



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2011/0092(CNS)

26.9.2011

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Wirtschaft und Währung

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (KOM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Verfasserin der Stellungnahme: Sabine Wils

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

I. Der Vorschlag der Kommission

Die geltende Energiesteuerrichtlinie legt die Mindestsätze für die Besteuerung von Energieerzeugnissen wie Kraftstoffen oder Heizöl und für Energie fest. Die Mindestsätze gelten in der Regel für die verbrauchte Menge eines Energieerzeugnisses. Die Kommission ist der Auffassung, dass dieses System zahlreiche negative Aspekte aufweist und zum Beispiel zu Anreizen führt, die den Klimazielen der EU zuwiderlaufen und den Binnenmarkt beeinträchtigen.

Mit ihrem Vorschlag zur Änderung möchte die Kommission diese negativen Aspekte beheben. Einer der zentralen Punkte der neuen Energiebesteuerung ist die Aufteilung des Mindestsatzes der Besteuerung von Energieprodukten in zwei Teile:

- 1) Einen Teil, der den CO₂-Ausstoß des jeweiligen Energieerzeugnisses berücksichtigt. Eine auf dem CO₂-Ausstoß basierende Steuer würde nicht bei Erzeugnissen angewendet, die als CO₂-frei eingestuft worden sind oder künftig eingestuft werden.
- 2) Der andere Teil würde den Energieinhalt per Gigajoule berücksichtigen, unabhängig davon, um was für ein Energieerzeugnis es sich handelt. Hierdurch würden Anreize für Energieeinsparungen gesetzt.

Gleichzeitig zielt der Vorschlag darauf ab, die Energiesteuerrichtlinie besser in Einklang mit anderen politischen Maßnahmen der EU zu bringen, wie z. B. dem EU-Emissionshandelssystem. In diesem Zusammenhang schlägt die Kommission vor, eine auf dem CO₂-Ausstoß basierende Besteuerung nicht auf Anlagen zu erheben, die unter diese Richtlinie fallen, wie z. B. Flugzeuge.

Verschiedene weitere Aspekte des Vorschlags berühren die Verkehrspolitik, wie z. B.:

- Die Abschaffung der Möglichkeit für Mitgliedstaaten, die steuerliche Behandlung von gewerblich und nichtgewerblich als Kraftstoff genutztem Gasöl zu differenzieren.
- Die Abschaffung der Möglichkeit, einen niedrigeren Energie-Steuersatz auf Taxis anzuwenden, da dies mit den Zielen der Maßnahmen zur Förderung alternativer Kraftstoffe und Energieträger und zur Förderung des Einsatzes umweltfreundlicherer Fahrzeuge im Stadtverkehr nicht mehr vereinbar wäre.
- Die Aktualisierung der Begriffsbestimmungen von „Hauptbehältern“ und „Spezialcontainern“.

Schließlich schlägt die Kommission vor, die Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen von der Steuer zu befreien und die bestehende Verpflichtung der Mitgliedstaaten beizubehalten, **Kraftstoffe, die für den Luft- und Seeverkehr bestimmt sind**, nicht zu besteuern. Für Binnenwasserwege schlägt die Kommission die Beibehaltung der bestehenden Regelungen vor, die es den Mitgliedstaaten gestatten, hier eine vollständige oder teilweise Befreiung von der Steuer vorzunehmen bzw. niedrigere Steuersätze anzuwenden.

II. Standpunkt der Verfasserin der Stellungnahme

Die Verfasserin unterstützt den Vorschlag der Kommission. Seine Grundausrichtung ist zweckmäßig und ermöglicht durch seinen technisch neutralen Ansatz eine einheitliche Behandlung aller Energiequellen. Gleichzeitig werden Anreize zur Nutzung schadstoffärmerer Energieerzeugnisse und für den Übergang zu einer Wirtschaft mit einem geringen CO₂-Ausstoß gesetzt.

