



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2011/0092(CNS)

26.9.2011

UDKAST TIL UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Økonomi- og Valutaudvalget

om forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet
(KOM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Ordfører for udtalelse: Sabine Wils

PA_Legam

KORT BEGRUNDELSE

I. Kommissionens forslag

Det gældende energibeskatningsdirektiv (EBD) fastsætter minimumsafgiftssatser for energiprodukter, der anvendes som motorbrændstof og opvarmningsbrændsel og til elektricitet. Minimumssatserne finder generelt anvendelse på mængden af det anvendte energiprodukt. Efter Kommissionens opfattelse har dette system en række negative virkninger, idet det f.eks. skaber incitament, der strider mod EU's klimamål, eller forvrider det indre marked.

Med sit forslag om en ændring af det gældende direktiv sigter Kommissionen mod at afhjælpe disse negative virkninger. En af Kommissionens hovedtanker er at skabe en ny energibeskatningsstruktur ved at opdele minimumsafgiftssatsen for energiprodukter i to dele:

- 1) én del, som er baseret på energiproduktets CO₂-emissioner; CO₂-afgiften vil være nul for alle energikilder, der i øjeblikket allerede er eller i fremtiden vil blive anerkendt som værende CO₂-frie.
- 2) en anden del, som er baseret på energiindholdet pr. gigajoule, uanset hvilket energiprodukt der er tale om, og hvormed formålet er at skabe et incitament for energibesparelser.

Samtidig sigter forslaget mod at skabe større sammenhæng mellem EBD og andre EU-politikker såsom EU's emissionshandelsordning (ETS). Med hensyn hertil er det Kommissionens forslag ikke at anvende CO₂-relaterede afgifter på anlæg, der er omfattet af ETS, herunder luftfart.

En række andre aspekter af forslaget vedrører transportpolitikken, f.eks.:

- afskaffelse af medlemsstaternes mulighed for at differentiere mellem afgiftsbehandlingen af erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie som motorbrændstof
- fjernelse af muligheden for at anvende en lavere sats for generel energiforbrugsbeskatning for taxiers vedkommende, da denne mulighed ikke længere er i overensstemmelse med målsætningen om politikker, der fremmer alternative brændstoffer, alternative energibærere og anvendelsen af renere køretøjer i bytrafikken
- opdatering af definitionerne af standardtanke og særlige beholdere.

Endelig foreslår Kommissionen at fritage elektricitet, der er produceret på land og tilføres fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, for beskatning, og at holde fast ved den eksisterende forpligtelse for medlemsstaterne til at fritage brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart, for beskatning. Med hensyn til indre vandveje foreslår Kommissionen, at man holder fast ved de nugældende regler, hvorefter medlemsstaterne kan anvende fuldstændige eller delvise afgiftsfritagelser eller -lempelser.

II. Ordførerens holdning

Ordføreren glæder sig over og støtter Kommissionens forslag. Det hviler på et fornuftigt princip, eftersom det sørger for en konsekvent behandling af alle energikilder under

anvendelse af en teknologisk neutral tilgang. Samtidig tilvejebringer det incitamenter for mindre forurenende energiprodukter og for overgangen til en lavemissionsøkonomi.

I én henseende kunne ordføreren godt have ønsket sig, at Kommissionen var gået videre, nemlig i henseende til medlemsstaternes nuværende forpligtelse (!) til at fritage brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart, for beskatning, således som fastlagt i det nugældende EBD. Den nuværende situation kan sammenfattes således: EBD gør det muligt for medlemsstaterne at beskatte national sø- og luftfart, forpligter dem til at indgå bilaterale aftaler, hvis de ønsker at beskatte sø- og luftfart inden for EU (hvilket ingen medlemsstat har gjort), og forbyder beskatning af international luftfart.

