat.

Europeiska unionens bestämmelser

Gemenskapslagstiftningen på området omfattar följande:

- 1) *Direktiv 68/414/EEG, ändrat genom direktiv 98/93/EG.*

Enligt dessa direktiv skall medlemsstaterna hålla sina lager på en nivå som motsvarar 90 dagars *förbrukning* för alla tre huvudsakliga typerna av petroleumprodukter för energianvändning (lagerhållning av råolja i stället för produkter är tillåtet under vissa villkor).

Enligt direktiv 68/414/EEG skall kommissionen samråda med medlemsstaterna innan dessa låter lagren sjunka under nivån på 90 dagar.

Man kan emellertid notera att flera medlemsstater för närvarande har lagernivåer som överstiger 90 dagar och alltså är "generösare" även innan samråd skett på gemenskapsnivå (jfr. tabell i bilaga).

2) *Direktiv 73/238/EEG.*

Detta direktiv har två syften. Dels skall medlemsstaterna vara redo att agera, dvs. att ordna med beredskapsplaner, lämpliga organ och myndigheter som bland annat kan se till att lagren kommer ut på marknaden, att förbrukningen begränsas, att försörjningen till förbrukare med prioritet fungerar och att prisnivån regleras. Dels skall kommissionen, om en krissituation uppstår, organisera ett samordningsmöte mellan medlemsstaterna.

USA:s initiativ "Strategic Petroleum Reserve"

Detta initiativ togs 1975, två år efter den första oljekrisen. Genom "Energy Policy and Conservation Act (EPCA)" infördes bestämmelser om strategiska lager på omkring 1 miljard fat olja att användas i samband med en krigssituation eller oroligheter med avbruten försörjning som följd. Den naturliga platsen för detta lager låg i Mexikanska golfen (Louisiana och Texas) där det finns mer än 500 underjordiska saltgruvor.

Det finns för närvarande 571 miljoner fat i detta lager vilket motsvarar en investering till dagens pris på ungefär 20 miljarder dollar. USA har som bekant nyligen beslutat frigöra 30 miljoner fat från lagret, motsvarande knappt två dagars förbrukning, för att kompensera för alltför små lager, vilket kan leda till brist på bränsle för uppvärmning under kommande vinter.

Dessa mekanismer har utvecklats för att användas vid ett allvarligt avbrott i försörjningen, och inte för att påverka marknaden med avseende på prisnivå eller prisutveckling. Man kan dock konstatera att USA:s agerande förra veckan haft en påtaglig psykologisk effekt på marknaden.

III. TÄNKBARA ÅTGÄRDER

1. Relationerna med producentländerna

Även om en förutsägbar prisutveckling ligger både i producentländernas och förbrukarländernas intresse så måste **prissättningen ändå ske på en konkurrensutsatt marknad och inte enligt en metod för prismaximering som tillämpas av en producentgrupp med monopolställning**. Varje annan politik skulle varken gynna förbrukarländerna, som skulle vara tvungna att **intensifiera investeringarna i alternativa bränslen i ett för tidigt skede, eller producentländerna som skulle ställas inför en, denna gång varaktigt, stagnerande prisutveckling, på grund av en minskad efterfrågan på deras produkter**. Dessutom ligger det inte i producentländernas intresse, på kort sikt, att äventyra den internationella tillväxten, vilken kan drabbas av dessa länders nuvarande produktionspolitik.

På **politisk nivå** är det viktigt att **Europeiska unionen fullföljer dialogen med OPEC och dess viktigaste medlemsländer**. Europeiska unionen, som är en ekonomisk

maktfaktor av högsta rang och den näst största oljeförbrukaren, **måste höja röstläget för att få till stånd en större öppenhet när det gäller prissättning och på längre sikt en stabilisering av prisläget.**

Vårt budskap till producentländerna måste fokusera på hur sårbar världsekonomin är för prishöjningar, vilket en irrationell förvaltning av naturtillgångarna på jorden skulle kunna leda till, och således även på att det är nödvändigt att inleda en konstruktiv dialog om en bättre fungerande marknad och en större öppenhet.

Europeiska unionen bör även i fortsättningen vara särskilt observant på och **stödja länderna kring Kaspiska havet**, bl.a. genom gemenskapens program för tekniskt bistånd INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe). Man måste vara **lyhörd för den Ryska federationens intresse av de möjligheter som finns i området vid Kaspiska havet och av transportinfrastrukturen**. Det är anledningen till att den Ryska federationen bett om att integreras starkare i det programmet.

Renovering och optimering av nätverken för olja och gas i f.d. Sovjetunionen för att bryta isoleringen av de tillgångar som finns i Ryssland och vid Kaspiska havet borde på sikt bidra till en förbättring av **oljeförsörjningen i en utvidgad Europeisk union**.

2. Konkurrenspolitiken på området för raffinering och distribution

Det är nödvändigt att främja en öppnare och mer konkurrensutsatt struktur inom sektorn för distributionen av bränslen. Ett viktigt steg är att utveckla en gemensam marknad för raffinerade produkter (på grossistnivå) som gör det möjligt för alla distributörer att få tillgång till produkter på en konkurrensutsatt marknad på ett enkelt sätt, även från andra raffinaderier än de nationella.

För att åstadkomma detta skulle det vara en fördel om de tillämpade priserna på oljeprodukter i medlemsstaterna jämfördes systematiskt för att påvisa skillnaderna mellan medlemsstaterna.

Kommissionen kommer även i fortsättningen att ha kontakt med de nationella konkurrensmyndigheterna för att utbyta erfarenheter på detta område. Vid det möte som kommissionen höll den 29 september diskuterades hur konkurrenspolitiken kan bidra till att göra bränslesektorn mer konkurrenskraftig. Mötet visade tydligt att konkurrensmyndigheterna (både på nationell och på gemenskapsnivå) är beredda att ingripa omedelbart om någon operatör på marknaden skulle verka vilja utnyttja situationen genom ett konkurrensvidrigt beteende. Kommissionen kommer även i fortsättningen att tillämpa de kontrollregler som finns för företagskoncentrationer inom sektorn, som i samband med fallen BP/Amoco och TotalFina/Elf. All konkurrensbegränsande samverkan eller missbruk av dominerande ställning måste följas av hårda rättspåföljder.

3. Beskattning av oljeprodukter

Med tanke på att en så stor del av det pris som förbrukaren betalar utgörs av skatter så är en **mycket vanlig idé, som dessutom OPEC är anhängare till**, att dämpa prishöjningen på oljeprodukter genom en sänkning av skatterna. **Att ge efter på den punkten** skulle leda till att skatteintäkterna skulle överföras till OPEC:s medlemsländer och att dessa skulle uppmuntras att hålla en hög prisnivå på ett konstgjort sätt eftersom effekten av en prishöjning på råolja på priset i förbrukarledet skulle neutraliseras genom en sänkt skattenivå.

Beskattningen måste stå i samklang med inriktningen på den ekonomiska politiken och de åtaganden som gjorts för en konsolidering av budgeten.

Tillfälliga skattesänkningar är inte helt och hållet förenliga med de europeiska bestämmelserna även om dessa i nuläget långt ifrån lett till en faktisk tillnärmning av punktskatter och mervärdesskatter.