In einem Punkt ist die Kommission nach Auffassung der Verfasserin jedoch nicht weit genug gegangen. Dies betrifft die bestehende Verpflichtung (!) der Mitgliedstaaten, Kraftstoffe, die im Flug- und Seeverkehr verwendet werden, wie in der geltenden Energiesteuerrichtlinie festgelegt, von der Besteuerung zu befreien („die Befreiung“). Die aktuelle Situation kann folgendermaßen kurz umrissen werden: Die Energiesteuerrichtlinie gestattet es den Mitgliedstaaten, den See- und Luftverkehr auf ihrem Territorium zu besteuern. Ferner werden sie dazu verpflichtet, bilaterale Abkommen abzuschließen, wenn sie See- und Luftverkehr innerhalb der EU besteuern wollen (bislang hat dies kein Mitgliedstaat getan), eine Besteuerung des internationalen Luftverkehrs ist ihnen nicht erlaubt.

Die Verfasserin schlägt vor, die Mitgliedstaaten von dieser Verpflichtung zur Befreiung im Ausnahmefall auszunehmen und ihnen das Recht einzuräumen, zu entscheiden, ob sie eine Besteuerung vornehmen wollen oder nicht. Diese Lösung würde dem Subsidiaritätsprinzip eher entsprechen als das aktuelle Verbot. Am Beispiel der Einführung einer Steuer auf Flugtickets durch einige Mitgliedstaaten ist eine bestimmte Bereitschaft zur Lösung der Frage von Besteuerungen im Luftverkehr erkennbar, womit auch die Steuerbasis erweitert würde. Zeitgleich mit dieser Lösung könnten die Mitgliedstaaten die Einzelheiten ihrer Besteuerung klären, um Wettbewerbsprobleme zu vermeiden.

Die Abschaffung der Verpflichtung zur Besteuerung wäre ein erster Schritt zur Lösung dieser Frage auf internationaler Ebene. Die EU hätte damit in künftigen Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten bessere Argumente für eine Kraftstoff-Besteuerung bei Flügen innerhalb der EU. Dies entspräche der Forderung des Parlaments aus seiner Entschließung vom 7. Juni 2011 zu dem internationalen Luftverkehrsabkommen im Rahmen des Vertrags von Lissabon nach der „Anreize für die Einhaltung und Verstärkung von Sozial- und Umweltstandards geboten werden“ sollen.¹

In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, dass Abkommen von Chicago kein generelles Verbot einer Besteuerung von Flugzeugbenzin enthält. Es untersagt lediglich eine Besteuerung des Kraftstoffs, der sich bereits im Flugzeug befindet.²

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in die Energiesteuerrichtlinie macht es auch nicht überflüssig, wie die Kommission es vorschlägt, die Frage zu übergehen, eine auf dem CO₂-Ausstoß basierende Besteuerung nicht auf Anlagen zu erheben, die unter diese Richtlinie fallen (siehe oben). Der Wettbewerbsvorteil des Luftverkehrs würde deshalb bestehen bleiben, da hiermit nur ein Teil des Steuersatzes erhoben würde, den andere Verkehrsträger zu entrichten haben.

¹ Siehe Nummer 8 der Entschließung.

² Siehe Artikel 24 Absatz a zu Zollfragen: http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf

Wenn langfristig gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern durchgesetzt werden sollen, muss ein erster Schritt in diese Richtung unternommen werden. Der hier vorgeschlagene Schritt wäre kein großer Durchbruch, aber doch immerhin ein Schritt in die richtige Richtung, hin zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Wirtschaft und Währung, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Diese Richtlinie zielt darauf ab, zur Verwirklichung der allumfassenden Ziele der Union in der Energie- und Klimapolitik beizutragen. Die Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems auf den Luftverkehr durch die Richtlinie 2008/101/EG verdeutlicht die feste Absicht, die Treibhausgasemissionen dieses Sektors zu senken. Sofern bis zum 31. Dezember 2011 kein internationales Abkommen zu den Emissionen aus dem Seeverkehr geschlossen wird, das ehrgeizige Reduktionsziele enthält, könnte die Kommission vorschlagen, diese Emissionen in die Verpflichtung der EU zur Senkung der Treibhausgase einzubeziehen. Die Besteuerung von Energieerzeugnissen, die im Flug- und Seeverkehr verwendet werden, wie andere Energieerzeugnisse ist von zentraler Bedeutung für die Energieunabhängigkeit der Union und ein wichtiger Anreiz zur Steigerung der Energieeffizienz.