Ordføreren foreslår, at denne forpligtelse for medlemsstaterne til at anvende afgiftsfritagelse afskaffes, og at de gives ret til selv at bestemme, om de ønsker at beskatte eller ej. Denne løsning ville være mere i tråd med nærhedsprincippet end det nuværende forbud. Som det ses af visse medlemsstaters indførelse af afgifter på flybilletter, synes der at være en vis vilje til at tage fat på spørgsmålet om beskatning af luftfarten, som også kan være et middel til udvidelse af beskatningsgrundlaget. Samtidig ville det med denne løsning blive muligt for medlemsstaterne selv at fastlægge de nærmere regler for deres beskatning og på denne måde undgå konkurrenceproblemer.

Afskaffelse af fritagelsesforpligtelsen ville også være et første skridt i retning af at tage fat på spørgsmålet på internationalt plan. EU ville i forbindelse med fremtidige luftfartsaftaler med tredjelande få bedre argumenter for at insistere på brændstofafgifter for flyvninger inden for EU. Dette ville være i overensstemmelse med det krav, som Parlamentet i sin beslutning af 7. juni 2011 om internationale luftfartsaftaler efter Lissabontraktaten fremsatte om "incitamenter til bevarelse og forbedring af [...] miljøstandarder"¹.

Det er i denne forbindelse vigtigt at bemærke, at Chicagokonventionen ikke indeholder noget generelt forbud mod beskatning af flybrændstof. Den forbyder kun beskatning af brændstof, der allerede befinder sig om bord².

Desuden gør medtagelsen af luftfart i ETS det ikke unødvendigt at tage spørgsmålet op, eftersom Kommissionen foreslår ikke at anvende CO₂-relateret beskatning på anlæg, der er omfattet af ETS (se ovenfor). Luftfarten ville derfor fortsat have en konkurrencefordel, da den kun ville skulle betale en del af den afgift, som andre transportformer skal betale.

Hvis det langsigtede mål er at skabe lige vilkår for alle transportformer, må der tages et første skridt i retning heraf. Det skridt, der foreslås her, er ikke noget gigantisk hop, men i det mindste et skridt i den rigtige retning, nemlig i retning af et mere bæredygtigt transportsystem.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Økonomi- og Valutaudvalget, som er

¹ Se beslutningens punkt 8.

² Se artikel 24 om toldafgifter, litra a), på http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf.

korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Formålet med dette direktiv er at fremme de overordnede mål med Unionens energi- og klimapolitikker. Medtagelsen, ved direktiv 2008/101/EF, af luftfartssektoren i EU's emissionshandelsordning afspejler ambitionen om at nedbringe drivhusgasemissionerne fra denne sektor. Er der senest den 31. december 2011 ikke indgået nogen international aftale, der omfatter emissioner fra international søfart og indeholder ambitiøse reduktionsmål, bør Kommissionen fremsætte forslag om at lade sådanne emissioner omfatte af Unionens engagement i nedbringelsen af drivhusgasser. Det er meget vigtigt for Unionens energiafhængighed og som et incitament for energieffektivitet at beskatte energiprodukter, der anvendes inden for luft- og søfart, på samme måde som andre energiprodukter.

Or. en

Begrundelse

Forbuddet mod, at medlemsstaterne anvender beskatningsforanstaltninger på energiprodukter, der anvendes inden for luft- og søfart, er uberettiget. Da medlemsstaterne ikke har mulighed for at anvende beskatningsforanstaltninger på energiprodukter, der anvendes inden for luft- og søfart, er de ikke i stand til at leve op til deres engagement i EU's energi- og klimapolitikker på omkostningseffektiv vis.

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Ifølge direktiv 2003/96/EF skal medlemsstaterne fritage **brændstof, der anvendes til sejlads i EF-farvande, og** elektricitet, der produceres om bord på et fartøj, herunder også fartøjer ved kaj i en havn, for beskatning. **Medlemsstaterne kan desuden udvide denne gunstige afgiftsbehandling til også at omfatte indre vandveje.** I nogle havne findes der et renere alternativ i form af anvendelse af elektricitet fra land, som dog skal beskattes. For at **etablere et første incitament til at udvikle og anvende denne teknologi**, indtil der vedtages mere omfattende rammer på området, bør medlemsstaterne fritage anvendelsen af elektricitet fra land til skibe, der ligger ved kaj i en havn, fra energibeskatning. Denne fritagelse bør gælde i en periode, der er tilstrækkelig lang til, at havneoperatører ikke afholder sig fra at foretage de nødvendige investeringer, men samtidig er tidsbegrænset, således at opretholdelsen af en fuldstændig eller delvis fritagelse gøres betinget af en ny afgørelse, når tiden er inde hertil.