Beträffande mervärdesskatt skall oljeprodukter, enligt det sjätte direktivet om mervärdesskatt, beskattas med en "normal" minsta skattesats på 15 %. **Medlemsstaterna kan inte i sin nationella skattelagstiftning införa bestämmelser om reducerad mervärdesskatt för viss användning av oljeprodukter.** Endast de reducerade nivåer som fanns 1991 får finnas kvar, i enlighet med vissa övergångsbestämmelser.

Beträffande **punktskatter föreskrivs endast mycket låga miniminivåer i gemenslagslagstiftningen jämfört med den genomsnittliga nivå som tillämpas. Skattenivåerna från 1992 har inte setts över sedan dess.** Flera undantag möjliggör för medlemsstaterna att bevilja befrielse från eller nedsättning av punktskatterna på oljeprodukter. I gemenslagslagstiftningen ges uttryckligen utrymme för flera typer av skattebefrielser eller -nedsättningar. Man tänker då i synnerhet på den **totala befrielse från punktskatt** som gäller för **bränsle för kommersiell luftfart (flygbränsle) och för handelsflottan på gemenskapens vatten.**

Enligt gemenslagslagstiftningen kan dessutom **medlemsstaterna särskilt ansöka hos kommissionen om att få bevilja befrielse från eller nedsättning av andra punktskatter** än dem som uttryckligen tagits upp i gemenslagslagstiftningen. Flera medlemsstater har nyligen meddelat att de skall sänka punktskatterna på diesel för vägtransportsektorn. Vissa av sänkningarna täcks av undantag fram till slutet av 2000, andra inte. **Kommissionen behandlar för närvarande ansökningarna på nytt för att kunna lägga fram ett förslag till rådet som skall besluta med enhällighet. Även om sådana undantag är motiverade ur en mycket kortsiktig synvinkel så är de inte förenliga med Europeiska unionens målsättningar på miljö-, energi- och transportpolitikens områden.**

Tillfälliga åtgärder måste även bedömas med avseende på statsstöd mot bakgrund av artikel 87 i EG-fördraget eftersom de kan snedvrider konkurrensen och på så sätt förhindra utvecklingen av den gemensamma marknaden.

En **tillnärmning uppåt på skatteområdet medlemsstaterna emellan är alltså oundvikligt.** Det är också vad kommissionen föreslår med sitt förslag till direktiv om beskattning av energiprodukter som ligger på ministerrådets bord sedan 1997. Där påpekas också att det under regeringskonferensen är nödvändigt att utveckla vissa delar av beslutsförfarandena på området för indirekt beskattning mot kvalificerad majoritet.

Det kan således vara lämpligt att **motstå frestelsen att dämpa prishöjningar med sänkt skatt.** Det är till och med det motsatta agerandet som är mest lämpligt i samband med en verklig tillnärmning uppåt av punktskatterna på bränsle.

Mervärdesskatten är den enda justeringsmekanismen som är tänkbar. Man kan då besluta om att stabilisera intäkterna vid stora svängningar i oljepriset.

4. Balans mellan olika transportsätt

Transporterna är den största förbrukaren av oljeprodukter, av vilka mer än 80 % förbrukas av vägtrafiken. Eftersom den ekonomiska tillväxten ökar efterfrågan på

transporter, kan trenden bara öka. Enligt beräkningar kommer godstrafiken att öka med 38 % till år 2010 och passagerartrafiken med 19 %. Trenden kommer att kännetecknas av en ökad obalans på bekostnad av järnvägstrafiken. År 1970 representerade vägtrafiken mindre än hälften av all trafik, medan den nu står för 80 %.

Vi måste bryta den onda cirkel som utgörs av allt mer igenkorkade vägar och städer, och de miljökonsekvenser detta medför, och arbeta för en ny balans mellan olika transportsätt på följande sätt:

- Förbättra järnvägstrafiken, särskilt genom att modernisera de offentliga tjänsterna och då i synnerhet järnvägstrafiken, och avreglera verksamheten. Uppmuntra utvecklingen av kustnära sjöfart.
- Genomgång av villkoren för att få frakta gods på väg och skärpt tillämpning av lagstiftningen i fråga om sociala villkor och säkerhet. Enligt uppskattningar är överkapaciteten inom vägtransporterna inom EU 30 %, så de bör omstruktureras genom sociala åtgärder, inte genom skattelättnader.
- Infrastrukturinvesteringar för att förhindra flaskhalsar i järnvägsnäten och för att utveckla det europeiska järnvägsnätet. För detta krävs nya finansieringslösningar, t.ex. genom att använda investeringsfonderna som tillförs pengar från vägtullar på de vägsträckor som konkurrerar med järnvägssträckorna.

Andra prioriterade mål är rationellare användning av privatbilar i stadskärnor och gynnande av rena stadstransporter. Frågan har också rests om konkurrensvillkoren mellan olika transportsätt, i synnerhet när det gäller flygtrafiken kontra höghastighetståg och inte minst i fråga om skattebefriat flygbränsle. Förslaget till direktiv om beskattning av energiprodukter, som legat hos rådet sedan 1997, skulle tillåta beskattning av flygbränsle på gemenskapsnivå.

5. Att göra Europas ekonomi mindre oljeintensiv

Europas oljeberoende har redan minskat med hälften i jämförelse med 1973 (följaktligen var Europas ekonomi inte lika sårbar för de aktuella prishöjningarna som under oljekriserna 1973 och 1979-80), även om minskningen tidigare berodde mer på ekonomiska faktorer än på medvetna åtgärder från myndigheterna.

Utvecklingen på energimarknaderna visar att inom samtliga sektorer minskar statsmakternas inflytande på tillgångssidan, oavsett om det handlar om att konkurrensutsätta energimarknader, globaliseringen av företag, geopolitiska influenser eller påverkan beroende på spekulationer på oljemarknaden. Att vidta åtgärder på efterfrågesidan är den enda basen för en sund energipolitik.

Denna nya situation med höga oljepriser, som i stor utsträckning gör att beslutsfattarna i förbrukarländerna inte får något större inflytande över tillgången, understryker behovet av att utveckla en **ny efterfrågestrategi** som skall vara inriktad på en **gradvis ersättning av oljan med andra energikällor**, ökad användning av förnybara och alternativa energikällor, efterfrågestyrning, ökad energieffektivitet och energisparande, inte minst i byggnader. Dessa åtgärder borde både hjälpa till att **skydda miljön** (i synnerhet när det gäller problemen med växthusgaser) och att **minska den europeiska ekonomins sårbarhet** för energiförsörjning utanför Europa. Om Europeiska unionen inte kan vända

den aktuella trenden i fråga om energianvändning och transporter, i synnerhet i städerna, kommer unionen inte att kunna uppfylla sina åtaganden i Kyoto-protokollet.

I slutet av året kommer kommissionen att lägga fram förslag till förordningar om energisparande i byggnader, som skall ersätta de enkla och tämligen ineffektiva åtgärder som hittills vidtagits på gemenskapsnivå. Kommissionen planerar också att föreslå ett program, tillsammans med kvantifierade mål, om antalet rena fordon i Europa (som procentandel av antalet bilar) och om ersättningsbränslen för bensin och diesel (som procentandel av den totala förbrukningen). Det är fullt rimligt att anta att en stor del av bensin- och dieselförbrukningen skulle kunna ersättas år 2010.