Or. en

Begründung

Das Verbot für die Mitgliedstaaten, Energieerzeugnisse zu besteuern, die im Luft- und

Seeverkehr verwendet werden, ist nicht gerechtfertigt. Fehlende Möglichkeiten zur Besteuerung von Energieerzeugnissen im Luft- und Seeverkehr führen dazu, dass die Mitgliedstaaten ihre Verpflichtungen im Rahmen der Energie- und Klimapolitik der EU nicht kosteneffizient wahrnehmen können.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Nach der Richtlinie 2003/96/EG müssen die Mitgliedstaaten Kraftstoff, der für die Schifffahrt in Gemeinschaftsgewässern verwendet wird, sowie an Bord von Schiffen – auch direkt am Liegeplatz im Hafen - erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. ***Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten diese günstige steuerliche Behandlung auf Binnenwasserwege ausweiten.*** In einigen Häfen besteht eine sauberere Alternative in Form des Verbrauchs landseitig erzeugter Elektrizität, die jedoch steuerbar ist. ***Als ersten Anreiz für die Entwicklung und Anwendung dieser Technologie*** sollten die Mitgliedstaaten die Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen bis zur Schaffung eines umfassenderen diesbezüglichen Rahmens von der Energiesteuer befreien. Diese Befreiung sollte so lange gelten, dass die Hafengebührenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen abgehalten werden, zugleich aber so befristet sein, dass ihre - vollständige oder teilweise – Beibehaltung zu gegebener Zeit Gegenstand eines neuen Beschlusses ist.

Geänderter Text

(19) Nach der Richtlinie 2003/96/EG müssen die Mitgliedstaaten Kraftstoff, der für die Schifffahrt in Gemeinschaftsgewässern verwendet wird, sowie an Bord von Schiffen – auch direkt am Liegeplatz im Hafen - erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. In einigen Häfen besteht eine sauberere Alternative in Form des Verbrauchs landseitig erzeugter Elektrizität, die jedoch steuerbar ist. ***Um die Erzeugung von Energie aus Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die sich am Liegeplatz befinden, und die dabei entstehende lokale Luftverschmutzung zu vermeiden,*** sollten die Mitgliedstaaten die Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen bis zur Schaffung eines umfassenderen diesbezüglichen Rahmens von der Energiesteuer befreien. Diese Befreiung sollte so lange gelten, dass die Hafengebührenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen abgehalten werden, zugleich aber so befristet sein, dass ihre – vollständige oder teilweise – Beibehaltung zu gegebener Zeit Gegenstand eines neuen Beschlusses ist.

Or. en

Begründung

Zur besseren Klarheit des Wortlauts sollte es an dieser Stelle nur um Landstromversorgung gehen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) Im Einklang mit den Zielen der Union in den Bereichen Klima- und Umweltschutz ist es notwendig, die Mitgliedstaaten von der Verpflichtung zu entbinden, Kraftstoffe, die im Flug- und Seeverkehr verwendet werden, nicht zu besteuern. Die Abschaffung dieser Verpflichtung könnte zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger, zur Erweiterung der Steuerbasis und zur vollständigeren Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips führen. Auf die Forderung nach dem Abschluss bilateraler Abkommen mit anderen Mitgliedstaaten, um so diese Steuerbefreiungen aufzuheben, sollte verzichtet werden, da es sich hierbei um ein sehr aufwendiges Verfahren handelt. Stattdessen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Kraftstoffe, die im Flug- und Seeverkehr verwendet werden, zu besteuern. Die Mitgliedstaaten sollten solche Steuern nicht erheben, sofern damit gegen internationale Verpflichtungen verstoßen wird, sondern erst dann, wenn die internationalen rechtlichen Hindernisse für eine Besteuerung beseitigt wurden. Treffen Mitgliedstaaten die Entscheidung, Energieerzeugnisse zu besteuern, die in der Union im Luft- und Seeverkehr verwendet werden, sollte dies nach Möglichkeit so geschehen, dass es dadurch nicht zu Mehrfachbetankungen kommt.