Ændringsforslag

(19) Ifølge direktiv 2003/96/EF skal medlemsstaterne fritage elektricitet, der produceres om bord på et fartøj, herunder også fartøjer ved kaj i en havn, for beskatning. I nogle havne findes der et renere alternativ i form af anvendelse af elektricitet fra land, som dog skal beskattes. For at **undgå produktion af brændselsbaseret elektricitet om bord på fartøjer ved kaj og den heraf følgende lokale luftforurening** bør medlemsstaterne, indtil der vedtages mere omfattende rammer på området, fritage anvendelsen af elektricitet fra land til skibe, der ligger ved kaj i en havn, fra energibeskatning. Denne fritagelse bør gælde i en periode, der er tilstrækkelig lang til, at havneoperatører ikke afholder sig fra at foretage de nødvendige investeringer, men samtidig er tidsbegrænset, således at opretholdelsen af en fuldstændig eller delvis fritagelse gøres betinget af en ny afgørelse, når tiden er inde hertil.

Or. en

Begrundelse

For at gøre teksten klarere, bør denne betragtning kun omhandle elektricitet produceret på land.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(19a) I tråd med Unionens klimaændrings- og miljømålsætninger er det nødvendigt at afskaffe medlemsstaternes forpligtelse til at fritage brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart, for beskatning. Afskaffelse af denne forpligtelse burde bidrage til at skabe lige vilkår for de forskellige transportformer, til at udvide beskatningsgrundlaget og til at øge efterlevelsen af nærhedsprincippet. Kravet om at skulle indgå bilaterale aftaler med andre medlemsstater for at kunne slippe for denne forpligtelse bør også afskaffes, da det er forbundet med en alt for besværlig procedure. I stedet bør medlemsstaterne gives mulighed for at beskatte brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart. Medlemsstaterne bør afholde sig fra at anvende en sådan beskatning på måder, der strider mod internationale forpligtelser, indtil internationale retlige hindringer er blevet afskaffet. Beslutter medlemsstaterne sig for at beskatte energiprodukter, der anvendes til luft- og søfart i Unionen eller på internationalt plan, bør dette om muligt ske på måder, der ikke fører til maksimal påfyldning af brændstof og brændsel.

Or. en

Begrundelse

Da Rådet vedtog EBD, udsendte alle medlemsstaterne, undtagen Spanien og Irland, og Kommissionen en erklæring, hvori det hed, at flybrændstof til kommercielle flyvninger principielt og af hensyn til et konsekvent beskatningssystem bør beskattes på samme grundlag som andre brændstoftyper. Ændringsforslaget vil bringe EU's lovgivning i tråd med EU's bestræbelser på at slippe af med internationale regler, der forbyder medlemsstaterne at anvende samme beskatningsregler på alle typer brændstoffer og brændsel til transportmidler.

Det bør bemærkes, at internationale retlige aftaler, som EU har tiltrådt, under alle omstændigheder er bindende for EU og medlemsstaterne.

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 28

Kommissionens forslag

(28) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang ved udgangen af 2015 aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den navnlig undersøger minimumssatserne for CO₂-relaterede afgifter i lyset af udviklingen i markedsprisen i EU på emissionskvoter, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser og -lempelser, der er fastlagt i dette direktiv, **bl.a. for brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart**. Listen over sektorer eller delsektorer, der anses for at være forbundet med en betydelig risiko for carbon leakage bør underkastes et regelmæssigt gennemsyn, specielt under hensyntagen til disponibiliteten af ny dokumentation.