Inom **nyckelsektorn transport** innebär styrning av efterfrågan på bränsle att man omfördelar balansen mellan olika transportsätt, i synnerhet när det gäller godstransporter, så att man gynnar järnvägstrafik och den kustnära sjöfarten och en mer rationell användning av privatbilar i stadskärnor och "rena" stadstransporter.

Dessa åtgärder utgör en **integrerad del av kommissionens strategiska mål för 2000-2005** och kommer inom en snar framtid att antas i en vitbok om transport.

Nya initiativ kommer att bidra till att **minska Europas oljeberoende**; en svaghet som fallit i glömska de senaste femton åren.

IV. UTKAST TILL EN STRATEGI

Den nuvarande situationen blyxtbelyser problemet med ett alltför stort beroende av en energiform som bara produceras i ett begränsat antal länder. Svängningarna på marknaden har även visat att marknaden lider av brist på insyn och på prismekanismer. Europeiska unionen kan inte tillåta att unionens ekonomi är permanent underminerad av prishöjningar och prissvängningar på en råvara som unionen är beroende av i allt för hög utsträckning. Det är mot bakgrund av detta som följande föreslås:

- Kommissionen har för avsikt att presentera en plan för Europeiska rådet i Göteborg vars mål är energibesparing och diversifiering av energikällor, vilket skall ske genom förbättrad energieffektivitet, i synnerhet i byggnader, och genom stöd till utvecklingen av en ny generation fordon. Arbetet kommer att inriktas på två prioriterade områden med exakta mål satta för år 2010.

I fråga om fordon kommer den intensifierade tekniska utvecklingen att bidra till att förbättra bränsleeffektiviteten hos konventionella fordon och skynda på utvecklingen mot effektivare elfordon och hybridfordon samt fordon som drivs av bränsleceller. När det gäller **bränslen måste kraftfulla åtgärder vidtas för att hitta ersättningsbränslen** för att bättre utnyttja naturgasdrivna fordon och, på lång sikt, vätgas och biobränslen. I förslaget till direktiv föreslås att fordon som drivs med något av de två sistnämnda skall befrias från accis. Förutom den fördel som biobränslen ger i form av ökad säkerhet i fråga om tillgång, ger de också nya ekonomiska möjligheter för jordbrukssektorn.

- Framtiden för och förhållandet mellan olika energikällor (olja, kol, gas, kärnbaserade, förnybara) behandlas i en **grönbok om säkerhet i fråga om tillgång** som kommissionen kommer att anta i slutet av året. Grönboken innehåller förslag på en övergripande strategi för att förbättra säkerheten i fråga om interna och externa tillgångar och kommer även att behandla Europeiska unionens ökande yttre energiberoende i det dubbla perspektivet av en utökad Europeisk union och åtaganden i Kyoto-protokollet att minska utsläppen av växthusgaser.
- Det krävs särskilda åtgärder för att omfördela balansen så att järnvägstrafik och kustnära sjöfart gynnas genom kraftiga förbättringar av den ekonomiska effektiviteten. Den ofrånkomliga omstruktureringen av vägtransportsektorn kräver sociala åtgärder i stället för skattemässiga. I slutet av året kommer kommissionen att presentera en vitbok om transportpolitik.
- Europeiska unionen måste starta en **fortlöpande diskussion med de oljeproducerande länderna**, i synnerhet OPEC, för att åstadkomma maximal marknadsinsyn och för att bidra till stabila priser. I det här sammanhanget måste man ta hänsyn till förhoppningarna hos vissa oljeproducerande länder mot bakgrund av den politiska utvecklingen i Mellanöstern.
- I fråga om marknadsinsyn bör de oljeproducerande länderna, marknadsaktörerna och industrin uppmuntras att förbättra prisindikatorerna, baserade på ett **globalt index** som återspeglar hela marknaden.
- Vi måste motstå **frestelsen att utjämna höjda oljepriser genom skattesänkningar**. Dels skulle detta strida mot våra miljömål, i synnerhet i enlighet med Kyoto-protokollet, dels skulle det leda till en överföring av skatteinkomster till

producentländerna. Ett sådant tillvägagångssätt skulle inte heller vara förenligt med inriktningen på den ekonomiska politiken och med medlemsstaternas åtaganden i fråga om budgetkonsolideringen. Det skulle också vara önskvärt att utveckla ett gemensamt tillvägagångssätt och undersöka hur ett sådant kan överföras till allmänna ekonomiska riktlinjer. Vi måste vidta åtgärder för att harmonisera bränsleskatten mellan medlemsstaterna, främst genom att öka minimibränsleskatten, vilket anges i förslaget till direktiv om beskattning av energiprodukter, som rådet behandlat sedan 1997.

- Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att koppla en anpassning av bränsleskatterna med högre belopp (strukturell komponent) med en gemenskapsmekanism för att försöka stabilisera momsintäkter i händelse av större förändringar av oljepriserna (cyklisk komponent).
- Det krävs ökat samarbete för att **återställa produktion och transporter i Ryssland** och för att inrikta sig på de möjligheter som olja och gas från **Kaspiska havet** innebär, i synnerhet under Inogate-programmet.
- Kommissionen kommer i **samarbete med medlemsstaterna att aktivt utveckla en genomgång av konkurrensreglerna inom** distributionen av oljeprodukter. Kommissionen kommer också att kontrollera om de tillfälliga åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna för att minska påverkan från nyligen genomförda höjningar inom vissa sektorer överensstämmer med gemenskapslagstiftningen. Det är också viktigt att se till att oljesektorn fungerar i omsättningsledet.
- Ökningen av oljepriserna påverkar mycket starkt den del av befolkningen som lever på gränsen till fattigdom och som riskerar att bli ytterligare utsatt ekonomiskt och socialt sett. Kommissionen avser att underlätta utbytet av erfarenheter av lämpliga metoder för att lindra effekterna av oljeprishöjningarna för dem som är mest beroende av oljan och för att minska risken för social utslagning i enlighet med slutsatserna från toppmötet i Lissabon.
- Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att **öka de strategiska oljelagren** genom att låta användningen av dessa omfattas av gemenskapens ramverk. För att bekämpa **spekulation** krävs att man hittar vägar, ungefär på samma sätt som för penningmarknaden, för att **begränsa prissvängningarna**.