Or. en

Begründung

Als der Rat die Energiesteuerrichtlinie angenommen hat, haben alle Mitgliedstaaten (außer Spanien und Irland) und die Kommission erklärt, dass es grundsätzlich wünschenswert und im Interesse einen konsistenten Steuersystems sei, Kraftstoffe im gewerblichen Flugverkehr so zu besteuern wie andere Kraftstoffe auch. Diese Änderung bringt die EU-Rechtsvorschriften in Einklang mit den Bemühungen der EU, internationale Bestimmungen aufzuheben, die es den Mitgliedstaaten untersagen, alle Kraftstoffe steuerlich gleich zu behandeln.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Die Kommission sollte dem Rat erstmals bis Ende 2015 und dann alle fünf Jahre über die Anwendung der vorliegenden Richtlinie Bericht erstatten und dabei insbesondere den Mindestbetrag der CO₂-abhängigen Steuer im Lichte der Entwicklung der Marktpreise für Emissionszertifikate in der EU, die Auswirkungen von Innovation und technologischen Entwicklungen sowie die Rechtfertigung für die in dieser Richtlinie vorgesehenen Steuerbefreiungen und – ermäßigungen prüfen, ***einschließlich für im Luft- und Seeverkehr verwendeten Kraftstoff***. Die Liste der Sektoren oder Teilsektoren, in denen ein erhebliches Risiko der CO₂-Verlagerung besteht, wird regelmäßig überprüft, wobei insbesondere etwa vorliegende neue Erkenntnisse berücksichtigt werden.

Geänderter Text

(28) Die Kommission sollte dem Rat erstmals bis Ende 2015 und dann alle fünf Jahre über die Anwendung der vorliegenden Richtlinie Bericht erstatten und dabei insbesondere den Mindestbetrag der CO₂-abhängigen Steuer im Lichte der Entwicklung der Marktpreise für Emissionszertifikate in der EU, die Auswirkungen von Innovation und technologischen Entwicklungen sowie die Rechtfertigung für die in dieser Richtlinie vorgesehenen Steuerbefreiungen und – ermäßigungen prüfen. ***Dieser Bericht sollte einen Überblick über die bestehenden steuerlichen Bestimmungen in den bilateralen Luftfahrtsabkommen enthalten***. Die Liste der Sektoren oder Teilsektoren, in denen ein erhebliches Risiko der CO₂-Verlagerung besteht, wird regelmäßig überprüft, wobei insbesondere etwa vorliegende neue Erkenntnisse berücksichtigt werden.

Or. en

Begründung

Wenn die Kommission vorschlägt, über die Begründungen für die Steuerbefreiung von Kraftstoffen im Luft- und Seeverkehr zu berichten, räumt die Kommission damit ein, dass diese problematisch sind, schiebt die Lösung dieses Problems gleichzeitig jedoch auf. Dieses Problem sollte jedoch jetzt angegangen werden, wenn die EU glaubwürdig ihr Ziel verfolgen

möchte, ihr Verkehrssystem in ein nachhaltiges System umzuwandeln. Eine „korrekten Preissetzung“ ist eine notwendige Vorbedingung für die Verwirklichung dieser Ziele. Ein Aufschieben der Diskussion kann keine Lösung sein.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11 – Buchstabe a – Ziffer ii a (neu)

Richtlinie 2003/96/EG

Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstaben b und c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii) die Buchstaben b) und c) werden gestrichen.