Ændringsforslag

(28) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang ved udgangen af 2015 aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den navnlig undersøger minimumssatserne for CO₂-relaterede afgifter i lyset af udviklingen i markedsprisen i EU på emissionskvoter, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser og -lempelser, der er fastlagt i dette direktiv. **Denne rapport bør indeholde en oversigt over eksisterende beskatningsbestemmelser i bilaterale luftfartsaftaler**. Listen over sektorer eller delsektorer, der anses for at være forbundet med en betydelig risiko for carbon leakage bør underkastes et regelmæssigt gennemsyn, specielt under hensyntagen til disponibiliteten af ny dokumentation.

Or. en

Begrundelse

Ved at foreslå, at den bør aflægge rapport om begrundelserne for afgiftsfritagelser for brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart, indrømmer Kommissionen indirekte, at disse fritagelser er problematiske, men udskyder samtidig behandlingen af spørgsmålet. Det er imidlertid vigtigt at tage fat på disse fritagelser nu, hvis EU ønsker at være troværdigt for så vidt angår dets målsætning om at ændre EU's transportsystem til et bæredygtigt system. Korrekt prisfastsættelse er en nødvendig forudsætning for at nå denne målsætning. Udsættelse af drøftelsen kan ikke være nogen løsning.

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11 – litra a - nr. ii a (nyt)

Direktiv 2003/96/EF

Artikel 14 – stk. 1 – litra b og c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ii) litra b) og c) udgår.

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag afskaffes forpligtelsen for medlemsstaterne til at fritage brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart, for beskatning. Afskaffelsen af denne forpligtelse er forbundet med et enormt potentiale for begrænsning af drivhusgasemissionerne. I henhold til en undersøgelse udarbejdet for Kommissionen var harmonisering af brændsels- og brændstofafgifter samt momsafgifter på tværs af alle transportmidler (på et niveau svarende til niveauet for de afgifter, der i øjeblikket betales af privat landevejstransport) forbundet med drivhusgasbesparelser på over 10 % sammenlignet med business as usual. (Towards the decarbonisation of EU's transport sector by 2050, s. xi).

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11 – litra a a (nyt)

Direktiv 2003/96/EF

Artikel 14 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Stk. 2 udgår.

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag afskaffes den besværlige procedure, hvorefter medlemsstaterne skal indgå bilaterale aftaler med andre medlemsstater, hvis de ønsker at slippe for at fritage brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart inden for EU, for beskatning. Ingen medlemsstat har nogensinde benyttet denne procedure. Det synes mere hensigtsmæssigt at give medlemsstaterne mulighed for at beskatte brændstof og brændsel.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 13 – litra a - nr. - i (nyt)

Direktiv 2003/96/EF

Artikel 15 – stk. 1 – litra f a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

fa) energiprodukter, der leveres til anvendelse som brændstof eller brændsel til anden sø- og luftfart end den, der foregår i fritidsfartøjer eller i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig privatflyvning

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag underkastes beskatning af energiprodukter, der leveres til anden sø- og luftfart end den, der foregår i fritidsfartøjer eller i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig privatflyvning, helt og aldeles nærhedsprincippet. Medlemsstaterne kan vælge at overholde minimumsniveauerne i bilag I, at anvende lavere niveauer eller slet ikke at beskatte energiprodukter.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 13 – litra b a (nyt)

Direktiv 2003/96/EF

Artikel 15 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Som stk. 3a indsættes:

"3a. I dette direktiv forstås ved:

***a) "ikke-erhvervsmæssig privatflyvning":
ejerens eller en fysisk eller juridisk persons anvendelse af et luftfartøj, som den pågældende har rådighed over enten ved leje eller på anden måde, til ikke-erhvervsmæssige formål, navnlig andre formål end personbefordring og godstransport eller levering af tjenesteydelser mod vederlag eller til offentlige formål***

b) "fritidsfartøj": ethvert fartøj, som ejeren eller en fysisk eller juridisk person anvender, og som den pågældende har rådighed over enten ved leje eller på anden måde, til ikke-erhvervsmæssige formål, navnlig andre formål end personbefordring og godstransport eller levering af tjenesteydelser mod vederlag eller til offentlige formål."