–

Bilagor

Diagram 1 : Internationell prisutveckling för råolja

Diagram 2 : Förändring av oljelagren

Diagram 3 : Produktionskostnad för försörjningen av olja på världsnivå

Diagram 4 : Kostnaden för oljeproduktionen inom OPEC

Diagram 5 : Kostnaden för oljeproduktionen utom OPEC

Diagram 6 : Jämförelse av bensinpriser (blyfri 95) exklusive skatt

Diagram 7 : Jämförelse av utvecklingen av genomsnittspriset på bensin och av priset på råolja

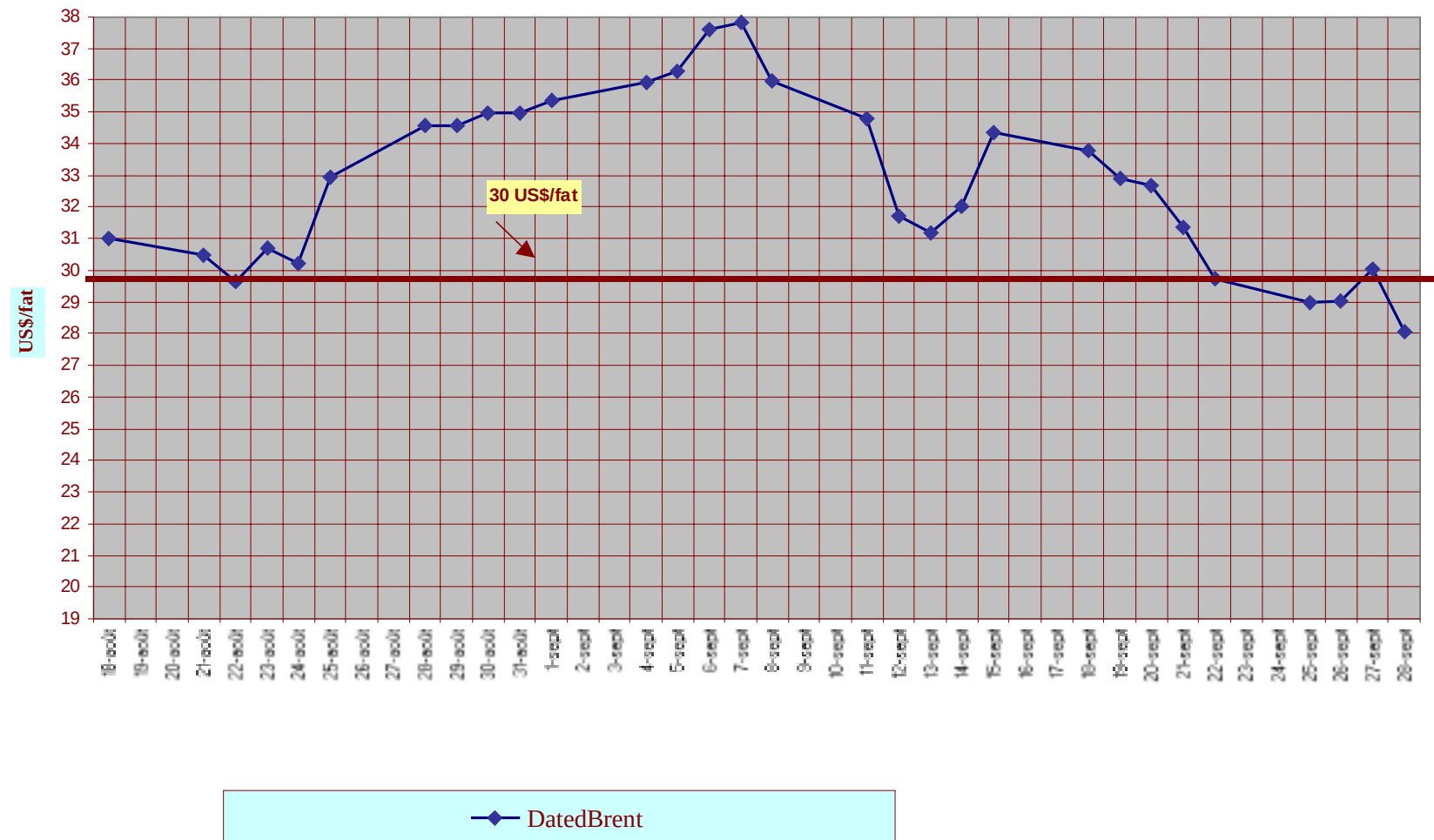
Diagram 8 : Förbrukningsmönstret för energi i EU (1998)

Diagram 9 : Pris för råolja (OPEC basket price, 1970 – 2000)

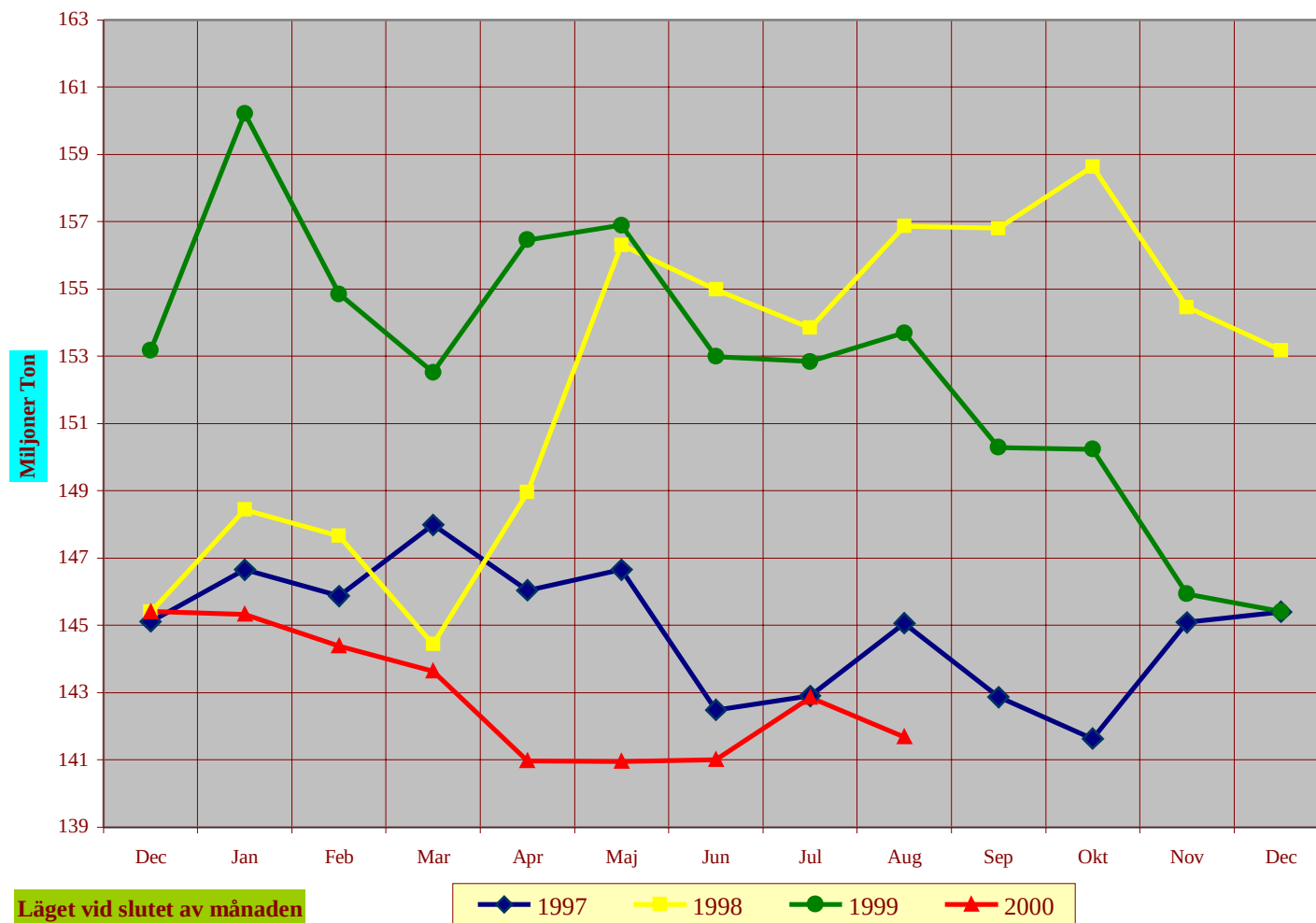
Diagram 10 : Nivån på oljelagren i Europeiska unionen