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung entfällt die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr nicht zu besteuern. Dies birgt ein großes Potential für die Verringerung der Treibhausgasemissionen. Eine Untersuchung im Auftrag der Kommission kam zu dem Schluss, dass eine Harmonisierung der Steuern auf Kraftstoffe und der Mehrwertsteuer bei allen Verkehrsträgern (auf dem Niveau, das zurzeit für den privaten Straßenverkehr gilt) zu einer Verringerung der THG-Emissionen von über 10 % im Vergleich zu den bestehenden Regelungen führen würde. (Towards the decarbonisation of EU's transport sector by 2050, S. xi).

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 2003/96/EG

Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) Absatz 2 wird gestrichen.

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung wird das schwerfällige Verfahren abgeschafft, nach dem die Mitgliedstaaten bilaterale Abkommen mit anderen Mitgliedstaaten abschließen müssen, wenn sie Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr innerhalb der EU beteuern möchten. Kein einziger

Mitgliedstaat hat bislang von diesem Verfahren Gebrauch gemacht. Es scheint zweckmäßiger, den MGS in dieser Richtlinie Möglichkeiten zur Besteuerung von Kraftstoffen zu geben.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 13 – Buchstabe a – Ziffer –i (neu)

Richtlinie 2003/96/EG

Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**„fa) Lieferungen von
Energieerzeugnissen zur Verwendung als
Kraftstoff im Luft- und Seeverkehr mit
Ausnahme des privaten
nichtgewerblichen Luft- und
Seeverkehrs.“**

Or. en

Begründung

Diese Änderung zielt auf die Besteuerung von Energieerzeugnissen im Luft- und Seeverkehr mit Ausnahme des privaten nichtgewerblichen Luft- und Schiffsverkehrs zur Verbesserung der Subsidiarität ab. Bei den Mindestsätzen können sich die Mitgliedstaaten an Anhang I orientieren, niedrigere Sätze anwenden oder auf eine Besteuerung von Energieprodukten verzichten.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 13 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2003/96/EG

Artikel 15 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) Folgender Absatz wird eingefügt:

**„3a. Im Sinne dieser Richtlinie
bezeichnen die Ausdrücke:**

**a) „privater nichtgewerblicher
Luftverkehr“ die Nutzung eines
Luftfahrzeugs durch seinen Eigentümer
oder die durch Anmietung oder aus
sonstigen Gründen nutzungsberechtigte**

natürliche oder juristische Person für andere als gewerbliche Zwecke und insbesondere nicht für die entgeltliche Beförderung von Passagieren oder Waren oder für die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen oder für behördliche Zwecke;

b) „privater nichtgewerblicher Seeverkehr die Nutzung eines Wasserfahrzeugs durch seinen Eigentümer oder die durch Anmietung oder aus sonstigen Gründen nutzungsberechtigte natürliche oder juristische Person für andere als gewerbliche Zwecke und insbesondere nicht für die entgeltliche Beförderung von Passagieren oder Waren oder für die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen oder für behördliche Zwecke.“

Or. en

Begründung

Diese Begriffsbestimmungen aus den geltenden Artikeln 14.1(b) und (c) werden durch den Änderungsantrag von Artikel 15 (fa) notwendig.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 17 – Buchstabe c a (neu)

Richtlinie 2003/96/EG

Artikel 21 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) Folgender Absatz wird eingefügt:

„6a. Spätestens sechs Monate nach Annahme dieser Richtlinie berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Voraussetzungen für einige oder alle Mitgliedstaaten für den Wechsel zu einem System, in dem Kraftstoffe entsprechend des Verbrauchs unabhängig vom Ort des Betankens besteuert werden. Der Bericht

enthält ggf. Vorschläge zur Änderung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und eine umfassende Bewertung der Folgen auf die finanzpolitische Subsidiarität, die Treibhausgasemissionen, die Energieunabhängigkeit und das Wirtschaftswachstum.