Or. en

Begrundelse

Disse definitioner, som er kopieret fra den nuværende artikel 14, stk. 1, litra b) og c), er nødvendige som følge af ændringen vedrørende artikel 15, litra fa).

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 17 – litra c a (nyt)

Direktiv 2003/96/EF

Artikel 21 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Som stk. 6a indsættes:

"6a. Senest seks måneder efter vedtagelsen af dette direktiv forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om forhåndsbetingelserne for, at nogle eller alle medlemsstater kan gå over til et system, hvor brændsel og brændstoffer til transportmidler beskattes efter den anvendte og ikke den påfyldte mængde. Rapporten skal om nødvendigt ledsages af forslag om ændringer af Unionens lovgivning og skal indeholde omfattende vurderinger af indvirkningerne på beskatningsmæssig subsidiaritet, drivhusgasemissioner, energiuafhængighed og økonomisk vækst."

Or. en

Begrundelse

“Tank tourism” in road haulage and “tankering” within aviation distort the market and strongly limit the ability for the Member States to set their own fuel taxes. As long as the taxation is based on fuel tanked and only minimum tax levels can be set under unanimity in the Council, it is hard to see how the “tank tourism” problem can be resolved. In parallel it seems difficult for Member States to fuel tax-wise treat aviation in the same way as other modes as long as only fuel tanked can be taxed.

An interesting option would be to tax fuel used instead of tax filled, e.g. in line with the North American IFTA model.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 21

Direktiv 2003/96/EF

Artikel 29

Kommissionens forslag

"Artikel 29

Kommissionen forelægger hvert femte år og for første gang ved udgangen af 2015 Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv og, hvis det er hensigtsmæssigt, et forslag om ændring heraf. Kommissionen skal i sin rapport bl.a. undersøge minimumssatsen for CO₂-relateret beskatning, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig hvad angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transportsektoren, samt begrundelsen for at anvende de fritagelser og lempelser, der er fastlagt i dette direktiv, **bl.a. for brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart**. I rapporten skal der tages hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatserne reelle værdi og traktatens overordnede mål. Under alle omstændigheder skal listen over sektorer eller delsektorer med betydelig risiko for carbon leakage i forbindelse med artikel 14a i dette direktiv underkastes et regelmæssigt gennemsyn, specielt under hensyntagen til disponibiliteten af ny

Ændringsforslag

"Artikel 29

Kommissionen forelægger hvert femte år og for første gang ved udgangen af 2015 Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv og, hvis det er hensigtsmæssigt, et forslag om ændring heraf. Kommissionen skal i sin rapport bl.a. undersøge minimumssatsen for CO₂-relateret beskatning, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig hvad angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transportsektoren, samt begrundelsen for at anvende de fritagelser og lempelser, der er fastlagt i dette direktiv. **Rapporten skal også indeholde en oversigt over eksisterende beskatningsbestemmelser i bilaterale luftfartsaftaler**. I rapporten skal der tages hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatserne reelle værdi og traktatens overordnede mål. Under alle omstændigheder skal listen over sektorer eller delsektorer med betydelig risiko for carbon leakage i forbindelse med artikel 14a i dette direktiv underkastes et

dokumentation."

regelmæssigt gennemsyn, specielt under hensyntagen til disponibiliteten af ny dokumentation."

Or. en

Begrundelse

Ved at foreslå, at den bør aflægge rapport om begrundelserne for afgiftsfritagelser for brændstof og brændsel, der anvendes til luft- og søfart, indrømmer Kommissionen indirekte, at disse fritagelser er problematiske, men udskyder samtidig behandlingen af spørgsmålet. Det er imidlertid vigtigt at tage fat på disse fritagelser nu, hvis EU ønsker at være troværdigt for så vidt angår dets målsætning om at ændre EU's transportsystem til et bæredygtigt system. Korrekt prisfastsættelse er en nødvendig forudsætning for at nå denne målsætning. Udsættelse af drøftelsen kan ikke være nogen løsning.