Tabell : Punktskatter och mervärdesskatter på bränslen

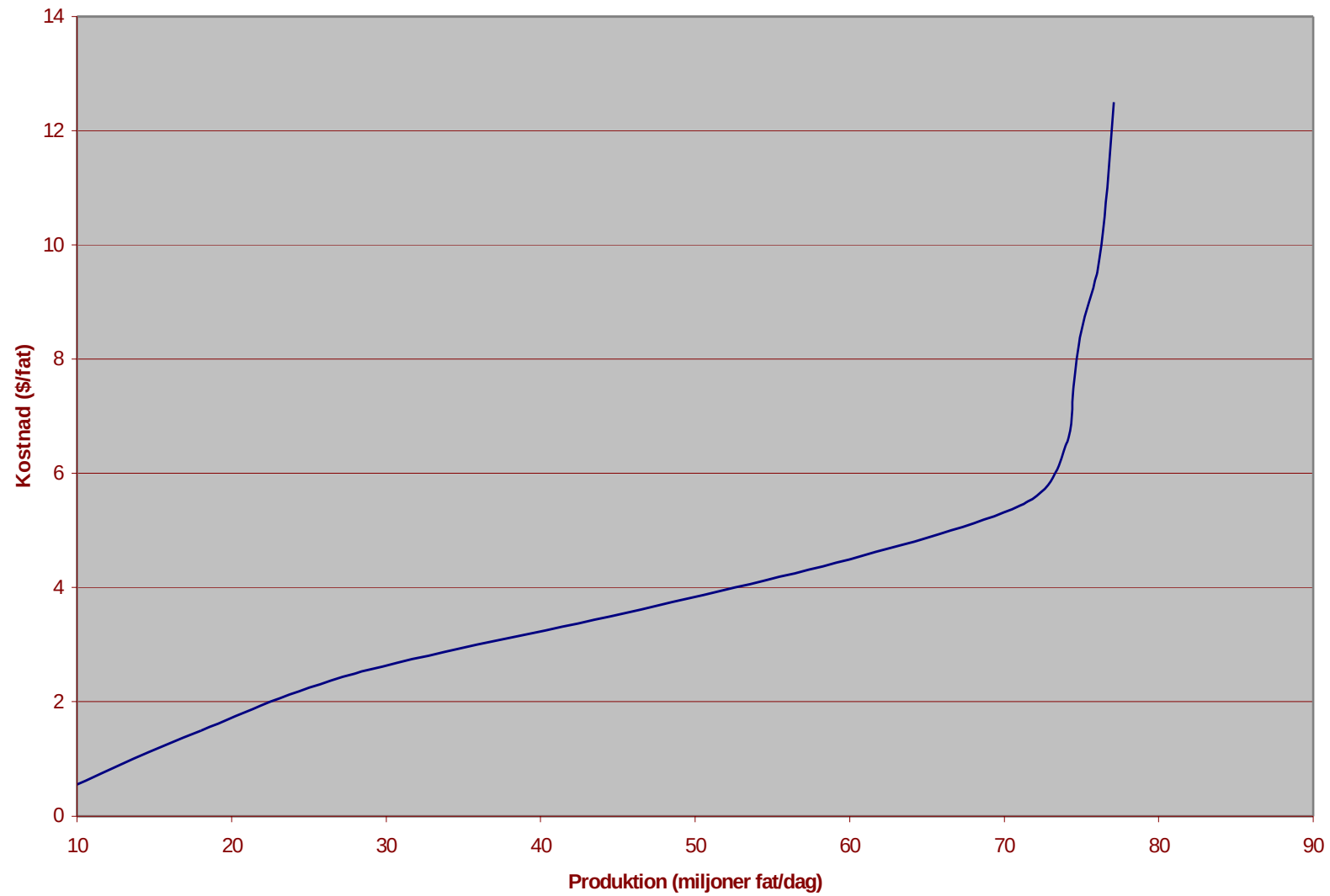
Råolja - Internationell prisutveckling



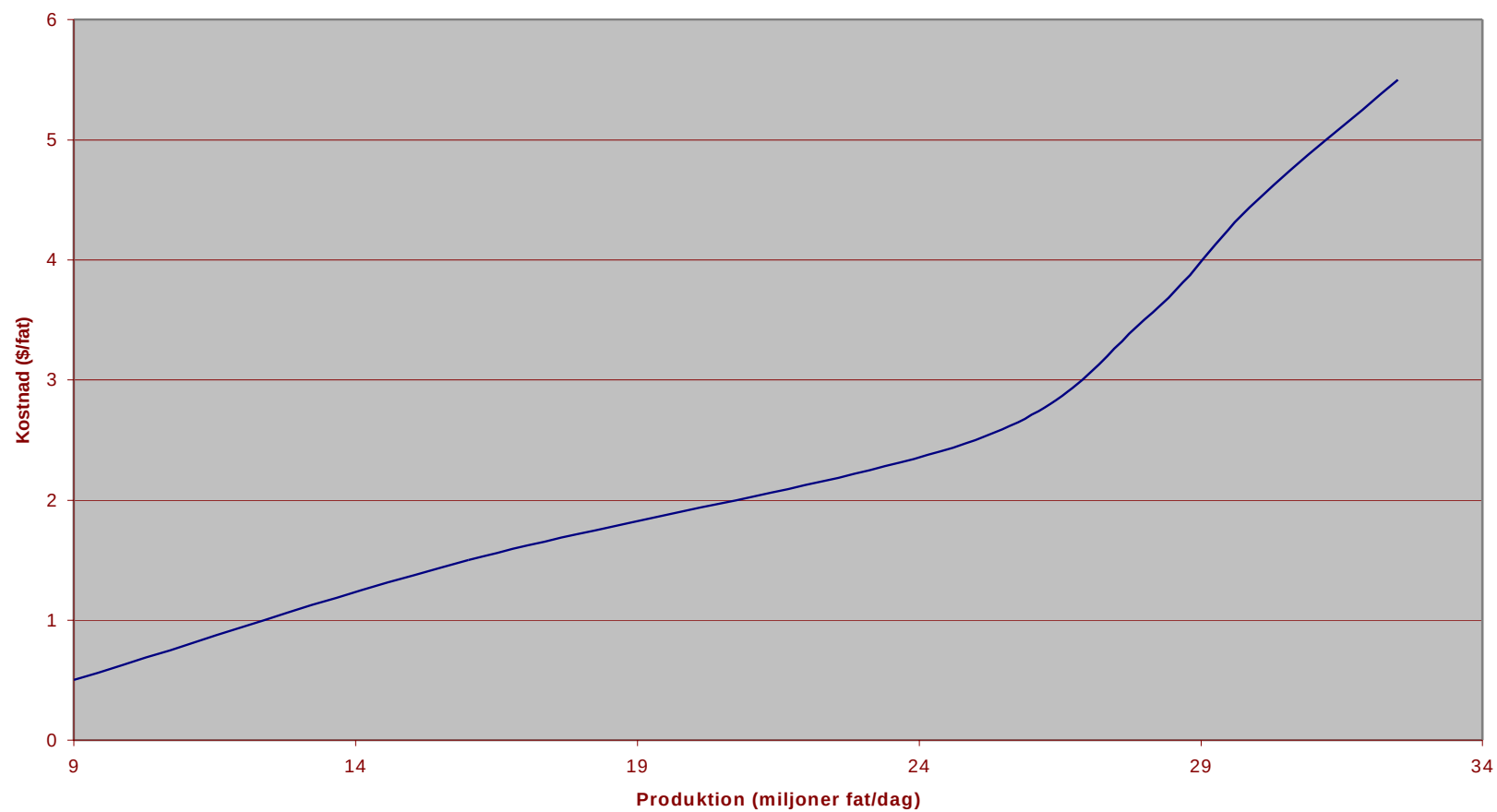
Månatlig förändring av oljelagren (råolja + oljeprodukter)
Eur 16 = Eur 15 + Norge