Or. en

Begründung

„Tanktourismus“ im Straßenverkehr und „Mehrfachbetankungen“ bei Flugzeugen verzerren den Markt und schränken die Mitgliedstaaten bei der Festsetzung ihrer Steuern auf Kraftstoffe ein. So lange sich die Steuern an der betankten Menge richten und im Rat nur Mindeststeuersätze einstimmig festgelegt werden können, ist kaum absehbar, wie das Problem des „Tanktourismus“ in den Griff bekommen werden kann. Gleichzeitig scheint es schwierig für die Mitgliedstaaten, Kraftstoffe im Luftverkehr zu besteuern wie bei anderen Verkehrsträgern, solange ausschließlich die betankte Menge besteuert wird.

Eine interessante Option wäre eine Versteuerung des verbrauchten statt des betankten Kraftstoffs, wie z. B. beim nordamerikanischen IFTA-Modell.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 21

Richtlinie 2003/96/EG

Artikel 29

Vorschlag der Kommission

Artikel 29

Die Kommission unterbreitet dem Rat erstmals bis Ende 2015 und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und gegebenenfalls einen Vorschlag zu ihrer Änderung. Im Bericht der Kommission werden u. a. der Mindestbetrag der CO₂-abhängigen Steuer, die Auswirkungen von Innovation und technologischen Entwicklungen insbesondere in Bezug auf Energieeffizienz, den Einsatz von elektrischem Strom im Verkehr sowie die Berechtigung der in dieser Richtlinie

Geänderter Text

Artikel 29

Die Kommission unterbreitet dem Rat erstmals bis Ende 2015 und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und gegebenenfalls einen Vorschlag zu ihrer Änderung. Im Bericht der Kommission werden u. a. der Mindestbetrag der CO₂-abhängigen Steuer, die Auswirkungen von Innovation und technologischen Entwicklungen insbesondere in Bezug auf Energieeffizienz, den Einsatz von elektrischem Strom im Verkehr sowie die Berechtigung der in dieser Richtlinie

festgelegten Befreiungen und Ermäßigungen, ***einschließlich für in der Luft- und Seefahrt verwendeten Kraftstoff***, untersucht. Im Bericht wird dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Binnenmarkts, dem realen Wert der Mindeststeuerbeträge sowie den allgemeinen Zielen des Vertrags Rechnung getragen. Auf jeden Fall wird für die Zwecke von Artikel 14a dieser Richtlinie die Liste der Sektoren oder Teilsektoren, in denen ein erhebliches Risiko der CO₂-Verlagerung besteht, regelmäßig überprüft, wobei insbesondere etwa vorliegende neue Erkenntnisse berücksichtigt werden.“

festgelegten Befreiungen und Ermäßigungen untersucht. ***Dieser Bericht enthält ferner einen Überblick über die bestehenden steuerlichen Bestimmungen in den bilateralen Luftfahrtsabkommen.*** Im Bericht wird dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Binnenmarkts, dem realen Wert der Mindeststeuerbeträge sowie den allgemeinen Zielen des Vertrags Rechnung getragen. Auf jeden Fall wird für die Zwecke von Artikel 14a dieser Richtlinie die Liste der Sektoren oder Teilsektoren, in denen ein erhebliches Risiko der CO₂-Verlagerung besteht, regelmäßig überprüft, wobei insbesondere etwa vorliegende neue Erkenntnisse berücksichtigt werden.“

Or. en

Begründung

Wenn die Kommission vorschlägt, über die Begründungen für die Steuerbefreiung von Kraftstoffen im Luft- und Seeverkehr zu berichten, räumt die Kommission damit ein, dass diese problematisch sind, schiebt die Lösung dieses Problems hingegen auf. Dieses Problem sollte jedoch jetzt angegangen werden, wenn die EU glaubwürdig ihr Ziel verfolgen möchte, ihr Verkehrssystem in ein nachhaltiges System umzuwandeln. Eine „korrekten Preissetzung“ ist eine notwendige Vorbedingung für die Verwirklichung dieser Ziele. Ein Aufschieben der Diskussion kann keine Lösung sein.