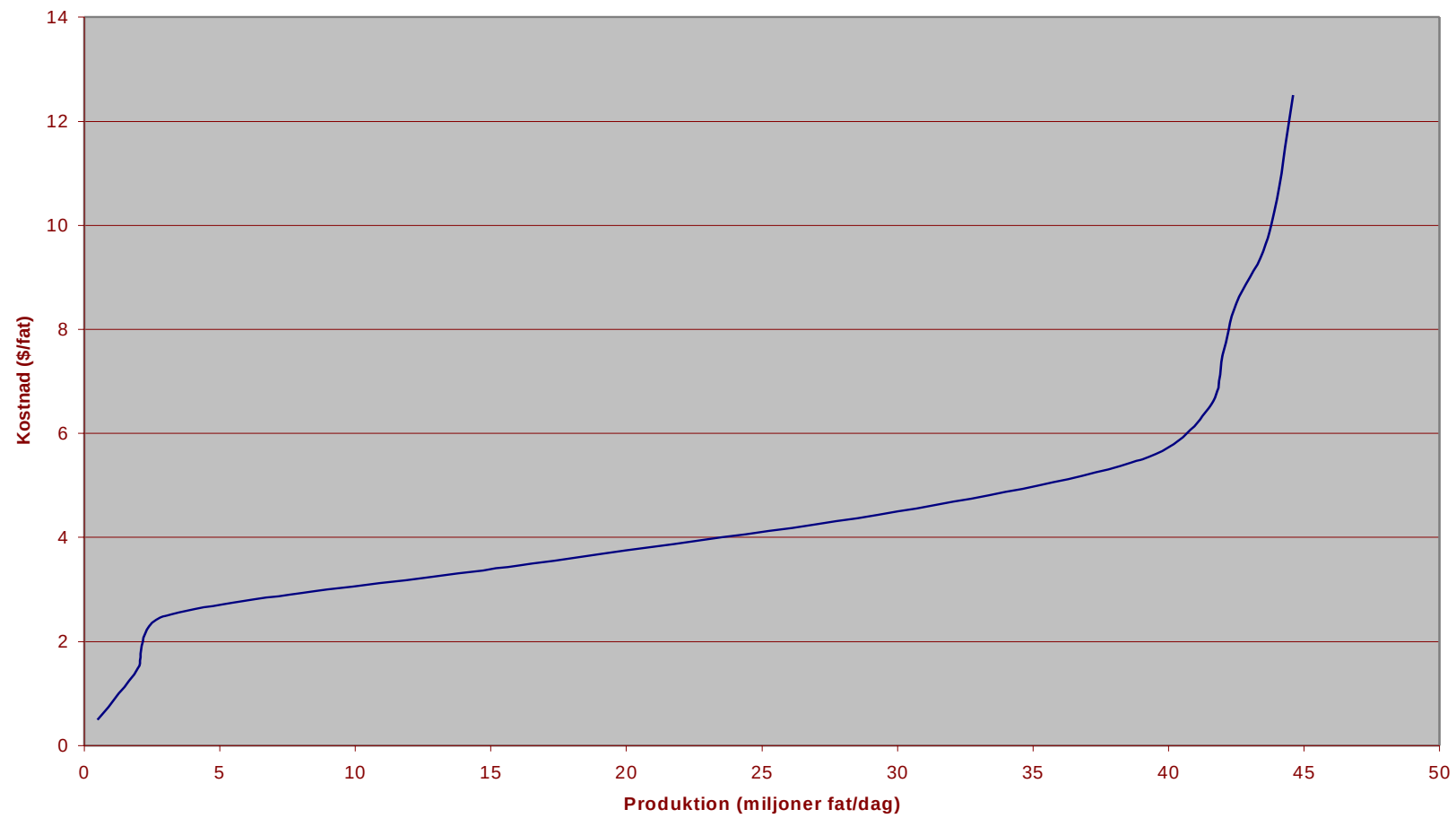
Produktionskostnad för försörjningen av olja på världsnivå



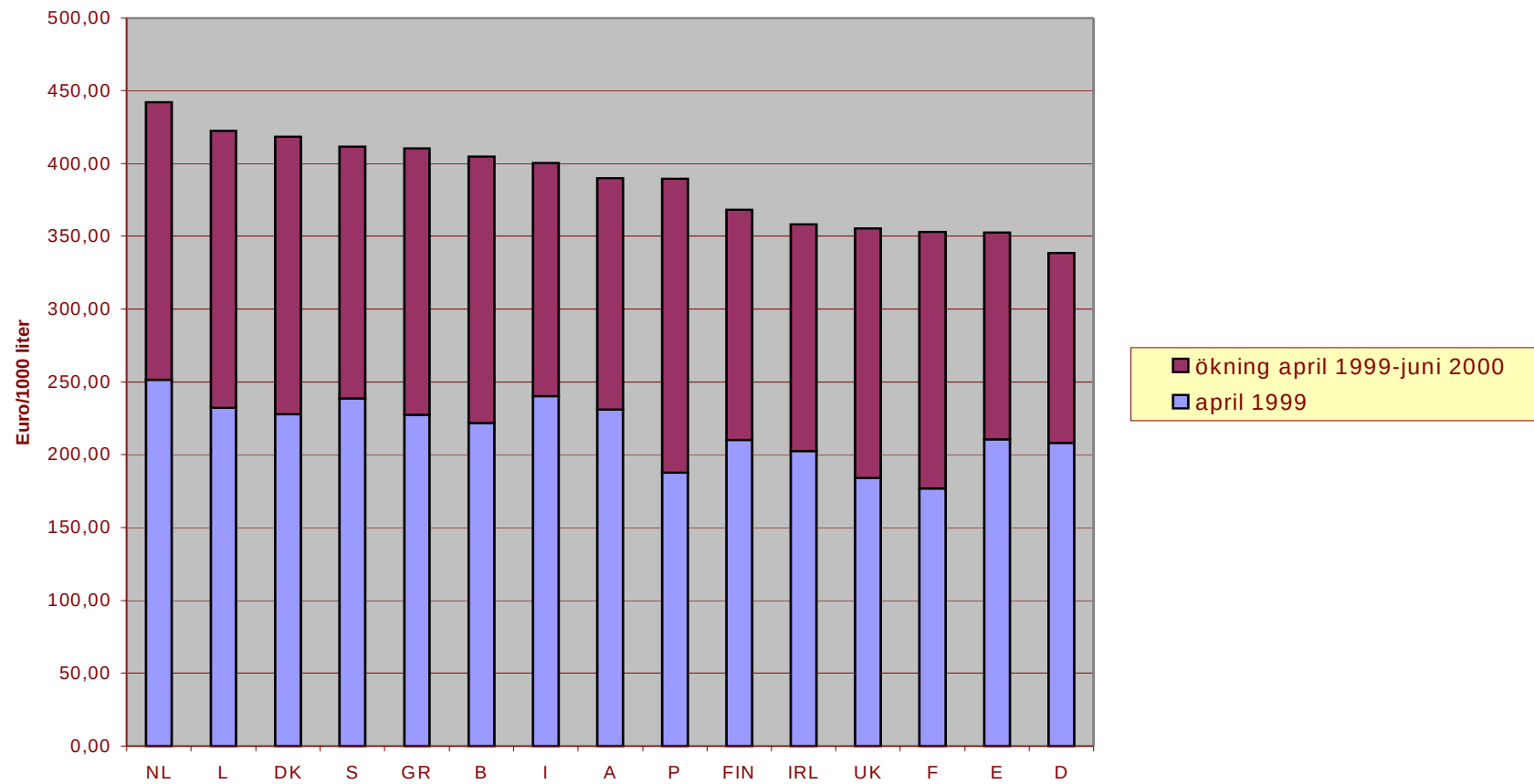
Kostnaden för oljeproduktionen inom OPEC



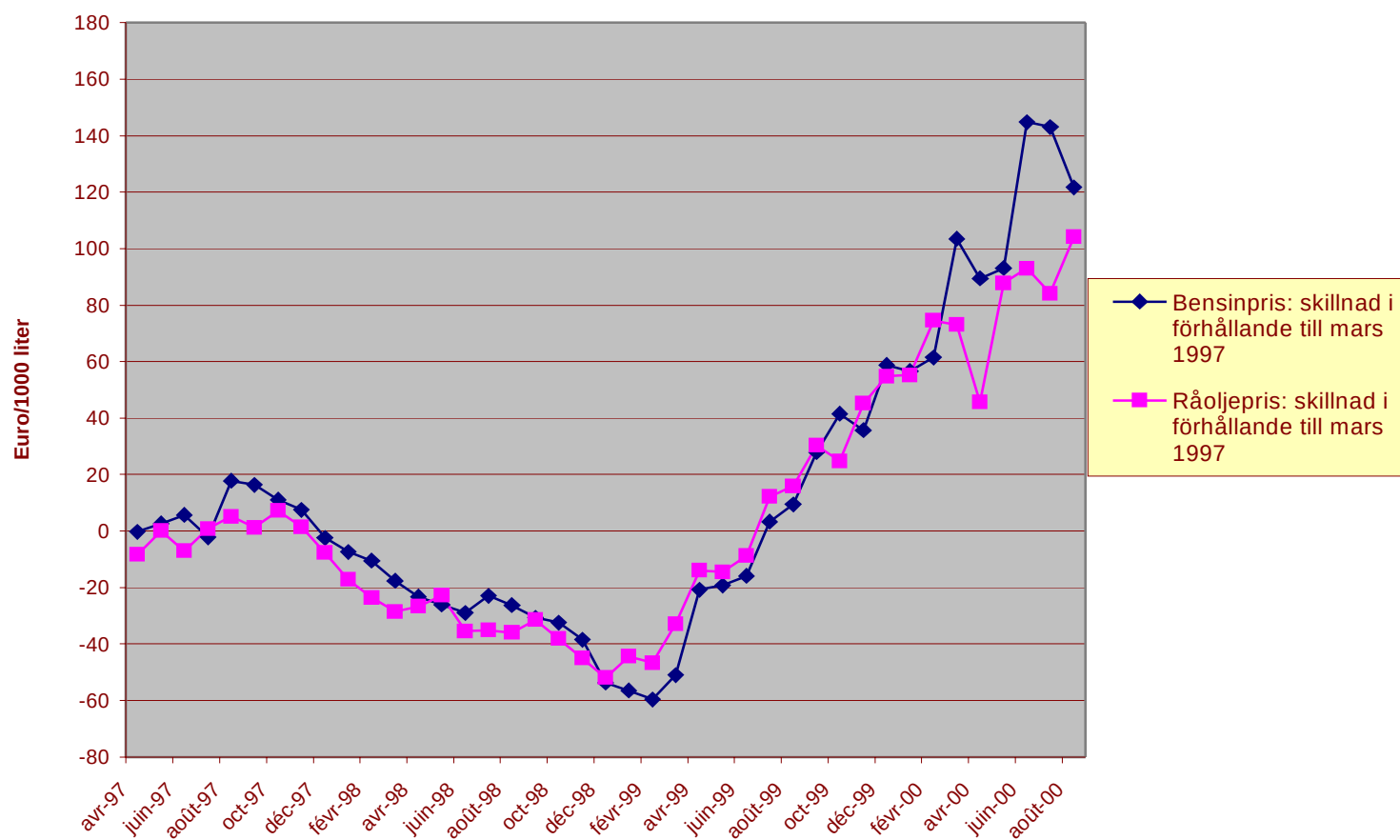
Kostnaden för oljeproduktionen utom OPEC



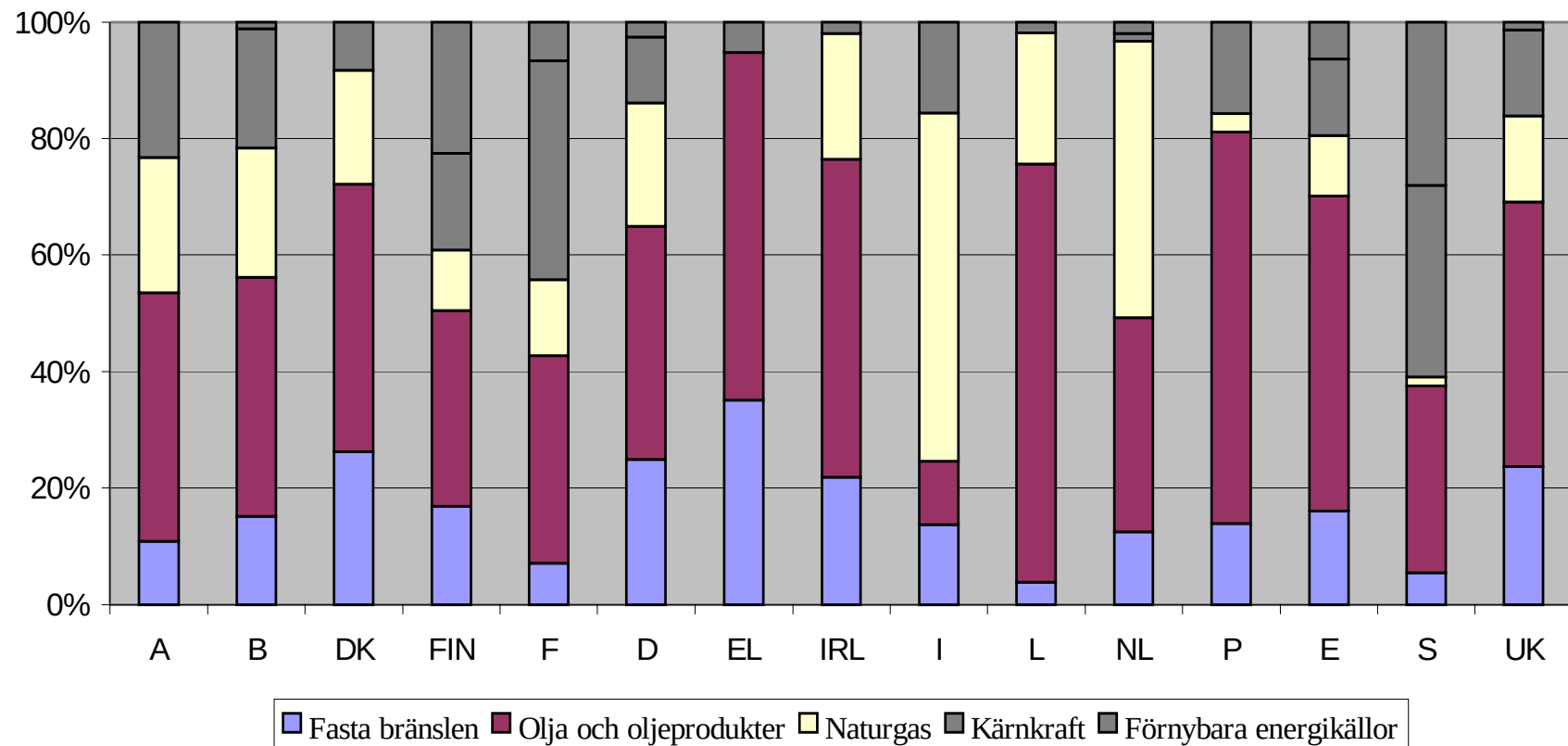
Jämförelse av bensinpriser (blyfri 95) exklusive skatt (juni 2000)



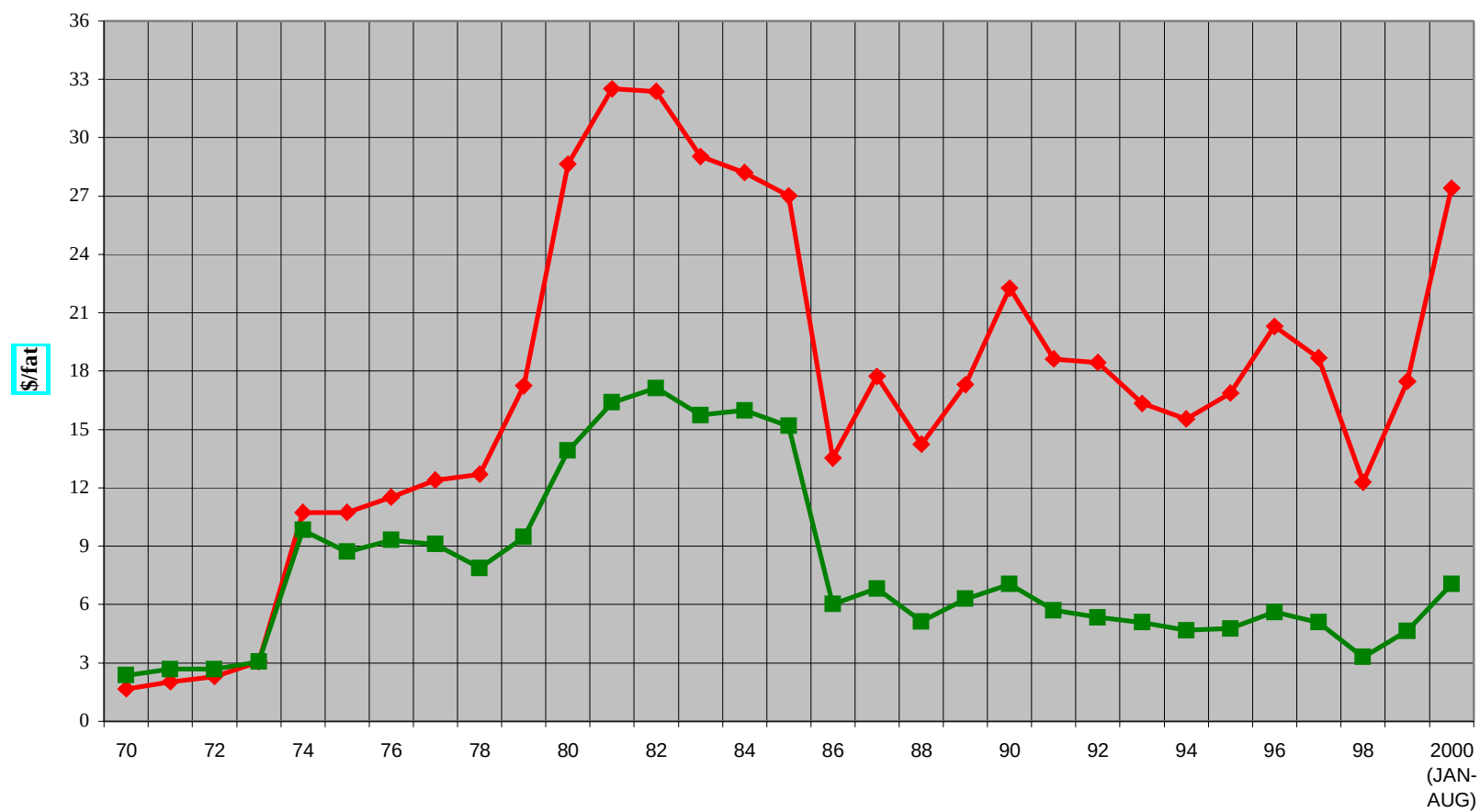
Jämförelse av utvecklingen av genomsnittspriset på bensen med priset på råolja (dated Brent)



Förbrukningsmönstret för energi i EU (1998)



Pris på råolja (OPEC Basket Price)
1970 - 2000 (JAN-AUG)



—◆— Nominellt pris —■— Konstant pris 1973

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.

Punktskatter och mervärdesskatter för bränslen			
	Punktskatter bensin <i>Euro/1000 liter</i>	Punktskatter diesel <i>Euro/1000 liter</i>	Mervärdesskatt bränslen
Minimum enligt EU-direktiv	287	245	15 %
Belgien	507	290	21 %
Danmark	518	344	25 %
Tyskland	562	378	16 %
Grekland	291	246	18 %
Spanien	371	269	16 %
Frankrike	589	391	19,6 %
Irland	378	330	21%
Italien	520	381	20 %
Luxemburg	372	252	15 % (bensin 12 %)
Nederländerna	596	351	17,5 %
Österrike	414	289	20 %
Portugal	289	245	17 %
Finland	559	304	22 %
Sverige	529	345	25 %
Förenade kungariket	777	777	17,5 %